



Nr. 1 – FEBR. 1995 – 23. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Stemning frå Ropeid i Suldal, slik landskapet kan ta seg ut når ein ser det frå riksveg 46 ein tidleg vinterdag.

AV INNHALDET

- Turid Åsen, vegsjef i Stavanger
- Utredningsseksjonen arbeider med spanande oppgåver
- Miljøvernpris, likestillingspris, dugnadspris
- Hva er effekten av effektivitet?



Statens vegvesen
Rogaland

Vegsjefens 3 minutter...

RYGJAVEGEN

Nr. 1 - FEBRUAR 1995

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Eva Vivoll

Redaksjonsråd
Halvor Folgerø
Lewy Dalen
Reidun Lanne
Sigurd Sæland
John Mathias Mathiassen
Reidun Vehus

Sats/layout
Bodil Dam Bustad

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Torleiv Tveit

Baksidefoto
Harald Sel

Opplag
1800 eksemplar

GODE MEDARBEIDERE - Jeg ønsker dere alle vel møtt til et nytt og spennende år for vår etat.

De mange dødsulykkene vi har opplevd på våre vegger i løpet av noen få dager i det nye året, har gjort et sterkt inntrykk på oss alle.

Jeg vet at våre folk som har ansvaret for varsling og strø-tjenesten, tar disse ulykkene spesielt inn over seg og de spør sikkert seg selv om det var noe de kunne ha gjort annerledes eller bedre for å forhindre ulykkene.

Jeg har fått grundige og gode rapporter fra Driftsavdelingen både om vær- og føreforhold og om tiltak fra vår side på de strekningene der ulykkene skjedde.

Jeg er glad for å kunne si at ut fra disse rapportene er det ingenting som kan klandres våre tjenestemenn. Vår beredskap var i orden, aktuelle vegger var strødd, og det er ingen som med rimelighet kan hevde at vegvesenet ikke gjorde sin plikt og vel så det.

Skulle jeg si noe, måtte det være at kommunikasjonen til vegvesenet fra politiets side i enkelte tilfeller ikke fungerte som det skulle. Vegvesenet har absolutt noe å gjøre på stedet der slike ulykker skjer, og vi bør helst være på plassen så tidlig som mulig. Bør rutinene og kontakten bli bedre på dette området?

Vår beredskap og vårt vintervedlikehold både på riks- og fylkesvegene har stor betydning for trafikksikkerheten, og dette arbeidet vil alltid ha høy prioritet hos oss. Jeg er overbevist om at alle i etaten vil gjøre sitt ytterste til at vi ikke igjen opplever en slik periode som mellom 10. og 23. januar i år.



Omorganisering og informasjon

Me er godt igang med eit nytt år. Og for Statens vegvesen er det eit heilt spesielt år; året då me skal få eit nytt vegvesen. Det nye Vegvesenet fører til mange endringar og nye utfordringar for oss alle. Men det synes som dei fleste er innstilt på å møte utfordringane med pågangsmot og optimisme.

Me har ofte opplevd at omorganiseringar fører til turbulens og uro, t.d. innan kommuneforvaltning. Uro og misnøye har ein heller ikkje unngått ved tidlegare omorganiseringar i Statens vegvesen Rogaland.

Denne gongen synes det som ein har lukkast betre med å

engasjera fagforeningane og dei tilsette i eit felles arbeid for å finna løysingar som flest muleg er tent med.

Ein viktig grunn til at omorganiseringa har gått så pass smertefritt, - iallfall så langt, er utvilsomt den gode og opne informasjonen under prosessen. Den har det stundom vore så som så med under tidlegare omorganiseringar.

God og open informasjon er viktig i nær sagt alle samanhengar. Dersom overgangen til Det nye Vegvesenet blir så vellykka som det nå ser ut til, skuldast det ikkje minst at både Vegdirektøren og Vegsjefen i Rogaland har tatt informasjons-delen av prosessen på alvor.

HARALD SEL

INNHALD

Vegsjefens 3 minutter	2
Omorganisering og informasjon	2
«Fort og gale»	3
Muligheter, utfordringer og motgang	4
Det nye Vegvesenet	4
Miljøvernpris til Statens vegvesen	5
Avtale mellom Statens vegvesen og Stavanger kommune	6
Røyrbru i 1999?	6
Vegvesenet har overtatt gang- og sykkelvegene	7
Januar - ein grusom ulykkes-månad ...	8
Ei tragisk dødsulykke gjer ei hard beredskapsvakt endå tøffare	8
Trafikkofrenes dag	9
Tilfeldige ting kan avgjera liv eller død	9
Utredningsseksjonen: Arbeid med spanande oppgåver	10
Rutevis utgreiing for stamvegnettet	10
Overordna plan for rasteplassar	12
Turid Åsen - ny vegsjef i Stavanger kommune	13
Petter Smart-statuetten til Nærbø vegstasjon	14
Statens vegvesen Rogaland satsar på lærlingar	15
Hilsen fra Helen Taugbøl i Texas	16
Dugnadsprisen til Hå	17
Alvor og skjemt på julekurs	17
Snart gang- og sykkelveg rundt Hafrsfjord?	18
Gang- og sykkelveg på Revheim	18
Sykkelveg-satsing i Time	19
Hva er effekten av effektivitet?	20
Kryssord	21
Bernt Skarås - Frå aktivt pensjonistliv til rullestol	22
Premiering til Erik Fjermestad	22
Likestillingspris	23
Likestillingspris til meg?	23
Vegvesenet møtte Jær-ungdom	23
Kari Bjørheim Årets medarbeidar ...	24
Blomster og takk til Johan Lund	24
Torleiv Tveit vann fotokonkurransen	24
Pensjonister i 1994	25
Miljøatsing mot trafikkstøy	25
Personalnytt	26
Nytt frå bedriftsidrettslaget	27
Tillitsvalgtes spalte	27

Fort og gale?

Av Svein Magne Olsen



Noen spør om dette er i ferd med å karakterisere prosessen i Det nye Vegvesenet.

Stadig flere ser at omstillingen blir mer omfattende enn hva man først hadde trodd, og man opplever at de fleste blir berørt.

Likevel, mitt inntrykk er at mange, svært mange, ønsker Det nye Vegvesenet velkommen. Her ligger muligheter for å skape noe nytt og bedre som på sikt vil sikre arbeidsplassene våre, gi oss mulighet for nye utfordringer, åpne for mer og bedre samarbeid osv. - og som i sum sannsynligvis vil skape mer arbeids glede.

Jeg er imponert over, og svært glad for det store engasjementet som så mange viser. At ulike forslag presenteres og meninger brytes er bra. Vi må ha den tillit til hverandre at alle leter etter de beste løsninger for «kundene» våre og for etaten, selv om synspunktene ikke alltid er sammenfallende med egne tanker og meninger.

Nå arbeider vi med å forme organisasjonen mer i detalj, vi drøfter lederkrav og lederemner og vi planlegger arbeidsopplegg og arbeidsplasser. Jeg tror ikke at vi i løpet av disse hektiske ukene vil finne **det endelige** svaret. Mye må «gå seg til» og vi må vinne erfaringer, og sikkert justere i forhold til det. At tempoet er høyt, er vi enige om, men med de muligheter vi har for å kunne korrigere ting senere, blir det ikke «fort og gale», men effektivt og godt.

Det som bekymrer meg er ikke så mye organiseringen og oppgavefordelingen, dette kan vi som sagt endre, det som opptar meg mer er om vi klarer å ta tilstrekkelig hensyn til enkeltmennesket i en så omfattende og rask prosess. Mitt ønske er at **alle** skal oppleve at det er bruk for dem til oppgaver de vil trivest med og engasjere seg i.

La oss derfor arbeide slik at omstillingsprosessen ikke blir en arena for primitivisering (egoisme, Jante-lov osv), men for samhandling og omsorg -. Her er det også slik at alle vil bidra, enten negativt eller positivt, - og alle kan bidra positivt om de vil.

Avslutningsvis vil jeg få være litt personlig og takke for all god tilbakemelding jeg fikk når jeg valgte å skifte beite, - jeg gleder meg til oppgaven som trafikksjef. Samtidig en utfordring: Ta kontakt og kom med synspunkt på hvordan avdelingen skal bli den beste !

Lykke til med omstillingsarbeidet alle sammen !

Muligheter, utfordringer og motgang

1. januar 1995 våknet hele Rogaland fylke opp til et landskap kledd i hvitt. Det hadde skjedd en forandring i løpet av natten. Snøen hadde lagt seg som et teppe over marker og trær. Ren og ubrukt som det nye året.

Men det tok ikke mange timene før hele nabolaget, ja sikkert hele fylket hadde tatt det nye landskapet og året i bruk. Aktiviteten var på topp, store og små så mulighetene og utfordringene, men møtte også motgang. Det er slett ikke enkelt å ha ski på bein for første gang, eller når akebrettet setter utfor før treåringen har fått plassert seg oppå.

1. juli 1995 våkner hele landet opp til et nytt vegvesen. Og parallellen slo meg.

Muligheter, utfordringer og motgang vil også være ingrediensene i Det nye Vegvesenet. Vi gjennomgår en prosess og det blir forandring.

Det vil settes større krav til effektivitet, det betyr høy aktivitet.

Vi får kanskje nye kollegaer, og med det nye venner.

Vi får kanskje nye oppgaver, og med det nye utfordringer.

Dette gir oss muligheter, men kanskje også motgang.

Forskjellen er bare at vi faktisk vet mer om Det nye Vegvesenet enn det nye året. Er det det som skremmer oss?

Når 1. juli kommer er benken snøfri. Kom og sett deg sammen med meg, så kan vi mimre litt over det som var, men også se framover. Løfte sammen og gripe sjansene.

Så får vi heller tryne litt av og til, vi kan vel hjelpe hverandre opp igjen? Og få til et vegvesen som vi alle kan være stolte av!

EVA



Det nye Vegvesenet

Framdriftsplanen for prosessen med omorganiseringa av Statens vegvesen har holdt så langt. De nye avdelingslederne ble tilsatt i desember :

Vegsjefens stab: Halvor Folgerø

Utbyggingsavd.: Lidvard Skorpa

Trafikkavd.: Svein Magne Olsen

Adm.avd.: Utlyses eksternt,
Svein Dahle fungerer

Produksjonsavd.: Tor Geir Espedal

I disse dager utlyses seksjonslederstillingene som ikke er besatt. Søknadsfristen er satt til 8. mars, og 24. mars skal denne tilsettingsprosessen være avsluttet.

Den videre framdrift med innplassering av medarbeidere se slik ut:

12. april Bemanningsbehovet skal være klart, både antall og kompetanse.

16. april Tilbud til alle tilsatte om å få gi uttrykk for ønske om plassering sendes ut.

3. mai Svarfrist.

10. mai Forslag til innplassering presenteres for tjenestemannsorganisasjonene.

21. mai Drafting med tjenestemannsorganisasjonene.

31. mai Innplasseringen ferdig.

1. juli Det nye Vegvesenet operativt.

Vegsjefens organisasjonsforslag ble sendt Vegdirektøren 31. januar, etter drøftinger med de behandlingsberettigede organisasjonene. I de lokale drøftingene ble det oppnådd enighet om de fleste forhold. Kun to forhold ble det ikke oppnådd enighet om og ble sendt som merknad med brevet. Den ene merknaden kom på organisering av Trafikkavdelingen. Vegsjefen hadde lagt fram to forslag. Vegsjefen anbefalte alt. I, trafikkstasjoner uten egen kontorseksjon. ELF gikk inn for alt. II, trafikkstasjoner med kontorseksjon.

Den andre merknaden kom fra AF, og gjaldt organisering av Produksjonsavdelingen. Hovedargumentet var at AF mente ledelsen sitt forslag ikke gav det beste utgangspunkt for en rasjonell/økonomisk styring og drift av avdelingen. AF lanserte her et eget forslag. Organisasjonsforslaget skal være ferdig drøftet i Vegdirektoratet 21. februar. Vi vil komme tilbake til resultatet i Infotavla.

EVA VIVOLL

Fylkeskommunen sin miljøvernpris til Statens vegvesen Rogaland

Under Fylkestinget 6. desember fekk Statens vegvesen Rogaland tildelt Rogaland Fylkeskommune sin miljøvernpris for 1994. Vegsjef Chester Danielsen mottok prisen på vegne av etaten, og fylkesordfører Odd Arild Kvaløy sto for overrekkinga.

AV HARALD SEL

I talen sin viste fylkesordføreren til at Statens vegvesen Rogaland årleg gjennomfører store utbyggingar, som lett kan føra til store miljøskader.

- Den måten desse anlegga i dei seinare år er planlagt på og gjennomført på, er eksempel på anlegg av høg kvalitet. Det gjeld utføring av trasear, ivaretaking av miljøet ved bruk av gråsteinmurar, og god byggeskikk når det gjeld venterom og kafeteriabbygg. Ved bygging av anlegga, er det tatt omsyn til landskap, kulturminne, natur og landbruk, sa fylkesordfører Odd Arild Kvaløy.

Prisen er ikkje gitt for noko spesielt anlegg, men for summen av dei store anlegga som er gjennomført, opplyste fylkesordføreren vidare.

Pris-pengane til miljøarbeid?

Vegsjef Chester Danielsen sa i sin takketal at han aldri hadde drøymd om, som representant for Statens vegvesen, å få tildelt ein miljøvernpris. Han viste til at pristildelinga hadde vore omstridd, og hadde forståing for det.

- Uansett er eg svært glad for prisen, heldt Vegsjefen fram. - Men det er ikkje berre ære og heider å få tildelt fylkeskommunen sin miljøvernpris. Tildelinga inneber også ei forplikting, forplikting til å satsa endå meir - og bli endå flinkare i arbeidet for å redusera miljøulempene knytta til vegtrafikk og vegbygging. I tråd med dette har eg bestemt at prissummen på kr 25.000 skal brukast til tilsette i Statens vegvesen Rogaland som vil forska vidare på miljøspørsmål, sa Chester Danielsen. Utanom sjekken på kr 25.000, besto prisen av ein hubro i bronse og diplom.



