



Sveland

Nr. 3 – JUNI 1995 – 23. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Et slag! Og E18 Hove-Osli er klar for trafikk. Det var ordføreren i Sandnes, Jostein W. Rovik som trakterte hammeren. Vegvesenets Pål Thornes (t.v.) og Jørgen Ekeland assisterte.

*God
sommar*



Statens vegvesen
Rogaland

Vegsjefens 3 minutter...

RYGJAVEGEN

Nr. 3 - JUNI 1995

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Eva Vivoll

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

Sats/layout
Bodil Dam Bustad

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Bård Asle Nordbø

Baksidefoto
Harald Sel

Opplag
1800 eksemplar

Dette nummer av Rygjavegen har naturlig nok mye stoff om Det nye Vegvesenet, som i disse dager endelig skal bli operativ.

Vi har sammen gått gjennom en lang og omfattende prosess med omorganisering, omstilling og omplassering. Alt kunne kanskje vært gjort hurtigere og mer effektivt. Men jeg tror at vi da ikke hadde fått med oss den nødvendige medvirkning fra de ansatte og ikke minst den nødvendige modningsprosessen som en vellykket omorganisering er så avhengig av.

Men nå er vi vel alle litt utålmodige med å få tingene på plass og komme igang med konkret arbeid.

Arbeidet blir det samme som før, - vi skal fortsatt planlegge, bygge og vedlikeholde veger, og vi skal fortsatt ta oss av trafikanter og kjøretøy.

Men vi får nye samarbeidsformer, nye ansvarskonstellasjoner, nye sjefer, nye avdelinger og nye seksjoner. Hele dette nye landskapet vil være en stor utfordring for oss alle.

Jeg vil gjerne benytte denne anledningen til å hilse og takke nåværende avdelingsledere og mellomledere som ikke skal fortsette i sine lederstillinger i vår nye organisasjon.

Jeg har gjennom mange år hatt et godt og direkte samarbeid med driftsjef Olav Øyvind Hamre, plansjef Halvor Folgerø, maskinsjef Johannes Bø og biltilsynsjef Ivar Fett. De går nå alle fire over i nye stillinger med nye utfordringer som jeg håper de vil trives med. Jeg takker spesielt disse fire for helljertet innsats, hjelp og støtte og gode råd i vegvesenets ledelse.

Og ellers ønsker jeg dere alle lykke til i Det nye Vegvesenet.

Og god sommer!



«Det nye» og «Det gamle»

Dette nummeret av Rygjavegen er det siste som kjem ut mens me ennå har «Det gamle Vegvesenet». Frå 1. juli går me over i Det nye Vegvesenet, med store endringar for mange av oss og nye utfordringar for oss alle.

Me har eit godt grunnlag for at Det nye Vegvesenet skal bli ein suksess og at resultatet av omorganiseringa skal bli bra. Kor bra resultatet skal bli, er ikkje minst avhengig av evnen og viljen til å overføra det beste ved «Det gamle Vegvesenet» til Det nye Vegvesenet. Dette kan det vera grunn til å minna kvarandre om. Nytenking er nødvendig og positivt, men som oftast er det like nødvendig å sjå seg tilbake. Utan ei fortid har ein inga framtid, heiter det gjerne.

Eksempel på framifrå resultat fins det mange av i Statens vegvesen Rogaland. Sidan me i dette nummeret har reportasje frå tunnelgjennomslaget ved Austrumdalsvatnet, er det nærliggjande å nemna tunneldrifta som eit av dei områda der Rogaland kan visa til strålende resultat. Den nyleg opna motorveg-strekninga Hove - Osli, som me også har reportasje frå i dette nummeret, er eit anna eksempel på stor dyktighet og kvalitetsmessig godt arbeid. Resultatet bør bli minst like bra i Det nye Vegvesenet, særleg dersom me maktar å overføra det beste ved det gamle. Me har eit godt utgangspunkt.

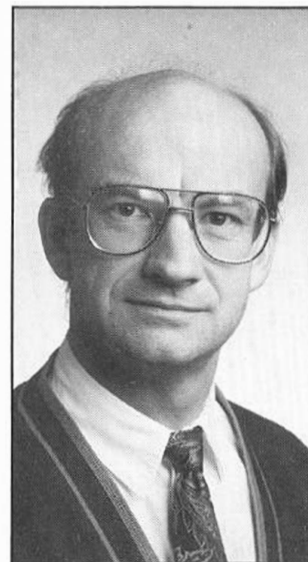
HARALD SEL

Begravelse og dåp på samme dag

INNHALD

Vegsjefens 3-minutt	12
«Det nye» og «Det gamle»	2
Begravelse og dåp på samme dag	3
Det nye Vegvesenet:	
Vegsjefens stab	4
Administrasjonsavdelinga	5
Utbyggingsavdelinga	6
Produksjonsavdelinga	7
Trafikkavdelinga	8
Nye Egersund trafikkstasjon	9
Tunnelgjennomslag ved Austrumdalsvatnet	10
Tunnelarbeid i 1930	11
Ny ferjekai på Ropeid	12
Mobil ferjekai prøvd på Ropeid	13
E18 Hove - Osli åpnet med et slag	14/15
Berre tunnel kan gje Frafjord trygg veg	16
Med Biltilsynet på bilbelteaksjon	17
Bobilene - et problem?	17
Premie til Hilmar Selseng	17
Ny veg frå Forsand til Lysefjordbrua	18
Yrkesmesse i Stavanger