Vegsjef Chester Danielsen mottok prisen under fylkestinget si samling i desember og fylkesordfører Odd Arild Kvaløy sto for overrekkinga. I tillegg til hubroen i bronse, som dei to held på, besto prisen av 25 000 kroner og diplom.

Mange priskandidatar

Det er Hovudutval for miljø- og regionalpolitikk som deler ut Rogaland fylkeskommune sin miljøvernpris. Til årets pris hadde det kome inn 21 forslag på kandidatar. Statens vegvesen Rogaland var foreslått som prisvinnar av tre ulike forslagsstillarar. Dessutan hadde Fylkesmannen i Rogaland foreslått at Statens vegvesen Rogaland skulle få prisen saman med Hå kommune og Eigersund kommune.

Rennfast på Rennesøy

Rennesøy kommune hadde gjort framlegg om at Statens vegvesen Rogaland skulle få tildelt prisen, med bakgrunn i den måten planlegging og bygging av Rennfast-anlegget på sjølve Rennesøy er gjennomført på. I Rennesøy kommune si grunnlegging heiter det:

«Ved bygginga er det på ein svært god måte tatt omsyn til landskap, kulturminne, natur og landbruk. Det er tatt omsyn til lokal byggeskikk og det er i mange samanhengar nytta naturstein som byggemateriale. Jordvernomsyn er tatt ved traseval og arrondering av eigedommar.

Dessutan blei det på førehand lagt ned eit grundig arbeid i naturhistoriske undersøkingar.»

Rv 1 i Stavanger

Vegvesenet var også foreslått som prisvinnar av Hans M. Lien, Stavanger kommune og Rogaland Trafikkteknisk Forening. Her var grunnlegginga at Statens vegvesen Rogaland burde få prisen for arbeidet med riksveg 1 mellom Motorvegen og Hillevåg i Stavanger. Det er mellom anna vist til at store samanhengande bustadområde i Hillevåg og Våland med dette anlegget er

blitt avlasta for stor og sjenerande gjennomgangstrafikk.

Asfaltverket i Jøsenfjorden

Rogaland Trafikkteknisk Forening hadde også foreslått miljøvernprisen til Statens vegvesen Rogaland, med bakgrunn i etaten sitt arbeid med å få bort miljøulempene ved asfaltverket i Jøsenfjorden. I grunnlegginga heiter det:

«Ved asfaltverket i Jøsenfjorden startet en i 1992/93 opp et pionerprosjekt med bruk av gass i stedet for fyringsolje. Resultatet av dette er klare miljøforbedringer med hensyn til redusert utslipp av Co, Co2, So2, sot, støv og partikler. Utslippene av So2 er praktisk talt eliminert.»

Den Vestlandske Hovedvei

Framlegget frå Fylkesmannen om Hå kommune, Eigersund kommune og Statens vegvesen, var sett fram med bakgrunn i den felles innsatsen med gjenopning av Den Vestlandske Hovedvei mellom Ognå i Hå og Heigrestad i Eigersund. Fylkesmannen skriv mellom anna:

«Vegen er seks km lang og er stengt for motorisert ferdsel. Det er ein rein turveg, som går gjennom til dels vilt og ugjestmildt landskap. Det er lagt ned mykje arbeid i å informera om vegbygging i gammal tid, trafikkutvikling langs vegen og miljøkvaliteter i området. Tiltaket er interessant både når det gjeld friluftsliv og kulturvern.»

Gang- og sykkelveggar, miljøtiltak og tunnel østre bydel:

Statens vegvesen og Stavanger kommune

Statens vegvesen og Stavanger kommune har inngått avtale om finansiering av miljøtiltak, utbygging av gang- og sykkelveggar og bygging av tunnel i østre bydel. Avtalen gjeld for perioden 1995 til 2001. Eit hovudmål med avtalen er å sikra at intensjonane i Fylkestinget og Stavanger kommune sine vedtak i samband med Transportplan for storbyområdet på Nord-Jæren blir fylgt opp av konkrete tiltak.



Vegsjef Chester Danielsen og ordførar Leif Måsvær underskriv avtalen på Stavanger-ordføraren sitt kontor

AV HARALD SEL

I avtalen forpliktar Statens vegvesen og Stavanger kommune seg til å arbeida for å realisera finansieringsavtaler med desse økonomiske rammene:

- Gang/sykkelvegnett	60 mill. kr
- Miljøtiltak	56 mill. kr
- Tunnel østre bydel	70 mill. kr

Når det gjeld gang- og sykkelveggar og miljøtiltak er det avtalt ei fordeling der Staten og Stavanger kommune finansierer 50 prosent kvar. For tunnel østre bydel er det lagt opp til ei fordeling der Staten

betaler 50 prosent (35 mill. kr) og kommunen 25 prosent (17,5 mill. kr). Dei resterande 25 prosent (17,5 mill. kr.) reknar ein med at fylket finansierer.

Gang- og sykkelveggar

Midlane til gang- og sykkelveggar er fordelt på åra 1995-2001, med 8 millionar for kvart av åra 1995 til 1999 og 10 millionar for kvart av åra 2000 og 2001.

Det heiter i avtalen at tiltaka skal knyttast til satsing på gang- og sykkeltrafikk som alternativ til dagens biltrafikk, med sikte på å dempa framtidig vekst i biltrafikken. For å oppnå dette målet vil det vera viktig å satsa på ei utbygging av eit

samanhengande- og trafikksikkert tilbod for gåande og syklande i Stavanger. Om framdriftsplan for dei enkelte prosjekta viser me til tabellen.

Miljøtiltak

Midlane til miljøtiltak er fordelt med 8 mill. på kvart av åra frå 1995 til 2001.

Pengane skal gå til prosjekt som reduserer eller fjernar dei ulempene biltrafikken fører med seg. I avtalen har desse miljøtiltaka høgast prioritet:

1. Fv 447 Kongsgata - tilskot til opparbeiding som miljøgate
2. Rv 44 Gausel sentrum - miljøprioritert gjennomkjøring
3. Fv 382 Madlavegen - turveg/gang-sykkelveg langs Hafrsfjord
4. Rv 44 Hinna sentrum - miljøprioritert gjennomkjøring
5. Fv 435 Hundvågkrossen - miljøprioritert gjennomkjøring

Tunnel østre bydel

Finansieringa av tunnel østre bydel fordeles seg på åra 1997 til 1999. Etter denne planen blir det byggestart på seinhausten 1997 og opning ved årsskiftet 1999/2000. Utbygginga omfattar ny veg med tunnel frå riksveg 44 ved Strømsbrua på Lagårdsvegen til Haugesundsgata i østre bydel.

Prosjektet inngår som ein viktig del av det framtidige hovudvegnettet i Stavanger. Dette vil ha ein betydeleg avlastningseffekt for riksvegnettet og stor betydning for betring av miljøet i østre bydel. Tunnel i østre bydel er ikkje opptatt som riksveg, men Vegsjefen arbeider for at prosjektet skal bli omklassifisert til riksveg-anlegg.

Høgsfjordprosjektet:

Røyrbru i 1999?

Ei røyrbru ca 25 meter under Høgsfjorden si overflate kan vera ferdig i 1999, dersom Stortinget alt før sommarferien bestemmer at Høgsfjordprosjektet skal gjennomførast.

Vegdirektoratet satsar nå sterkt på å få klar ein stortingsproposisjon innan kort tid. Deretter er det opp til Samferdselsdepartementet og statsråd Kjell Opseth å avgjera korleis saka skal fremjast for Stortinget.

Samferdselsdep. bad i fjor haust om ein oppdatert utbyggingsplan og kostnadsanalyse for Høgsfjordprosjektet. Denne utgreiinga blei lagt fram i januar. Entreprenørane Kværner Rosenberg, Norwegian Contractors,

EEG-Henriksen og Selmer har utarbeidd oppdaterte kostnadsoverslag. Det lågaste overslaget er på 850 mill. kr, det høgaste på 1.100 millionar.

Med bakgrunn i desse kostnadsoverslaga og andre utgreiingar som t.d. trafikktvikling og samfunnsnytte-kostnad, tilrår Vegsjefen at Høgsfjordprosjektet blir realisert snarast råd.

Det blir lagt opp til at 400 millionar av prosjektet skal finansierast ved hjelp av bompengar. Dersom trafikkmengden utviklar seg som berekna, vil denne summen vera nedbetalt på 15 år med ein bompengpris for personbilar på 57 kroner. Passasjerer skal etter denne utrekninga få kryssa Høgsfjorden gratis.

une deler utgiftene

Framdriftsplan Sykkelprosjekter i Stavanger

PROSJEKT	LENGDE	TILTAKKOSTNAD mill.kr	
PROSJEKT 1995:			
Hannadalsgt	55 m	gs	0,125
Mosvatnet v/ Hannadalsgt.	100 m	s	0,15
Fv 426, Haakon VII's gt. - Olav V's gt.	940 m	div.	0,3 0,6
Fv 424, Olavskleiva	400 m	div.	0,2
Rv 44, Sandnes grense - Gauselbakken	800 m	gs	2,1
Fjellsenden	150 m	gs	0,5
Rogalandsgt. - Øvrebovn. - Cecilie Tvedtsgt.	150 m	gs	0,3
Gandsvegen V/ Litografen	40 m	gs	0,06
Stavanger sykehus	70 m	gs	0,155
Mosvatnet øst	150 m	asfalt	0,1
Gamlingen - Nordal Griegs veg	60 m	gs	0,1
Møllevegen - Frida Hansens veg	30 m	gs	0,1
Haugåsvn. x Svend Foynsgt.	100 m	sb	0,1
RESERVEPROSJEKT 1995:			
Gandsvegen gjennom tunnel	40 m	gs	0,1
Fv 435, Engøysundet	430 m	gs-bru	4,3
PROSJEKT 1996:			
Fv 446, Myrvn. - Nesttunvn.	670 m	gs	2,2
Gandsvegen gjennom tunnel	40 m	gs	0,1
Hillevåg Næringssenter	125 m	gs	0,1
Vaulen - Hinna	600 m	lys	0,15
Myklaberget	500 m	gs	0,75
Fv 446, Randabergvn. v/ Reinskau	95 m	gs	0,143
Asser Jåttens veg	700 m	grus	0,15
Sørmarka, Grannesvegen - Sørmarkkrysset	660 m	utvidelse omlegging lys, asfalt	0,46
NC Hinna til undergang	1660 m	gs, lys	1,5
PROSJEKT ETTER 1996:			
Syftesokkvegen - Tvarabergkroken	100 m	gs	0,2
	85 m	gs	0,13
	285 m	gs	0,43
Fv 446, Randabergvegen sør for Nesttunvn.	450 m	div.	0,9
Bak Oljedirektoratet	400 m	gs	0,6
Fv 441, Tastagt. - Dusavikvn. - Boknavn.	1200 m	f/sb	1,0
Fv 426, Strandkaaien	1600 m	sb	1,0
Mosvatnet v/ E18	300 m	s	0,45
Hinna - Jåttåvegen	230 m	gs	0,35
Stokkavatnet	950 m	s	1,25
Rv 44, Jåttåvn. - Hinna sentrum	640 m	gs/sb	1,0
Rv 44, Gausel sentr. - Jåttåvn.	200 m	gs	1,0
Rv 44, Gauselbk. - Gausel sentr.	1500 m	gs	3,75
Rv 44, Sandnes gr. - Nådlandsberget	700 m	gs	1,5
Hinnavegen - Forus vest	1600 m	gs	4,0

gs = GANG-OG SYKKELVEG
s = SYKKELVEG
sb = SYKKELBANE

Vegvesenet har overtatt gang- og sykkelvegene



Frå 1. januar overtok Statens vegvesen vedlikeholdet av 234 km gang- og sykkelveg langs riksvegene i Rogaland. Tidligere var det de enkelte kommunene som hadde ansvaret for vedlikeholdet, noe som varierte i kvalitet fra kommune til kommune.

Hensikten med overtakelsen er å få gang- og sykkelvegene i den tilstand vedlikeholdsstandarden tilsier, der noen av hovedpunktene er:

Vegen skal være brøytet før klokka seks om morgenen ved mer enn fem centimeter snø. Vegen skal også være strødd før klokka sju om morgenen ved behov. Glass-skår og søppel skal fjernes umiddelbart. Innen en uke skal hull i asfalten være lappet.

Det vil være et klart mål for Driftsavdelingen å følge retningslinjene i vedlikeholdsstandarden og dermed heve standarden på gang- og sykkelvegene. Det er nå planer om å reasfaltering av nesten 60 km veg i 1995.

Når det gjelder renhold er det leid inn to feiemaskiner, som driftsområdene disponerer etter utarbeidet plan. I tillegg vil det bli befarings med bil (pick-up) for fjerning av glass-skår og liknende.

Den største utfordringen kan likevel være vinter-vedlikeholdet.

For innværende vinter utfører kommunene stort sett vintervedlikeholdet av praktiske årsaker, mot regning til vegvesenet.

For neste vinter må det være klart et beredskapsopplegg for gang- og sykkelvegene, tilsvarende opplegg som vi har for det andre vegnettet. Hva vegvesenet skal gjøre selv og hva som blir bortsatt til private kontraktører vil nok variere fra sted til sted.

Dermed får vi bare ønske gående og syklende velkommen til en fin tur på våre gang- og sykkelveger.

AV LEWY DALEN

Januar - ein grusom månad i Rogalands-trafikken

Januar var ein grusom ulykkesmånad i Rogalands-trafikken. I løpet av få dagar blei seks menneske drept i like mange ulykker.

Av rapportane frå dei enkelte ulykkene går det fram at Statens vegvesen ikkje kan klandrast i samband med desse tragiske hendingane. Vakt- og vedlikehaldsstyrken har i alle tilfella vore aktpågivande og gjort dei tiltake ein har makta og meint var nødvendig ut frå dei retningslinene som ligg føre om vintervedlikehaldet.

For dei som har ansvaret for brøyte- og strøteneste er det likevel ei stor belastning kvar gong ei alvorleg ulykke skjer. Sjøl om ein veit at ein har stått på det ein maktar, - og kanskje vel så det, så dukkar likevel spørsmåla opp: Har eg gjort feil? Kunne noko vore gjort på ein annan måte?

Nedanfor har me hatt ein prat med vegmeister Lewy Dalen i Egersund, som hadde beredskapsvakt i Dalane den veka bussulykka i Gyadalen kravde eit menneskeliv.



Oddvar Abeland (t.v.) og Lewy Dalen framfor ein av bilane som blir brukt i vintervedlikehaldet av vegane i Dalane.

Ei tragisk dødsulykke gjer ei hard beredskapsvakt endå tøffare

Torsdag 12. januar klokka 15 overtek han beredskapsvakta for riks- og fylkesvegane i Dalane, - kommunane Lund, Sokndal, Eigersund og Bjerkreim. Det dreier seg om ei vegstrekning på ca 600 kilometer.

Lewy Dalen veit at han kan ha ei tøff og hard veke framfor seg, før han kan ta langhelg og kvila ut torsdag 19. januar klokka 15. Han har opplevd det før. Ekstremt skiftande ver og vanskelege føreforhold - tragiske ulykker. Det røyner på fysisk og gjerne ennå meir psykisk.

**TEKST: HARALD SEL
FOTO: ERNST WALSKAAR**

- Det går gjerne eit døgn etter ei veke med beredskapsvakt før du er i trim til å gjera gagns arbeid. F.eks. skulle eg ein gong, etter ei tøff vakt, gjera noko lett arbeid med støvsugaren. Eg orka det ikkje, fortel Lewy.

Dødsulykke

Vakta mellom 12. og 19. januar 1995 skal bli mellom dei verste Lewy Dalen har hatt. Klokka 9 om søndagsmorgonen den 15. januar kjører ein buss utfør vegen på riksveg 42 i Gyadalen. Ei 33 år gammal kvinne blir drept.

Ulykka skjer etter at det i fleire dagar har vore uroleg ver med skiftande temperatur og lokale snø- og haglbøyer. Sidan Lewy overtok beredskapsvakta har både han og dei andre som arbeider i brøyte- og strøtenesta stått på både natt og dag.

Så seint som klokka 6 søndags morgon er Lewy i Gyadalen. Han konstaterer at nedre delen av vegen var isete og bestemmer at vegen her skal saltast, då strøsand vil ha liten nytte. Vidare oppover Gyadalen er vegen sandstrødd og kjøreforholda brukbare.

Mellom klokka 7 og 8 går det ei lokal snøbøye i Gyadalen og gjer vegen glatt.

Beredskap og kontaktnett

- Når veret er skiftande, kan me ikkje unngå at slikt skjer. Nord-vest vind er det verste. Då skiftar det så fort at me ikkje har sjanse til å vera oppdaterte.

Med ei veglengde på 600 kilometer er det uråd, same kor store ressurser me set inn på beredskap og vedlikehald, seier Lewy og held fram. - Me brukar ganske store ressurser i dag på vinterberedskap og vintervedlikehald. Lokalt står me i kontakt med Vaktentralen på Vegkontoret døgnet rundt. Og me har mange lokale kontakter rundt i distriktet.

I Gyadalen er f.eks. Arne Åsen kontaktnettmann. Me ringer han, når me er utrygge og han ringer oss når lokale forhold tilseier at føret kan bli dårleg. Dessutan har me f.eks. kontakt og samarbeid med vakta på Titania i Sokndal og med sjåførar i Sirdalsruta og Sokndal Bilruter.

Kjøreforhold og kjøreadferd

Folka i Statens vegvesen sin vakt- og vintervedlikehaldsstyrke utfører eit

kjempearbeid, og gjer det som står i deira makt for at vegane skal vera gode og trygge. Men ein kjem aldri bort frå det personlege ansvaret som kvar enkelt trafikant har. Ein skal avpassa farten og kjøringa etter ver- og føreforhold. Likevel. Når ei ulykke skjer, melder spørsmåla seg. Det kan vera ei sterk belastning. Det kan Lewy stadfesta.

- Når det skjer ei tragisk ulykke, som den i Gyadalen, er eg i første omgang mest opptatt med å setja inn dei tiltaka som trengst. Seinare kjem presseomtale og alt oppstyret rundt ulykka. Så kjem spørsmåla: Har ein gjort feil? Kunne noko vore gjort på ein annan måte? Men ein må innsjå at det er uoverkommeleg å passa på 600 km veg samtidig. Dersom ein er på Åna Sira-heia, er det lite ein kan gjera med ei lokal snøbøye i Gyadalen.

Kritikk og ansvar

- Likevel opplever me stundom ein tendens til å skulda på vegvesenet. Etter ei av ulykkene i januar uttalte f.eks. politiet at «ulykka skuldast glatt veg».

Den uttalelsen har politiet beklaga, fortel Lewy, men han legg til: - Ofte føler me at me ikkje kan forsvara oss, når det kjem kritikk og skuldingar mot vegvesenet for mangelfullt vedlikehald. Her kjem mange såre ting inn i biletet. Me må ikkje minst ta omsyn til familien til den omkomne. Sjøl om ei ulykke skuldast ansvarslaus kjøring eller f.eks. slitte sommardekk på vinterføre, kan ein ikkje gå ut og leggja ansvaret på sjåføren, av omsyn til dei pårørande. Men uansett kva vegvesenet gjer, ansvaret til den enkelte trafikanten kjem ein ikkje ifrå, seier Lewy Dalen.

På helsa laus ?

Så kan ein spørja. Er ansvaret ved å beredskapsvakt så stor, at det går på helsa laus?

For somme kan det nok vera det, og det fins også dei som har måtta slutta med å ha vaktteneste, fordi den psykiske belastninga blei for stor. Sjøl syns Lewy at han klarer det rimeleg godt.

- Mange gonger slit det enormt å ha vakt, det er klart. Og spesielt er det ille når det skjer ulykker. Så ein må nok vera ganske sterk mentalt, for å klara belastninga. Og sjøl om eg klarar å sova når eg har beredskapsvakt, så slappar eg aldri heilt av i senga. Ein oppsynsmannskollega av meg kalte det for «Lensmannssvemn».

Trafikkofrenes dag

er en synliggjøring av hvor mange som ble drept og skadd i Rogalands- trafikken foregående år. Torsdag 5. januar ble det satt opp 18 kors og 774 lys i Torgrappene i Stavanger. Ungdommer gikk i fakkeltog gjennom byen, og etterpå ble det holdt minnegudstjeneste i Domkirken. Også i Egersund og Haugesund var det markeringer.

Mange forskjellige organisasjoner står sammen om å markere trafikkofrenes dag, og ønsket er at en slik synliggjøring skal få forbi-passerende til å stoppe opp noen minutt, bruke dem til ettertanke, men også i takknemlighet for at ikke akkurat de var blant dem som ble rammet.

TEKST OG FOTO: EVA VIVOLL



Trafikkforskar Torkel Bjørnskau:

- Tilfeldige ting kan avgjera liv eller død

- Tilfeldige ting vil oftast avgjera om ei trafikkulykke skjer og det omfanget ulykka får, seier forskar Torkel Bjørnskau ved Transportøkonomisk Institutt (TØI) til Stavanger Aftenblad.

Bjørnskau understreker at årets sørgelige statistikk så langt i Rogaland ikkje kan tolkast som eit teikn på at trafikk-sikringa er blitt dårlegare.

- Talla er eit uttrykk for uflaks. Når eit trafikkuhell blir ei alvorleg ulykke, eller ei dødsulykke, skuldast det ei rekke uheldige forhold som skjer samtidig, seier han.

Bjørnskau meiner at det likevel er grunn til å spørja om nytt sikrings- utstyr i bilane gir ei kjensle av å vera trygg, som igjen fører til meir uvøren

kjøring. Han viser til at enkelte trafikk- sikringstiltak mister effekten fordi bilføraren «brukar opp» tiltaket med å auka farten.

- ABS-bremser er eit eksempel på eit tiltak der effekten blir borte fordi bilføraren vågar å kjøra fortare fordi han har så godt bremsesystem.

- Me ser også at ulykkestala går noko ned i stabile periodar med glatt føre, fordi folk er klar over at det er glatt og tar omsyn til det, seier Torkel Bjørnskau.

Han understreker at nå som tidlegare er det stor fart som er den største risikofaktoren, og ved TØI reknar ein trafikk- overvaking som det mest effektive tiltaket mot trafikkulykkene.

Arbeid med spanande oppgåver

AV BJØRN ALSAKER

For ca. 2 år sidan blei tanken om ein eigen utredningsseksjon lansert av plan-sjef Halvor Folgerø og dette vart så til verkelegheit i 1993.

Kva formål har ein utredningsseksjon?

- Synleggjere at vegplanlegging er ein del av samfunnsplanlegginga
- Utarbeide konsekvensutgreiing som tar hensyn til busetnad/pendling/næringsliv/kultur o.l.
- Framskaffe grunnlag for arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP)

- Ser heilskap i transportsystem, også på tvers av kommunale og fylkesvise grenser
- Samarbeid mellom alle kommunale, fylkeskommunale og statlege organ

Viktige oppgåver i 1994

- Stamvegutgreiing for E18/Rv 1 (Kristiansand - Bergen)
- Stamvegutgreiing for Rv 11 (Drammen - Haugesund)
- Strekningsanalyse for Rv 13 (Sandnes - Røldal)
- Ryfylkevegens betydning for Ryfylke
- Rasteplassutredning for fylket

- Vegdatabanken
- Høgsfjordprosjekt-revisjon
- NVVP-arbeid
- Grønne ruter (reiselivsprosjekt)
- Vegutløysing for Sauda
- Oppfølging av transportplan for Nord-Rogaland (Tp-11)

Leif Lindelfeld og Marianne Ertsaas vil her giera greie for ein del konkrete prosjekt/problemstillingar som det har vore arbeidd med i 1994.

Rutevis utgreiing for stamvegnettet

Gjennom stortingsmeldinga om «Nytt overordnet styringssystem for Statens vegvesen», er det blitt klart at alle stamvegane i Noreg skal handsamast rutevis i neste NVVP (Norsk Veg- og Vegtrafikkplan). Nytt er det også at NVVP-perioden vil bli 12 år mot i dag 4 år. Statens vegvesen, Vegdirektoratet, vil i større grad enn tidlegare prioritera innanfor kvar stamvegrute, utan omsyn til fylkesgrenser.

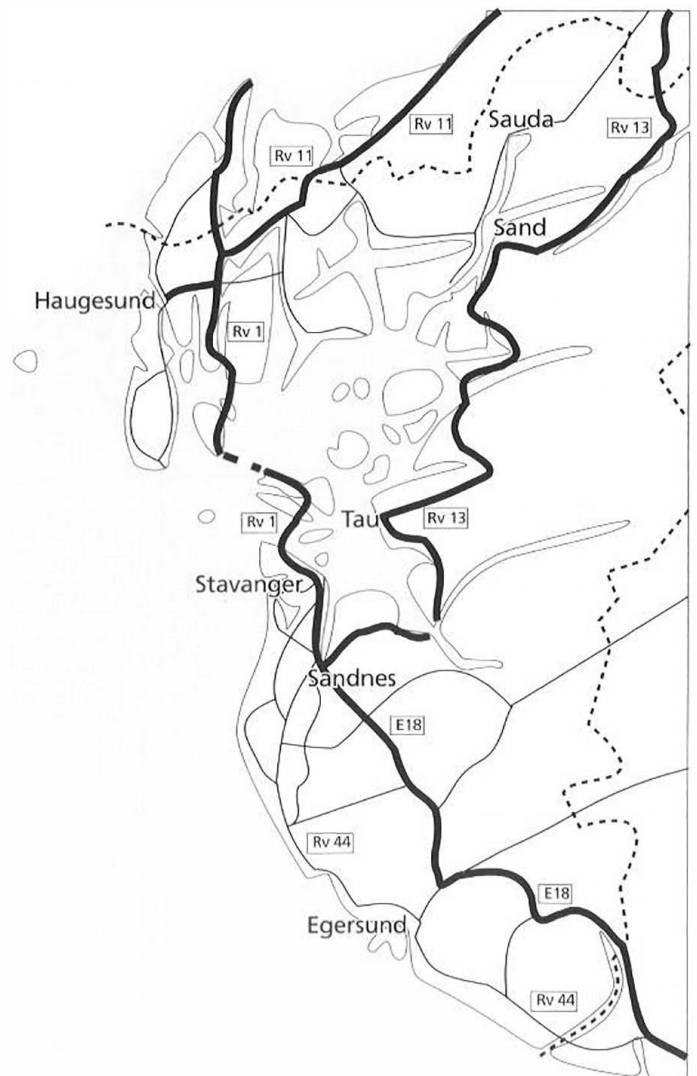
Stamvegnettet i landet er delt i 16 ruter. Rogaland har to av desse rutene; **Rute 8** som er E 18/Rv 1 Kristiansand - Stavanger - Bergen og **Rute 11** Rv 11 Drammen - Haugesund.

Vegdirektoratet har gitt vegkontora føringar for det planarbeid som er føresett skulle utførast for stamvegnettet i 1994. Frist for innsending var 10. januar 1995.

Dette arbeidet er eit viktig grunnlag for Vegdirektoratet sitt arbeid med å utforma strategiar for stamvegane, samt fastsetja foreløpige økonomiske rammer for dei enkelte stamvegrutene. Rutevise mål og rammer vil inngå i hovudretninglinene for arbeidet med NVVP 1998 - 2009.

Arbeidet med stamvegutgreiinga er gjennomført som eit samarbeidsprosjekt mellom vegkontora i dei berørte fylka. For Stamvegrute 8 Kristiansand - Stavanger - Bergen har Rogaland hatt sekretæransvaret for arbeidet.

Det er gjennomført arbeidsmøter, felles synfaring på rutene og sist men ikkje minst har leiinga ved dei berørte vegkontora blitt samde om strategiar og prosjektrangeringar! Det er også nytt å tenka på ei samanhengande rute utan omsyn til der stamvegen kryssar fylkesgrensene.



Kartet viser dei to stamvegrutene i Rogaland, E18 og Rv 11, og dei to viktigaste riksvegrutene Rv 13 og Rv 44.

AV LEIF LINDEFELD

Stamvegutgreiing Kristiansand - Stavanger - Bergen

Stamveg ruta mellom Kristiansand, Stavanger og Bergen er 473 km lang og er søre del av Kyststamvegen. Ruta knyter saman 3 av dei 5 storbyane vi har i Noreg. I tillegg går ruta framom fleire byar og tettstader; Mandal, Lyngdal, Flekkefjord, Egersund, Haugesund/Karmøy og Stord. Innbyggjartalet som ligg inntil denne stamveg ruta er 870 000. Dette er heile 20 % av landets totale innbyggjarar.

AV LEIF LINDEFJELD

Langs ruta er det eit rikt og variert næringsliv, det er god tilgang på viktige

ressursar og befolkninga i regionen er yngre enn landsgjennomsnittet. Ein stor del av den eksporterte varemengda frå Norge til EU-landa kjem frå denne landsdelen.

Satsing på Kyststamvegen

Tradisjonelt har stamvegnettet hatt som si viktigaste oppgåve å knyte dei ulike landsdelane saman med Austlandet og dei sentrale områda der. Det er framleis viktig å få gode samband mot aust (sjå oppgåvene som er nevnt for rute 11 Drammen - Haugesund), men det ligg ei forventning at staten dei næraste åra vil satsa meir på Kyststamveg-sambandet sør - nord. Kvifor skal viktige transportar frå Sør-Vestlandet køyre om Austlandet til Kontinentet, dersom dei

kunne køyra rett mot sør? For å få eit reelt alternativ, må ruta Kristiansand - Bergen rustas opp slik at strekninga blir kortare og trafikkantane har pårekeleg og sikker køyretid.

Etter dei nye køyre- og kviletidsbestemmelsane vil 9-timars køyretid frå utenlandshavna (Kristiansand/Egersund) til endepunktet i Norge ha stor innverknad for transportkostnadene. I dag er reisetida for lett bil 9 timar og 13 min mellom Kristiansand til Bergen.

Store investeringar

Forventning om statleg satsing på stamvegane generelt, og på betre og innkorta veg mellom Kristiansand - Stavanger - Bergen spesielt, ligg klart inne i Stamvegutgreiinga. For å byggja om heile strekninga mellom Kristiansand og Bergen til stamvegstandard, må det etter 1997 investerast 8,9 milliardar kroner.

Då får vi ein ny hovudveg gjennom storbyområda Kristiansand, Stavanger og Bergen som er bygd for høg trafikkstorleik. Mellom storbyane vil vegen ha tilnærma den standard E 18 har idag mellom Krossmoen og Vikeså i Bjerkreim kommune.

På ruta er det tre ferjestrekningar som kan bli erstatta med fast vegsamband. Desse tre prosjekta, Randaberg - Bokn, Trekantsambandet på Stord og Fast vegsamband Stord - Bergen krev åleine ei investering på 5 milliardar kroner.

Ingen ser for seg at heile utbyggingsprogrammet som er registrert i stamvegutgreiinga, vil verta gjennomført dei aller næraste åra. Men alle prosjekta er registrert og det er vist kva nytte det gir.

Tida framover våren blir svært spanande; kva for økonomiske rammer og strategiar vel Vegdirektoratet for «våre» stamveg-ruter?

Ein del faktiske opplysningar om stamvegutredninga for E18/Rv 1:

Strekninga går frå Kristiansand til Vågsbotnen der Rv 1 krysser E16 nord for Bergen. Strekninga er 473 km lang, medrekna 3 ferjestrekningar på 38 km.

Framhald neste side

Stamvegutgreiing Haugesund - Drammen

Stamveg Rv 11 går gjennom 4 fylke frå Drammen til Haugesund. Strekninga som er ca. 415 km lang, har sitt høgste punkt på Haukeliffjell, 1086 meter over havflata.

I Rogaland er strekninga frå Hordaland grense til Haugesund omlag 40 km lang.

AV MARIANNE A. ERTSAAS

Fornålet med utgreiinga har vore å finna ut investeringsbehovet på ruta for å oppnå stamvegstandard. I neste omgang vil ein så vurdere om det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å byggja vegen ut til denne standarden.

Dårleg stamvegstandard

Rv 11 har få strekningar som i dag held stamvegstandard. Verken bredde, kurvatur eller stigningstilhøve er tilfredsstillande på store delar av ruta.

I Rogaland har bare 3% av strekninga stamvegstandard. Av dei 97% som ikkje har den standarden som retningslinene tilseier, er 46% vurdert å vere «god nok» i eit 20 års perspektiv. På den resterande 51% av strekninga, er det foreslått tiltak.

Tilsaman er det foreslått 48 prosjekt på Rv 11 som utgjer ei total investering på 5,2 milliardar kroner. 983 millionar kr. er bunden opp i perioden 1994-97, og 426 millionar kr. frå 1998.

Prosjekt i Rogaland

I Rogaland er det foreslått 6 prosjekt for tilsaman 148 millionar kroner.

Ut i frå ei fagleg vurdering, er det laga ein oversikt over dei prosjekta som bør prioriterast først. Det er laga ei liste på 20 prosjekt, satt opp i prioritert rekkjefølge for strekninga Drammen - Haugesund.

Av dei totalt 6 prosjekta i Rogaland er 3 med på den prioriterte lista. Desse er:

- Liasletta - Våg X Rv1 (prioritet 1)
- Solheimskrysset - Skjold (prioritet 9)
- Knapphus - Solheimskr. (prioritet 17)

Følgande prosjekt er ikkje med i prioriteringa:

- Hordaland gr. - Knapphus X Rv46
- Isvik - Trevarefabrikken
- Aksdal - Haugesund (punkttiltak)

Framhald frå forrige side

Det er lange parti i Vest-Agder og i Hordaland som har dårleg vegstandard. I Rogaland finn vi dårligast parti i storbyområde Stavanger - Sandnes og på E 18 gjennom tettstadane Heskestad, Helleland, Vikeså og Ålgård. I dag held berre 15% av ruta vegnormalstandard.

Tilsaman er det definert 55 store og små prosjekt på ruta, med ein totalkostnad på 10,3 milliarder kroner. 1,4 milliarder kroner er bunde i vegplanperioden 1994-97. Resten, 8,9 milliardar kroner, må investerast på ruta etter 1997 for å få fullgod stamvegstandard.

Prioriterte prosjekt

Dei prosjekta i storbyområdet som er føreslått prioritert høgst i Rogaland er:

- Rv 1 Toplanskryss i Tjensvold-krysset
 - Rv 1 Ombygging Tastatorget til Høyebakken
 - E18 4-felt motorveg Stangeland - Forus
- Utanfor storbyområdet er desse prosjekta i Rogaland føreslått øverst på prioriteringslista:
- E18/Rv 1 Diverse kryssombygging og forbikjøringsfelt på ruta gjennom Rogaland
 - E18 Omkjøringsveg Vikeså
 - E18 Omkjøringsveg Helleland
 - E18 Omkjøringsveg Heskestad

Dei tre vegkontora som har arbeidd med rute 8, har sett opp ei samla prioriteringsliste for alle prosjekta. Høgst på den føreløpige prioriteringslista kjem prosjektet Handeland - Feda i Vest-Agder.

Overordna plan for rasteplassar

I samband med ein sterk auke i turismen dei siste åra, vil Vegdirektoratet i tida framover satsa meir på service og turisme. Som eit ledd i dette arbeidet, er det no utarbeida ein plan for rasteplassar i Rogaland.

AV MARIANNE A. ERTSAAS

Planen omfattar stamvegnettet og dei viktigaste regionale riksvegane.

I løpet av sommaren 1994 vart eksisterande rasteplassar registrert, totalt 90 stk. Dei ligg fordelt på omlag 760 km veg. Avstand mellom plassane vert då teoretisk ca. 8 km.

Nye plassar og opprusting

Etter retningslinene bør avstanden mellom rasteplassar ikkje overstige 15 km. Talet i Rogaland tyder derfor på at det er unødig mange plassar i dag.

Sjølv om talet sett under eitt kan reduserast, er eksisterande plassar ikkje jamnt fordelte på strekningane. Det er behov for nye anlegg der avstanden mellom rasteplassane er for lang. Det er vidare behov for ei generell opprusting av dei fleste eksisterande rasteplassane.

Store og små rasteplassar

Ein skiller mellom store rasteplassar (hovudrasteplassar) og små rasteplassar.

Avstanden mellom hovudrasteplassar bør ikkje overstige 45 km. Desse plassane har større kapasitet (fleire bord) enn dei små rasteplassane, og dei skal ha toalett og oppstillingsplass for store kjøretøy.

Små rasteplassar kan og ha toalett, men plassar utan toalett må ha skilt som opplyser om nærmaste tilbod.

Ein gjennomgang av rasteplassbehovet i Rogaland, syner at det er behov for 9 nye hovudrasteplassar og 9 nye mindre rasteplassar.

Prioritering av stamvegane

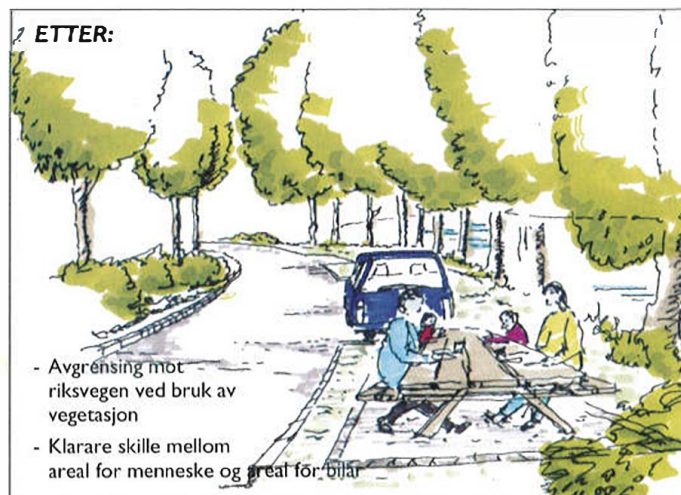
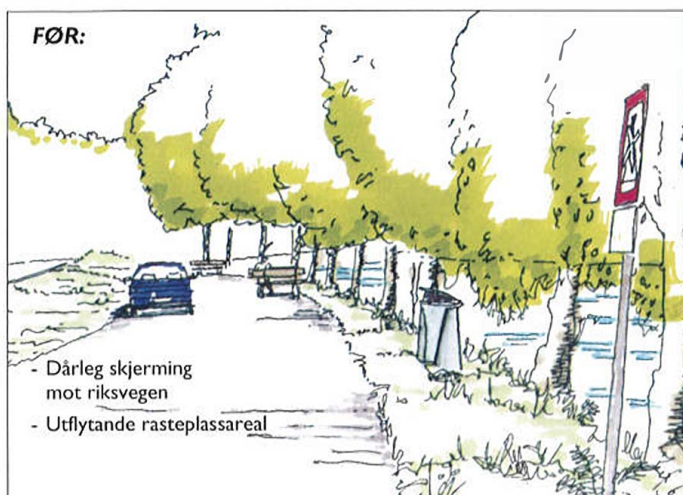
Det vil ta mange år før ein kan realisera heile planen. Det er derfor valt å setja opp ein prioritert utbyggingsplan, der stamvegane som er prioritert i første omgang er E18, Rv 1 og Rv 11.

Viktige moment ved utforming av rasteplassar, er å tilpasse plassen etter omgivelsane. Dette gjeld både form, materialvalg og utstyr. Rasteplassar er opphaldsareal for menneske og må utformast deretter. Landskapsarkitektar vil vere viktige støttespelarar i utforming av slike anlegg.

Samlokalisering

Samlokalisering av service er og viktig for å gi trafikantane eit tilfredsstillande servicetilbod. F.eks. bør informasjonstavler samlokalisrast med rasteplassen. Kommersiell service kan ved mange høve med fordel ha felles lokalisering med rasteplassen. Dette kan ha fordelar når det gjeld:

- Eit samla og betre servicetilbod til trafikantane.
- Reduserte kostnader for anlegg og drift.
- Færre avkjørslar og betre trafikktryggleik.





Turid Åsen - ny veisjef i Stavanger kommune, men «formet» i Statens vegvesen

Turid i idylliske Gamle Stavanger, hvor gatene er en del av det kommunale vegnettet

Turid begynte å arbeide i Statens vegvesen i 1980, og har vært trofast i etaten i alle disse årene, bare avbrutt av skolegang. Turid er nordlending! Vokst opp i Brattfjorden og Nordfolda i Nordland fylke. Og fra vegløse Brattfjorden til å ha ansvaret for omlag 40 mil veg i Norges fjerde største by, er litt av et sprang.

**TEKST: EVA VIVOLL
FOTO: TURID ÅSEN OG EVA VIVOLL**

Det er forresten ikke helt riktig å kalle Brattfjorden for vegløs. Der er nemlig ca 2,5 km veg, en gresskledd veg med to spor og ingen (registrerte) biler. I dag er det 5 fastboende igjen. Turid, som er yngst i søskenflokk på seks, måtte forlate Brattfjorden da hun skulle begynne på barneskolen. Og Nordfolda i Steigen kommune ble basen fram til videregående skole krevde flytting igjen.

Merittliste

Etter grunnkurs i Teknisk tegning begynte Turid på vegkontoret i Statens vegvesen Nordland som tegneassistent. Det gikk ikke lang tid før hun så mulighetene til å

utvikle seg videre på den tekniske siden. I 1981 begynte hun på NKI's Ingeniørhøyskole i Bodø på kveldstid. Og i 1983 reiste hun til Trondheim for å ta siste året på full tid.

Våren 1984 var hun tilbake på vegkontoret. Nå med arbeidsfelt innenfor hovedplanlegging og støyskjerming. Foruten skoleåret 86/87, da Turid tok etterutdanning på NTH, var arbeidsplassen vegkontoret i Bodø. Men høsten 92 flyttet hun til Tromsø, fortsatt innenfor Statens vegvesen, men nå som prosjektleder for trafikkstyring i Tromsø by.



Vegen i Brattfjorden holder ikke kjørestandard, men er absolutt å anbefale til en tur på egne bein.

Enkelt valg

Det var kjærligheta som førte Turid til Stavanger. Avstanden fra Tromsø og Bjørn i Stavanger var ikke til å leve med, så dermed var det klart for flytting igjen. Også denne gang kom Turid til Statens vegvesen. Men da muligheten for en mer utfordrende jobb og personlig avansement kom i form av tilbud om jobb som veisjef i Stavanger kommune, var valget enkelt.

Oppgaver

I Stavanger kommune har Turid ansvar for drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet, så som brøyting, rensking av kummer, skilting, generell trafikkisikring, gaterenhold ol. Tre seksjoner er tilknyttet stillingen, og avdelingen har i overkant av 30 ansatte.

15 års utvikling

Turid sier selv at «hun er vokst opp» i Statens vegvesen. Og vegvesenet har vært en god arbeidsplass. Det har vært gode muligheter for utdanning og videreutvikling. Mange inspirerende kolleger. Og ikke minst har det vært en stor utvikling i etaten i disse 15 årene. Miljø er ett stikkord. Og de forskjellige omstillingsprosessene har hun fått følge på nært hold som mangeårig tillitsvalgt for NITO, både lokalt og sentralt.

Tankeors

Turid vil nok fortsatt minst en gang i året sette kursen nordover til Nordland og Brattfjord, nordlending som hun er og vil bli. På den gresskleddte vegstumpen vil nok tankene komme om hvordan både tilfældigheter, men også personlig engasjement, styrer livet for både henne og oss andre.

Lykke til, Turid!



Petter Smart-statuetten til Nærbø vegstasjon

19
- og p
Per S



Nærbø vegstasjon har fått tildelt Statens vegvesen sin Petter Smart-statuetten for 1994. Prisen blei overrekt under vegstasjonen sitt julemøte av Reidun Lanne, som er Rogalands-representant i det sentrale bedømmelsesutvalet i Statens vegvesen si forslagsverksemd. Vegmeister Per Skårland tok imot statuetten, på vegne av dei tilsette. Petter Smart-statuetten blei oppretta i 1985, og blir kvart år delt ut til ein enkeltperson, personar eller grupper som har utvikla ekstra smarte og originale forslag.



Vegsjef Chester Danielsen mellom dei høgt premierte oppfinnarane Pål Undheim (t.v.) og Per Skårland, etter at han har overrekt sjekkar på 12 500 kroner til kvar.

Det vitnar om eit miljø der mange er aktive og dyktige deltakarar.

Per og Pål

Samtidig med at Nærbø vegstasjon fekk tildelt Petter Smart-statuetten, fekk Per Skårland og Pål Undheim personleg overrekt ein premie på kr 25.000 av vegsjef Chester Danielsen.

Denne påskjøninga fekk dei for utviklinga av «Slapsekaren», som er ein snø- og isryddingsmaskin.

Kr 25.000 er høgaste premiering innan forslagsordninga til Statens vegvesen.

«Slapsekaren»

«Slapsekaren» utfører fire operasjonar i løpet av ei overkjøring. Fremst er ei isriveskrape. Deretter har maskinen eit stålskjer. Rydderredskap nummer tre er slapselamellar. Til sist kjem børsten eller kosten, som sopar vegbanen rein.

I praksis har maskinen vist at han fjernar 99 prosent av snø og slaps på vegen, og det i ein fart på 60 km/t. Ein anna fordel er at ein kan redusera saltbruken med opp til 35 prosent.

I grunngevinga for den høge utmerkinga til Nærbø vegstasjon heiter det at stasjonen får Petter Smart-statuetten for sitt kreative engasjement på mange felt gjennom fleire år.

Kreativt miljø

I omtalen av det kreative miljøet ved Nærbø vegstasjon, er særleg vegmeister Per Skårland og fagarbeidar Pål Undheim

trekte fram som ideskaparar og pådrivarar. Men under utdelinga understreka Reidun Lanne at nyvinngane og nytt utstyr blir utvikla, prøvd ut og forbedra innan vegstasjonen sitt eige vedlikehaldsområde.

Statens vegvesen Rogaland satsar på lærlingar

I slutten av november i fjor var alle lærlingane i Statens vegvesen Rogaland på heildags-besøk på Vegkontoret. Totalt har etaten nå 17 lærlingar. Nesten alle er inntatt dei to siste åra, sju i 1993 og ni i 1994. For nokre av desse er det inngått lærlingekontrakt i samarbeid med andre firma, som Stavanger og Omegn Trafikkselskap (SOT) og Fardal Bilforretning A/S i Egersund.

AV HARALD SEL

Også i år vil det truleg bli tatt inn seks eller sju lærlingar. For etaten er det ein ny situasjon, at ein inngår så pass mange lærlingekontrakter. Fram til 1993 har det vore få lærlingar i Statens vegvesen Rogaland.

Ulike faggrupper

Lærlingane fordeler seg på ulike faggrupper. For dei fleste dreier det seg om anleggsgag - grunn og anleggsgagle

arbeid. Andre fag er anleggsmaskinreperator, bygg-, betongfag og forskaling, anleggsmaskinfører, førar av tunge kjøretøy og anleggsgartnarfaget. Normal læretid er tre til fire år.

Arbeid etter læretida?

Lærlingane i Statens vegvesen Rogaland er ikkje garanterte arbeid etter endt læretid, men sjansane for fast tilsetning skulle vera gode. Etter mange år med tilnærma stillingsstopp i utedrifta, vil det truleg vera behov for ein del nyrekruttering i åra frametter.

Møtte Vegsjefen

Lærlingane si samling på Vegkontoret hadde eit omfattande program. Dagen starta med at vegsjef Chester Danielsen ønska velkommen og ga ei kort orientering. Deretter fortalte administrasjonssjef Svein Magne Olsen om Det nye Vegvesenet. Dessutan var det mellom anna orientering om lærlingeordninga og rådgjevar Odd Refsnes frå Stavanger Tekniske Fagskole, fortalte om utsikter og «vegar» etter bestått fagprøve.

Lærlingane fekk også møta verneleiar Olav Kleven og bedriftslege Børge Skeie.

Lærlingane samla utanfor Vegkontoret, saman med vegsjef Chester Danielsen og Egil Kr. Olsen ved personal- og opplæringsseksjonen.

Framme frå v.: Kurt Herman Lid, Nina Spilling, Gry Merete Braadli, Agnar Svanes. Andre rekke frå v.: Egil Kr. Olsen, Runar Oddane, Rune Herland, Jonny Stenberg, Unni Helgeland, vegsjef Chester Danielsen, Kristian Gard, Jørgen Ekeland, Egil Øfstebo, Jarle Våge. Bak frå v.: Svein Rinden, Arne Magnar Sleveland, Odd Helge Johansen, Holger Jørgensen og Øyvind Ålgård.



Første rekkje frå venstre: Asbjørn Bøe, Hallvard Solheim, Ingvar Bøe, Jakob Taksdal, Pål Undheim, Per Skårland, Oddmund Mellemstrand, Bjørn Ingebret Serigstad, Eli Undheim, Gry Merete Braadli og Sven Magne Nødland.

Andre rekkje frå venstre: Martin Torland, Jon Husveg, Inge Byrkjedal, Per Bollestad, Jan Vidar Mattingsdal, Kåre Gilje, Erik Fjermestad, Viktor Kjærvoll, Norleiv Undheim, Kåre Taksdal, Per Aniksdal, Oddvar Obrestad, Njål Hanasand, Gaute Vigre, Fred Harald Gilje og Anne Elise Njørheim.

94

premierung på kr 25.000 til
årland og Pål Undheim

AV HARALD SEL

Internasjonal interesse

- Både Per og Pål og alle de andre som arbeider ved Nærbø vegstasjon har vist både iver og innsatsvilje til å få fram produkt som har hatt stor betydning for vegvesenet sin produktivitet, sa vegsjef Chester Danielsen i talen sin ved overrekkinga av Petter Smart-statuetten og premien for «Slapsekaren».

Vegsjefen viste vidare til at fleire «Nærbø-produkt» har vakt interesse til og med utover landets grenser. På PIARC-konferansen i Seefeldt i Østerrike 1994 f.eks. var ikkje berre «Slapsekaren» representert. Også blandeanlegg for saltoppløysing og væskespreiar for saltoppløysing, som er utvikla på Nærbø, hadde fått plass på PIARCK-utstillinga.

Jeg kan først nevne at jeg har seks måneders permisjon fra stillingen min på Planavdelingens oppmålingsseksjon. I denne tiden hospiterer jeg ved Texas Department of Transportation.

Texas Department of Transportation er et kjempestort departement med 15.000 ansatte. Texas er delt inn i 25 distriktskontorer med 120 områdekontorer. All vegplanlegging foregår ute på distriktskontorene og noe detaljplanlegging også ved enkelte områdekontorer.

Mange fagområder

Jeg hospiterer ved hovedkontoret i Austin. Avdelingen heter Information System Division (ISD). Hovedkontoret består av 10 bygninger. Første gang jeg skulle dit måtte jeg ha kart over området for å finne fram. Ved avdelingen (ISD) er det ulike faggrupper. Jeg kan nevne ingeniører, ingeniørarkitekter, elektroingeniører, programmerere, systemanalytikere. Videre har vi også faggrupper innen GPS (global position systems), GIS (geografisk informasjonssystem) og fotogrammetri.

Jeg er her for å lære mest om GPS.

Hva er GPS?

GPS (Global Position System) er et amerikansk militært satellittbasert navigasjons- og posisjoneringssystem. GPS er frigitt til sivile formål, men eies av forsvarsdepartementet i USA slik at de til enhver tid kan styre bruken og tilgjengeligheten av systemet.

Fullt utbygd vil systemet bestå av 24 satellitter fordelt på seks baneplan med fire satellitter i hver bane. Satellittene går i bane ca 20.200 km over jordoverflaten og har en omløpstid på ca 12 timer. Dette gjør at de passerer over horisonten to ganger pr. dag. Satellittene danner en vinkel på 55 grader med ekvatorplanet.

Med denne satellittdekningen vil brukere på hvilket som helst sted på jorda til enhver tid kunne bestemme sin posisjon ved å motta signaler fra fem til åtte satellitter.



Hilsen fra Helen i Texas

Oppmåling mellom kaktuser og klapperslanger

Unikt system

Det amerikanske forsvarsdepartementet har investert over 12 billioner dollar for å bygge opp systemet. Det er verdt pengene. Systemet er unikt og det har vokst fram en rekke sivile anvendelser. Systemet har også en høyere nøyaktighet enn hva som først var forventet.

ISD (Information System Division) har brukt systemet siden 1982. I dag har de 40 satellitmottakere. GPS er mye brukt i

Helen på arbeid i Texas. På utstyrssiden mangler ingen ting. De fleste har to PC'er hver. Bilparken er det heller ikke noe å si på.



forbindelse med fotogrammetri og GIS (geografisk informasjonssystemer). 15 ansatte jobber med GPS og 40 ansatte jobber med fotogrammetri.

Det er utfordrende og ganske artig å jobbe i så store faggrupper.

Bruksområde

ISD (Information System Division) bruker GPS til følgende:

- Kontroll for fotogrammetrisk kartlegging
- Oppbygging av GPS-nettverk
- Kontrollstasjoner
- GPS-nettverk blir brukt som ramme for GIS-databaser
- Airborne GPS for fotogrammetrisk kartlegging (i lufta)
- Kinematisk GPS (i bevegelse)

På utstyrssiden mangler ingenting. De fleste har minst to PC'er hver. Bilparken er det heller ikke noe å si på.

Flat stat med fine byer

Texas er en kjempefin stat. Det er ganske flatt, og jeg som har vokst opp på Jæren føler meg ganske hjemme. Men det er litt uvant med alle klapperslangene og kaktusene.

Det er godt og varmt her nede. Det eneste lille tegn på vinter er løvet som faller av trærne. Austin er en fin by, litt større enn hva jeg hadde ventet meg. Det er rett over 500.000 innbyggere og i tillegg 50.000 studenter ved universitetet.

Austin er også vidt kjent for diverse musikk, spesielt live-musikk. Du finner all slags musikk fra blues, country/western, jazz, sving og rock.

Det er også mange fine byer å besøke. San Antonio, Dallas og Huston er fine dagsturer. Vegnettet er veldig godt utbygd. Det er ikke problem å kjøre 10 mil pr time lovlig. I Huston kan vi forresten besøke den norske sjømannskirken. Der kan vi lese norske aviser og kjøpe litt norsk mat som f.eks. pinnekjøtt til jul.

Jeg ønsker alle medarbeidere et godt nytt år.

HELEN TAUGBØL

Dugnadsprisen 1994 til Hå

Hå kommune har fått Statens vegvesen Rogaland sin dugnadspris for 1994. Prisen, ein diplom og ein statuett, blei overrekket av vegsjef Chester Danielsen under ei tilstelling i Hå rådhus i desember. Dei som tok imot prisen var Torgny Ånestad, som representant for grunneigarar- og dugnadsfolk, og ordførar Tobias Skretting.

AV HARALD SEL



Vegsjef Chester Danielsen overrekker prisen til representanten for dugnadsfolk og grunneigarar, Torgny Ånestad, og ordførar Tobias Skretting (t.h.)

Prisen er ei utmerking for den mykje omtalte Hå-modellen: Dugnadsfolk, grunneigarar og kommunen har gjennom eit samarbeid med Statens vegvesen bygd nesten 10 km gang- og sykkelveg langs riks- og fylkesvegar i kommune.

På diplomten står det at prisen går til Hå kommune, dugnadsfolk, grunneigarar og lokalbefolkning for ein framifrå innsats for å betra trafikktryggleiken i kommunen.

Mønster for dugnads-prosjekt

- De skulle hatt prisen for lenge sidan, sa Vegsjefen under prisoverrekkinga. Han viste til at det var tidlegare ordførar Kjell Lund som lanserte samarbeidsmodellen.

Det første prosjektet blei svært vellukka og Hå-modellen blei ikkje berre ein suksess i Hå. Den har også stilt Statens veg-

satsen frå grunneigarane har vore stor, men eg vil også trekka fram brukarane av gang- og sykkelvegane. Dei har villig stilt opp på dugnad, for å få prosjekta i hamn, sa Hå-ordføraren.

Dugnadsprisen blei innstifta av Statens vegvesen Rogaland i 1993. Då blei prisen tildelt grunneigarar og dugnadsfolk i Vindafjord kommune for gang- og sykkelvegprosjekt langs riksveg 11.

vesen Rogaland i eit positivt søkelys, og i fleire andre kommunar i fylket er det gjennomført sykkelveg-prosjekt gjennom samarbeid som minnar om det ein har gjort i Hå.

Pris til heile kommunen

- Eg oppfattar Dugnadsprisen 1994 som ei ære for Hå kommune, sa ordførar Tobias Skretting, då han takka for prisen. Han peika på at dette var ein pris til heile kommunen. - Inn-

Alvor og skjemt på julekurs i Egersund



Reidun Lillesand, Lewy Dalen og Olga Marie Salte i aksjon.

Julekurs og julemøte blir det kvart år arrangert mange av i Statens vegvesen Rogaland. På programmet står stort sett emne innan fag, økonomiske rammer, årsplanar m.v.

AV HARALD SEL

Men av og til kan del vera bra å mjuka det heile opp med innslag av meir underhaldande og kulturell karakter. Slik hadde nok vegmeister Lewy Dalen iallfall tenkt, då han laga programmet for julekurset for vedlikehaldet ved Egersund vegstasjon.

Ikkje berre hadde han sørga for besøk av moromannen Svein Inge Årrestad frå Nærbø. Lewy varta sjø opp med underhaldning og song. Med seg hadde han Reidun Lillesand og Olga Marie Salte. Dei tre er med ei ei gruppe med utspring i blandakoret «Hå dur og moll», som driv med litt gjøgling og underhaldning på ulike tilstellingar.

Gang/sykkelveg og fortau
Madlaleiren - Madlakrossen:

Snart gang- og sykkelveg rundt Hafrsfjord?

For tida er arbeid på gang med bygging av gang- og sykkelveg og fortau mellom Madlaleiren og Madlakrossen.

På vestsida (mot Madlaforen) blir det, over ei strekning på 790 meter, bygt eit to meter breitt fortau. På austsida (mot Madlamarka) kjem det ein tre meter brei gang- og sykkelveg. Lengden er 660 meter.

På ein del av strekninga blir det samtidig bygt støyskjerm. Arbeidet skal vera ferdig til våren.

AV HARALD SEL

Arbeidet på Madla er eitt ledd i planen med å få samanhengande gang- og sykkelveg rundt heile Hafrsfjorden.



Madlaleiren - Møllebukta

Seinare i år reknar Statens vegvesen med å starta med bygginga av gang- og sykkelveg vidare frå Madlaleiren til Madlalia. Første delen av denne strekninga, frå Madlaleiren (krysset med Regimentvegen) til parkeringsplassen ved Møllebukta, blir ein midlertidig gang- og sykkelveg på 100 meter. Her er det nemleg planlagt ei omlegging av vegen, og permanent gang- og sykkelveg blir bygt i samband med denne omlegginga.

Møllebukta - Madlalia

Truleg vil også arbeidet med gang- og sykkelveg frå parkeringsplassen ved

Frå anleggsarbeidet på gang- og sykkelvegen ved Madlaleiren. I framgrunnen, ein av arbeidarane på anlegget, Egil Øfstebo.

Møllebukta til Madlalia starta opp i 1995. Denne strekninga er 800 meter og vegen vil passera nasjonalmonumentet Sverd i fjell. Dette er ein viktig grunn til at ein her skal satsa ekstra mykje på miljøtiltak. Mellom anna skal det brukast naturstein til plastring av fyllingar. Det skal også opparbeidast fiskeplassar langs fjorden.



Gang- og sykkelveg på Revheim

Langs Revheimsvegen mellom Krossbergvegen og Mimmarudlå er det bygt 300 meter ny gang- og sykkelveg. Det er samtidig sett opp 150 meter støyskjerm mot bebyggelsen.

Arbeidet med gang- og sykkelvegen har kosta 700.000 kroner og prisen på støyskjermen er 400.000 kroner.

I delar av traseen går det ein høgspenkabel. Dette kompliserte gravearbeidet, og førte til ein del ekstrakostnader.

Gravearbeidet var komplisert fordi det går høgspenkabel i vegkanten. På bildet til høgre, Magnus Danielsen, ein av Vegvesenet sine folk på anlegget.



Dei siste 400 metrane

Frå Madlalia er det frå for bygt 200 meter gang- og sykkelveg til Sola grense. Når prosjektet fram til Madlalia er fullført, vil det dermed berre mangla 400 meter frå Sola grense, før det er samanhengande gang- og sykkelveg rundt heile Hafrsijorden.

Kor tid ein kan få bygt dette manglande leddet, er noko uvisst, men Statens vegvesen håpar at det nokså fort blir ei løysing her også

Trafikksikring og støyskjerming

Arbeidet som nå er på gang mellom Madlaleiren og Madlakrossen, vil kosta 4,3 millionar. 800.000 kroner av denne summen går med til bygging av støyskjermar.

Anlegget blir finansiert av Statens vegvesen sine trafikksikringsmidlar. Stavanger kommune har forhandla grunn og betalt grunnerstatning.

Vegen mellom Madlaleiren og Madlakrossen er skuleveg for mange elevar ved Madlamark skole. Dessutan er det stor sykkel- og fotgjengartrafikk til Madlaleiren og Møllebukta.

Dårlege forbilde

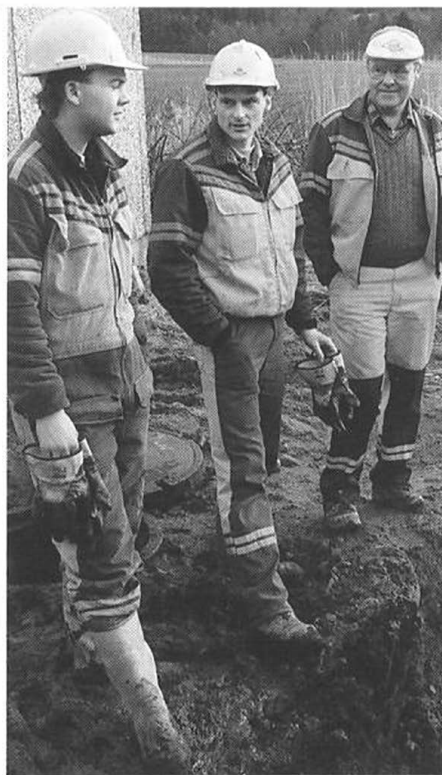
Dårleg forbilde i trafikken! Det meiner eit stort fleirtal av barn og unge om foreldre i ei undersøking SINTEF samferdselsteknikk har gjennomført.

Halvparten av foreldra, som var med i same undersøkinga, meinte det motsette.

Undersøkinga blei gjennomført mellom 859 elevar og deira foresatte i sjuande klasse og niande klasse i Sør-Trøndelag.

Berre 20 prosent av elevane meinte at foreldra var gode forbilete i trafikken.

- Det er stort sprik mellom barna og foreldra sine oppfatningar. Dette tyder på at vaksne må skjerpa seg, seier forskar Marie Stene til Aftenposten



Rådslaging om det vidare arbeidet. Frå v. Øyvind Ålgård, Oddvar Ollestad og Erik Fjermestad.

Frå arbeidet med ny gang- og sykkelbru over Njåbekken.



Mot gang- og sykkelveg
Bryne - Kvernaland:

Sykkelveg-satsing i Time

I januar var 1 km ny gang- og sykkelveg ferdig i Time kommune. Den går langs Rv 505 frå Gåsevikkvegen til Netland. Denne strekninga er skuleveg for elevar ved Frøyland skule. Med den nye vegen er det nå samanhengande gang- og sykkelveg frå Kvernaland til turvegnettet i Njåskogen.

AV HARALD SEL

Den nye gang- og sykkelvegen har kosta ca 2,3 millionar kr. Av dennes summen går 210.000 kr til belysing langs vegen. Anlegget er finansiert av Statens vegvesen sine trafikksikringsmidlar og med eit tilskot på kr 660.000 frå Time kommune.

Serigstad - Netland

Mellom Bryne og Kvernaland er det nå berre den omlag 3,5 km lange strekninga mellom Serigstad og Netland som manglar gang- og sykkelveg. Gjennom eit samarbeid med Time kommune,

er det planlagt å starta opp med dette prosjektet til hausten.

Rundt Frøylandsvatnet

Elles er det nå lite som manglar på at ein kan sykla, jogga eller gå på gang- og sykkelveg dei omlag 20 kilometrane rundt heile Frøylandsvatnet i kommunane Time og Klepp.

Utanom strekninga mellom Serigstad og Netland er det berre ein snau km frå Klepp grense på Kvernaland til Orstad som manglar gang- og sykkelveg. Vidare frå Orstad er det gang- og sykkelveg til Kleppekrossen og vidare langs Rv 44 til Bryne.

HVA ER EFFEKTEN AV EFFEKTIVITET?

AV BEDRIFTSLEGE
BØRGE SKEIE

Det nye vegvesenet og det nye året, det er nesten så en ser for seg den klassiske modellen med den trette, avfeldige oldingen som overlater arenaen til den pågående ungen, full av krefter og livsmot.

Fornyelse

Det er slik vi ser det, ny organisering er fornyelse, nye krefter og nye muligheter og ikke minst, mere resultat for mindre penger. Hvor står vi da, hver og en av oss, før vi tar av i det nye året? - Ingen av oss er blitt yngre, vi følger naturens lov om aldringsprosessen. Så fornyelsen må være av mer åndelig, det vil si av psyko-sosial karakter.

Psyko-sosiale virkninger

Det er de psyko-sosiale virkninger av omorganiseringen som særlig interesserer meg som bedriftslege, og det samme interesserer oss alle.

For det første fordi omorganisering betyr noe for hver enkelt av oss, og for det andre fordi psyko-sosiale forhold har så mye å si for effektiviteten i en organisasjon.

Usikkerhet

En omorganisering betyr i psyko-sosial sammenheng usikkerhet helt til alt det nye er vel innarbeidet.

Usikkerhet er knyttet opp til det behov vi alle har for å mestre, for å mestre livet vårt, våre omgivelser, vårt arbeid og vårt forhold til andre mennesker, bl.a. arbeidskolleger.

Hvis vi ikke mestrer dette blir vi utrygge, og hva verre er, hjelpeløse - og hvis det fortsetter, håpløse dvs. uten håp. Da ligger det åpent for depresjon, angstreaksjoner, endringer i våre fysiske organsystemer. Det fysiske, psykiske og sosiale er knyttet sammen i det som i sum utgjør vår helsetilstand.

Truende «jungel»

En kan sammenlikne usikkerheten (ved en omorganisering) med det å gå fra et

Vegvesenet har vært igjennom et spennende år og går inn i et nytt som det ikke er knyttet mindre spenning til. Nå skal Det nye vegvesenet, etter en overgangsperiode fram til 1. juli, prøves i praksis.

kjent og velordnet parklandskap med faste stier inn i en uoversiktlig og truende jungel. Og i jungelen gjelder jungelens lov, den sterkeste vinner, den som har den blanding av selvsikkerhet, erfaring, kunnskap og pågangsmot som passer best for omgivelsene, eller om en vil, målsettingene for omorganiseringen. - Er det bare slik?

Styrket ut av omleggingen

Opgaven for oss alle er at vi kommer ut av jungelen med helsa i behold. Dvs. når omorganiseringen er på plass og er begynt å fungere, skal vårt sjølbilde ikke være ødelagt og vi skal ikke sitte igjen med depresjon, angst eller annet helseproblem som resultat.

Og her er det viktig å minne hverandre på følgende:

1. Vi er ikke dårligere eller bedre mennesker om vi får nye oppgaver i en ny organisasjon.
2. Vi skal ta vare på hverandre når det røyner på. Det er organisasjonen som helhet som skal komme styrket ut av omleggingen, ikke enkeltpersoner.

DnV avhengig av oss alle

Ingen skal sies opp har Vegdirektøren sagt. I en effektiv organisasjon må det bety at Det nye Vegvesenet trenger oss alle, vi skal bare arbeide annerledes for å få mere tjeneste og mere veg ut av ressursene. - Og den viktigste ressursen er menneskene, som kjent. Hvis dette med effektiviteten skal holde stikk må altså den nye organiseringen ikke tape i helse

og trivsel det den søker å vinne på annen måte.

Planer og resultat

Det er lagt opp til nøye planlegging av hva vi skal gjøre i løpet av et år, og en like nøyaktig registrering av hva vi bruker tida til. - Er det da samsvar mellom det vi planla og det vi gjorde og det resultatet vi fikk når året er omme?

Ligger det inne i planen om høyere effektivitet at noen blir slitne og noen blir syke og må gjøre noe annet? Har systemet plass til dem?

Omsorg, trygghet, trivsel og effektivitet

Det er et krysningspunkt mellom omsorg, trygghet og trivsel - og effektivitet, konkurranse og kontroll som vi skal holde øye med når vi måler effekten av tiltak for å øke effektiviteten.

Det er ingen spesiell grunn til å tro at Det nye vegvesenet ikke skal kunne konkurrere, ingen grunn til å tro at vi ikke er like dyktige som andre og ingen grunn til ikke å være optimistisk.

Det hviler på en særlig forutsetning: At vi fortsetter å arbeide for en bedriftskultur som har som sitt fremste kjennemerke: Fellesskap om arbeid, omsorg og trivsel.

Gi meg sinnsro til å godta det jeg ikke kan forandre, mot til å forandre det jeg kan og visdom til å se forskjellen.

Karsten Isachsen

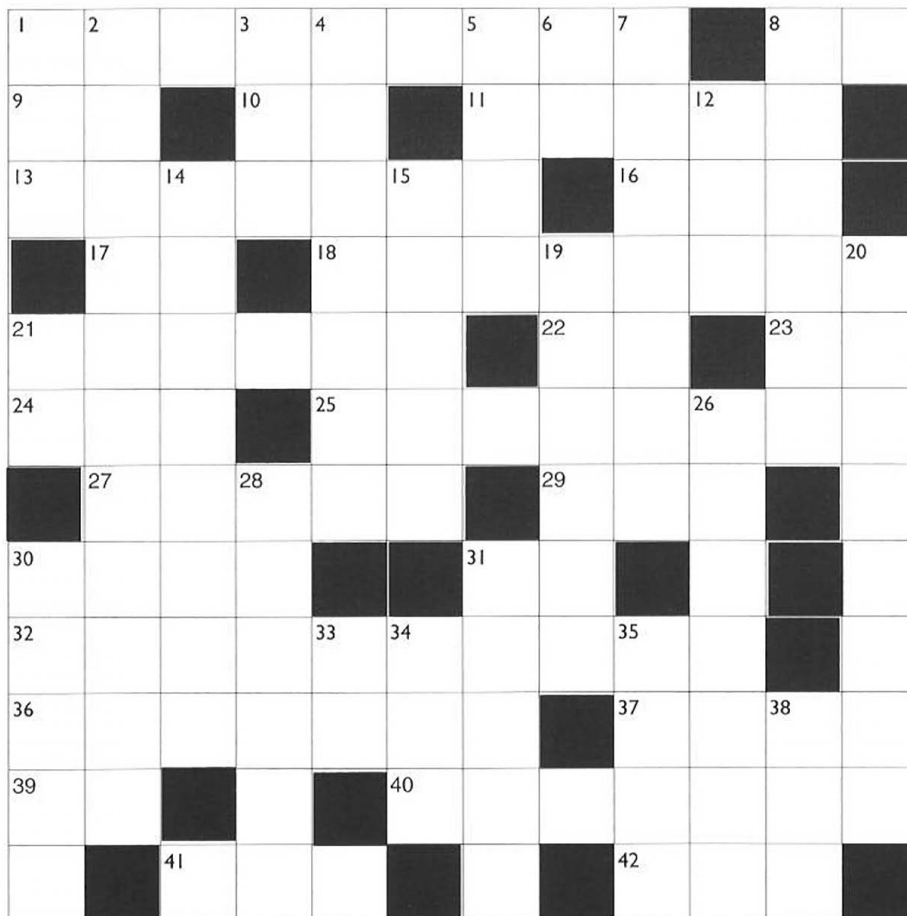
Kryssord nr. 1/95

VANNRETT

1. Epoker
8. Dyrelåt
9. Adv.
10. Uro
11. Påskudd
13. Kuleformet
16. Tull
17. Treslag
18. Bart
21. I gresk mytologi
22. Hast
23. Mesterskap
24. Utvalg
25. Flåtene
27. Mykle
29. Vekst
30. Hovedstad
31. Smerte
32. Stoffer
36. Musikkstykker
37. Skilsmisseby
39. Artikkel
40. Dumminger
41. Titter
42. Tråkk

LODDRETT

1. Ork
2. Opplysning
3. Belegg
4. Plante
5. Fisk
6. Byge
7. Konkurrenter
8. Oppgave
12. Leder
14. Ea
15. Bruser
19. Betegnelse
20. Heis
21. Og annet
26. Tilbaketog
28. Omstreifer
30. Stuter
31. Merkestein
33. Sjarm
34. Trøtt og lei
35. Kjærlighetsgud
38. Nektelse



Løsningen på kryssord nr. 1/95 sendes til:

RYGJAVEGEN

Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 10. april 1995

Innsendt

av:

Adresse:



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

Marit Grønnestad
Vegkontoret

Arvid Eide
Anlegg Austrått

Rett løsning nr. 6/94



Bernt Skarås blar i gamle avisutklipp og gamle nummer av Rygjavegen på rommet sitt på Lund sjukeheim. På veggen bak han heng eit av dei mange teppa han har knytta etter at han blei pensjonist i 1981.

Frå aktivt pensjonistliv til rullestol

Om morgonen kunne eg gå som vanleg, om kvelden kunne eg verken gå eller stå. Det var gjort på ein dag; eg blei invalid frå morgon til kveld.

Det er Bernt Skarås som fortel dette frå rullestolen sin.

Me er på besøk hos han på Lund sjukeheim, der han har budd sidan i fjor sommar.

AV HARALD SEL

Bernt Skarås er ein av dei få som har oppnådd den store heideren å få tildelt Kongens fortienstmedalje i gull - ei av dei høgaste utmerkingane ein borgar i dette landet kan få.

Då han blei pensjonist i 1981, hadde han 50 yrkesaktive år bak seg. 25 av desse åra hadde han i Statens vegvesen og 17 på Statens jernbaneanlegg. Dessutan har han arbeid ved Titania A/S i Sokndal og Kna-ben Molybdengruver i Fjotland.

Frå tida hans i Statens vegvesen er det særleg grunn til å nemna at han i ei årrekke, saman med Bjarne Steinskog frå Helleland, sto for arbeidsleiinga av den tids største og mest kompliserte veganelegg i fylket - E18 gjennom Dalane.

Utanom yrkeslivet har han mellom anna hatt ei lang rekke kommunale oppdrag og verv i Lund og i Dalane. Også innan kulturlivet har han hatt eit særst aktivt liv. Mellom anna var han i mange år med i Sokndal mannskor og Moi mannskor, Sokndal musikkorps og Moi musikkorps.

Eit mål å kunna gå att

Om grunnen til at han så brått blei lamma, fortel Bernt Skarås at det i første rekke hadde samband med ein nerve i ryggen. I juni i fjor blei han operert, og etter det har helsetilstanden blitt betre.

- Nå, eit godt halvår etterpå er eg så pass at eg kan løfta meg med handamakt frå senga til rullestolen og tilbake i senga.

Målet mitt er å kunna gå over golvet, til og frå toalettet. Ei tru må ein ha, seier Bernt.

Reising, skriving og teppeknytting

Fram til han blei sjuk, hadde han eit engasjert pensjonistliv. Mellom anna har han reist mykje, - to turar til Canada og over det meste av Europa. For seks år sidan mista han kona.

- Det var hardt, men eg har budd åleine og klart meg godt, seier han.

Elles var han med i redaksjonen for eit lokalt jubileumsskrift til 150-års jubileet for formannskapslova i 1987.

- Eg har alltid hatt lett for å skriva. I mine unge år tenkte eg på å bli journalist, fortel han.

Elles driv han med knytting av teppe i ledige stunder. Dei fleste teppa har han gitt bort, stort sett til barn og slektningar. Eit av dei heng f.eks. like bort på prærrien i Canada, hos eit søskenbarn.

Gode forhold på sjukeheimen

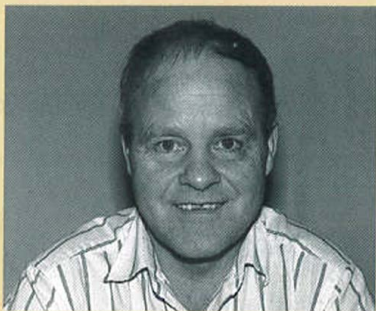
Det er ein tung overgang å bli sitjande i rullestol, etter eit aktivt og engasjert liv. Men Bernt Skarås seier at han har forsont seg med dette. Og han er godt fornøgd med forholda på Lund sjukeheim.

- Når først gale skal vera, er dette ein ypperleg plass. Her får eg stell av flinke og greie folk. Og med eige rom - noko som sjølsagt bør vera eit minstekrav på ein sjukeheim - kan eg dyrka interessene mine.

Eg har fjernsyn og radio, ja til og med mobiltelefon. Rett før du kom prata eg med sonen min, Lars Arild, som for tida er major i FN-styrkane i Bosnia, fortel Bernt. Telefonen kan han også ha med seg når han kjører rundt i korridorane på sjukeheimen med den elektriske drivne rullestolen. Han ser fram til våren, når det blir meir lageleg ver til også å kunna koma seg ut med stolen.

Premiering til Erik Fjermestad:

Klype på gravemaskin-skuff



Erik Fjermestad ved Nærbo vegstasjon er premiert med kr 4000,- for konstruksjonen av ei klype på gravemaskin-skuff. Klypa er festa til skuffa, i motsetning til andre klyper som er festa til gravearmen. Dette gjer at klypa er lettare å handtera, spesielt for stein som skal settast opp i mur. Klypa kan også brukast ved t.d. rislastning og tømmerlastning.



Likestillings- pris til Marianne Stokkebø

Statens vegvesen Rogaland sin likestillingspris for 1994 er tildelt Marianne Stokkebø. Chester Danielsen overrakte prisen, ein diplom, under Vegsjefens julekaffe 22. desember.

Marianne tok til i Statens vegvesen som kontorassistent, men har seinare tatt teknisk fagskule og er i dag oppsynsmann på driftsavdelinga. (Burde ein ikkje innarbeida tittelen OPPSYNSKVINNE? Å kalla ei kvinne for oppsynsmann strir ialfall mot underteikna sin språksans.)

I grunngevinga for tildelinga av prisen heiter det:

- Marianne har brutt ut av tradisjonelt kontorarbeid og tatt initiativ til utdanning i teknisk retning
- Marianne er et godt eksempel og forbilde for andre jenter i Statens vegvesen Rogaland om å tørre å satse på utradisjonell utdanning. Dette har ført til at andre jenter har fulgt opp.
- Marianne fungerer meget bra som oppsynsmann og arbeidsleder i et mannsdominert miljø.

HARALD SEL

LIKESTILLINGSPRIS..... TIL MEG?

Da jeg like før jul fikk beskjed fra lederen av likestillingsrådet, Reidunn Lanne, om at jeg var foreslått som kandidat til likestillingsprisen, var min umiddelbare reaksjon: likestillingsprisen.....til meg?

Jeg måtte innrømme at det eneste forholdet jeg hadde til prisen var at den året før var blitt tildelt anleggssjefen for å ha tilrettelagt forholdene for videreutdanning for jentene på anleggsavdelingen. Hva jeg hadde utført til sammenligning virket noe uklart.

Da jeg senere fikk vite at det var jeg som var valgt, ble jeg naturligvis glad, og det var vanskelig å la være å fortelle det til noen, noe jeg fikk beskjed om ikke å gjøre. De fleste reaksjoner har heldigvis vært mange gratulasjoner og positive kommentarer.

Å skifte arbeidsområde fra merkantil til teknisk side medførte nye og mer

utfordrende arbeidsoppgaver, og det har betydd mye for meg.

Under utdanningen fikk jeg god støtte fra flere på min avdeling. De bidrog med faglig kunnskap når det var nødvendig.

Videre støttet, oppmuntret, og trodde de jeg ville lykkes, også etter at jeg var begynt i jobb igjen. Jeg mener derfor at det er flere som har stor del i prisen, det er nettopp for slik oppbacking prisen burde bli tildelt.

Jeg er glad for at flere etter meg har fått muligheten til videreutdanning, og håper de er like heldige med kollegaene, om det skulle være nødvendig med faglig støtte og oppmuntring.

På en mannsdominert arbeidsplass som vegvesenet tross alt er, må spesielt jentene støtte og oppmuntre hverandre til videreutdanning.

Takk for tilliten som ble gitt meg.

MARIANNE STOKKEBØ

Vegvesenet møtte Jær-ungdom

I januar deltok Statens vegvesen Rogaland på ei yrkesmesse i Klepp rådhus. Vegvesenet la i sin informasjon hovudvekta på etaten si lærlinge-ordning. Brosjyren «Lærlingar i Statens vegvesen Rogaland» blei for første gong brukt under messa.



Her ser me lærlingane Egil Øfstebø og Gry Merete Braadli i samtale med elevlar frå Klepp ungdomsskule.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Kari Bjørheim Årets medarbeidar på Vegkontoret



Kari Bjørheim er utropt som Årets medarbeidar på Vegkontoret i 1994. Vegsjefen sto for utnemninga under sin julekaffe og overrekte Kari ein diplom som synleg teikn for heiderstittelen.

Kari Bjørheim har arbeidd ved Vegkontoret sidan 1979, storparten av tida ved Planavdelinga. Tidlegare hadde ho mellom anna arbeidd i mange år ved Stavanger Staal på Jørpeland

Under overrekkinga ga Chester Danielsen fylgjande karakteristikkk av Kari:

- Behageleg lynne
- Ualminneleg tenestevillig
- Høg arbeidsmoral
- Samarbeidsvillig
- Sterk personlegdom
- Tar ansvar og er ansvarsbevisst
- Er lojal
- Er miljøskapar og samlingspunkt
- Viser omsorg for andre
- Ukueleg optimist
- Er sjølvstendig
- Har framleis vilje og evne til å tileigna seg nye kunnskaper

HARALD SEL

Sju år som leiar i
Bedriftsidrettslaget:

Blomster og takk til Johan Lund



Johan Lund fekk mange takkeord og ein storblomsterbukett under Vegsjefens julekaffe 22. desember. Det var den nye leiareren i Bedriftsidrettslaget, Nidunn Sandvik Eiterjord, som sto for overrekkinga. Nidunn overtok som leiar etter Johan Lund, som på årsmøtet i november nekta attval etter sju år «ved roret». Så lenge har ingen vore leiar i Bedriftsidrettslaget si 30 årige historie.

Redaksjonsrådet for Rygjavegen

Vegsjefen har oppnemnt John Mathias Mathiassen som nytt medlem i redaksjonsrådet etter Kjell A. Tronstad som ønska avløyning etter åtte år i rådet.



John Mathias
Mathiassen

Mathiassen arbeider i vedlikehaldet ved Haugesund vegstasjon. Han er distrikts-tillitsmann for Norsk Arbeidsmannsforbund i Haugesundsområdet. Vegsjefen har vidare oppnemnt Sigurd Sæland og Reidun Vehus for to nye år.

Torleiv Tveit vann foto- konkurransen

Torleiv Tveit ved Haugesund vegstasjon vann Statens vegvesen Rogaland sin fotokonkurranse for 1994. Premien var ein gavesjekk på kr 2.500,-.



Ivar Hebnes som er miljøkoordinator i Statens vegvesen Rogaland, overrakte premien under Vegsjefens julekaffe 22. desember. Temaet for konkurransen var «Veg og miljø».

Dei beste bileta er brukt i Statens vegvesen Rogaland sin årskalender for 1995, som har etaten sine strategiske mål innanfor miljø som gjennomgangstema.

Fotograf Knut S. Vindfallet i Stavanger Aftenblad har vore fagleg konsulent ved vurderinga av bileta.

Torleiv Tveit sitt vinnar-foto er tatt ein vintermorgon ved Rv 46 sør for Ropeid i Suldal. Det er november-foto i årskalenderen.

At Torleiv Tveit vann fotokonkurransen var inga overrasking. Gjennom fleire tiår har han vore ein kjent fotograf. Han er premiært på ei rekke prestisjetunge fotoutstillingar både i Norge og i utlandet. I særleg grad gjeld dette svart/kvitt-foto.

I seinare år har han trappa ned foto-hobbyen sin, men kunsten å kunna sjå det gode motivet og å foreta den rette eksponeringa har han så visst ikkje gløymt. Det viser blant anna vinnar-fotoet i Statens vegvesen Rogaland sin fotokonkurranse.

HARALD SEL

Pensjonister i 1994

Sittende fra venstre: Fru Hegdal, Johanna Skogerbø, Vegsjef Chester Danielsen, Marit Eide og Malvin Hegdal.

Stående fra venstre: Einar Gitlesen, Torolv Birkeland, Olav Klyve, Leif Georg Romslo, Harald Haugland, Ommund Feed, Olav Aardalsbakke, Magnar Michelsen, Tor Efteland og Ola Sandvik.

De som ikke var til stede er: Bjørg Bilstad, Berger Sørheim og Einar Skåtevik.

TEKST: TOVE LENDE, FOTO: TORSTEIN REIN LARSEN



For pensjonister som gikk av i 1994 ble det arrangert en avslutning 12. oktober. Turen gikk først til Polaris på Orstad i Klepp. Her fikk vi orientering, litt å spise og drikke og omvisning på fabrikken.

Anledning til å handle ble det også. Etterpå reiste vi til Byrkjedalstunet. Her ble det først servert en herlig middag og praten gikk livlig. Så ble det utdeling av gave og diplom til pensjonistene ved

Vegsjefen, og den enkelte av pensjonistene fortalte litt om sin arbeidsplass og hvordan de hadde hatt det i Vegvesenet. Lewy Dalen avsluttet arrangementet med et par viser.

Støyskjerm ved Ljosheimkroken:

Miljøsatsing mot trafikkstøy

Trafikkstøy er ei plage for mange. Å redusere denne ulempa for folk som bur i eldre busetnad langs vegane, er eit av måla i Statens vegvesen si miljøsatsing. Når ein byggjer nye vegar, blir det også satsa på eit så lågt støynivå som råd for dei som bur nær vegen.

Støyskjerm langs riksveg 510 ved Ljosheimkroken i Sola, er eit av dei siste støydemplings-prosjekta. For dei sju bustadane, som ligg tett ved vegen her, kunne støynivået tidlegare gå opp i over 70 dBa (desibel). Dette er langt over det tilrådelege, når ein ser det ut frå trivsel og helsemessige skadevirkningar.

Ved Ljosheimkroken er det nå bygt ein 79 meter lang støyskjerm av tre. Høgden varierer litt, men er stort sett på omlag tre meter. Dette er ganske høgt, og kan gje ein noko «innklemt» virkning for dei som bur nærast vegen. På den andre sida er støynivået redusert til ca 51,5 dBa (desibel). Dette er ein ganske betydelig forbedring. Den høge og tette treskjermen fører også til ein god reduksjon i støvplagen. Denne er også ganske betydelig tett ved ei hovudtrafikkåre.

Støyskjermen ved Ljosheimkroken har kosta ca 300.000 kroner.



Agnar Svanes og Rasmus Rasmussen har gjort det meste av arbeidet med bygginga av støyskjermen langs Rv 510 ved Ljosheimkroken i Sola.

NYE MEDARBEIDERE



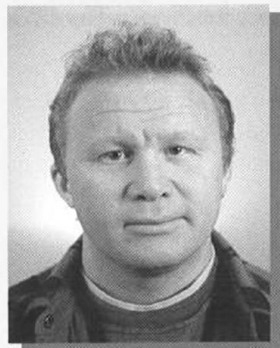
Reidun Apeland

begynte i engasjement som inspektør ved Biltilsynet Haugesund 23. januar.



Anne Beate Budalen Hansen

begynte i engasjement som inspektør ved Biltilsynet Stavanger 24. januar.



Odd Njål Krumsvik

begynner på pælebåten Vølaren 1. mars.



Petter M. Sivertsen

begynner i engasjement som inspektør ved Biltilsynet Haugesund 3. april.

JUBILANTAR

50 år

Harald Helleren
Dekkeseksjonen - 7. mars

Georg Ullenes
Vegkontoret - 3. april

Einar Sørevoll
Verkstedet Bærheim - 7. april

Hallvard Jordebrekk
Anlegg Haugesund/Sand - 7. april

Per Eikemo
Vegkontoret - 15. april

Jon Mathias Vikingstad
Verkstedet Haugesund - 20. april

60 år

Kristoffer Mortensen
Vegkontoret - 3. mars

Solveig Erland
Vegkontoret - 26. april

Hjertelig takk

for skjønne blomster og fin gave til dagen min!

Hilsen Guro Flokktvedt

Følgende har fått overrakt klokke for henholdsvis 40 og 25 år i Statens vegvesen:

40 år

Chester Danielsen
Hans K. Svanes
Kjell Helgeland

25 år

Frank Laugaland
Sveinung Espedal
Jarl Honoré
Bjarne Espedal
Solveig Kristoffersen
Einar Sørevoll
Tor Steinar Nordbø
Harald Paulsen

Willy Aamodt til minne



Willy Aamodt er død etter lang tids sykeleie, nær 50 år gammel.

Willy begynte i Statens vegvesen 1. juli 1972, og arbeidet hovedsaklig som maskinfører i sør-fylket. Det var maskiner, biler og utstyr som var hans interesse. Willy kom tidlig med i tillitsmannsarbeidet og var en mann med meningers mot, aldri redd for å si hva han mente. Han var likevel opptatt av sine medmennesker, familie og arbeidskamerater og hadde omsorg for dem.

Willy ble første gang sykemeldt høsten 1990, men var tilbake på arbeidet sommeren 1992. Det ble likevel for slitsomt og han ble igjen sykemeldt senhøstes. Det siste året var han uføretrygdet. Våre tanker går til de nærmeste, kone, barn og mor. Vi lyser fred over Willy Aamodt's minne.

LEWY DALEN

Typografi for Sissel Norland

Sissel Norland ved Vegkontoret sin Tegneseksjon har for tida permisjon for å utdanna seg til typograf. Sissel tok til med opplæringa på Randaberg videregående skole i januar, og skal etter planen vera ferdig med den teoretiske utdanninga i oktober. I ein del av skuleferien skal ho arbeida i ei grafisk bedrift.

Etter bestått teoretisk eksamen til fagprøven, må ho gjennomgå ein praktisk prøve, før ho får fagbrev som typograf. For å gå opp til fagprøve krevst det 48 månaders relevant praksis.

Ved å nytta seg av Arbeidsmarkedsetaten si ordning med utdanningsvikarar, får Sissel Norland lønn under utdanninga.

Mosjonsløp og vegmesterskap i landevegsløp 1995

Det er sikkert mange av de ansatte i Statens vegvesen Rogaland som trimmer for å holde seg i form. Noen liker å gå turer i skog og mark og får nok mosjon og opplevelser der, mens andre i tillegg liker å løpe for å føle at kroppen skal trives.

Det kan av og til være litt tiltak å komme seg ut på en joggetur, men da kan det være kjekt å ha et mål å trene til, noe å se fram imot.

Mosjonsløp blir arrangert de fleste steder i fylket. Her treffer du likesinnende som har akkurat samme løpsstyrke som deg selv, enten du har god trening eller ligger på mosjonsnivå.

Terminlista for arrangementer hvor det er opprettet egen bedriftsklasse er enda ikke ferdig. Jeg har fått opplyst at følgende løp er klar:

- 19. mars Njåskogsløpet, Njåskogen ca. 5 km
- 22. april Ingridløpet, rundt store Stokkavann ca. 8,2 km
- 29. april Anna Malena løpet, gateløp i Stavanger 4 km (bare for damer + han Johan)
- 17. juni Sentrumsløpet, Stavanger stadion til sentrum, ca. 10 km

Grethe Waitz-løpet er 5. mai i ●slo. En del damer fra Rogaland skal delta, men påmeldingsfristen er gått ut, så de som har lyst å delta må vente til neste år.

Til alle som har lyst på en flott opplevelse (naturopplevelse) skal Statens vegvesen Sogn og Fjordane arrangere Vegmesterskap i landevegsløp den 26. og 27. mai.

Fredag kveld er det Blomstringsløp fra Leikanger til Hermannsverk 4,2 km. På lørdag reiser vi til Balestrand og deltar i Vikingløpet, som er halvmaraton (21 km). Dette er et stort nasjonalt løp der vegvesenet har lagt inn Vegmesterskap.

Dersom du ikke kan tenke deg å løpe 21 km, kan du delta (gå/løpe) i Keiserløpet på 5 km rundt i Balestrand.

Sist gang det ble arrangert Vegmesterskap i 1993 var vi 3 stk. fra Rogaland mens Vestfold stilte med over 30.

Utfordringen går nå ut til alle avdelinger. «Hvem er den sprekeste avdeling i det gamle vegvesenet og sender flest deltakere.» Vegdirektoratet dekker reiseutgiftene.

Til slutt, er det noen som vil ha tilsendt innbydelse til løp, ta kontakt med undertegnede.

MAGNE GOA
Oppmann friidrett

Björg Marit Håland
under
Holmenkoll-
stafetten for
eit par år
sidan.



TILLITSVALGTES SPALTE

1994 har vært et turbulent år

Da tenker jeg spesielt på innføringen av KRØSUS som i høyeste grad har berørt de kontoransatte i utedriften. Selv om en del ting var utdelegert fra før av, har KRØSUS medført at det ble mange nye ting å sette seg inn i. Dette synes jeg de kontoransatte har klart veldig bra. De har tatt utfordringen på strak arm og med et smil.



Kontorgruppen i utedriften har stor kontakt med resten av bemanningen og får mange spørsmål når det kommer nye ting. Det forventes at de kan svare på alt. Alt dette nye har medført at kontorgruppen har fått adskillig større virkefelt enn det de hadde bare for noen få år siden.

1995 ser ikke ut til å bli mindre turbulent for oss. Det nye Vegvesenet er i full gang. Usikkerhetsmomentet for oss er selvfølgelig hvordan områdene blir organisert?

Bekymringene går på:

Hvor havner vi i denne omorganiseringen? Noen stasjoner vil bli satellittstasjoner, er det fortsatt arbeid for oss på disse stasjonene eller vil arbeidsplassen forsvinne?

Slike spørsmål og flere til er vi opptatt av. Vi er interesserte i å ha minst like variert arbeid i Det nye Vegvesenet som vi har nå og er rede til å ta utfordringene med å få tilført nye oppgaver. Og vi ønsker selvfølgelig å fortsette på det arbeidsstedet vi har i dag.

I denne sammenheng er det viktig at kontorarbeidsplassene er organisert under den fagavdelingen de arbeider under.

Stavanger 19. januar 1995

REIDUN VEHUS

Tillitsvalgt NAF,
kontortjenesten i utedriften



Statens vegvesen
Rogaland



RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER



Petter Smart

Nest etter onkel Skrue er Petter Smart den av idealene (i Andeby) som har gjort mest av seg.

Hans første geniale oppfinnelse var to bokser som utstrålte impulser som fikk dyr til å tenke og snakke som mennesker.

Siden har det gått slag i slag. Av og til er Petter mer genial enn han selv har tilsiktet. F.eks. laget han i 1960 et ildfluefangeapparat som viste seg å kunne registrere meteorer.

Og da han skulle gjøre noe så enkelt som å reparere brødristeren sin, gikk det bokstavelig talt over alle grenser: risteren sendte loffen til månen.

Det mest geniale han har laget er kanskje hans lille hjelper, en stålkonstruksjon med hode bestående av en lyspære, og med en god del forstand inne i det.

Frå: boka «Donaldismen»
av Jon Gisle.
Gyldendal, 1974.

Nærbø vegstasjon fekk før jul tildelt Petter Smart-statuetten, som blir delt ut av Vegdirektoratet ein gong i året til personar eller grupper som har vist stor oppfinnsomhet og kreativitet.

Her ser me vegmeister Per Skårland med statuetten. (Side 14.)



RYGJAVEGEN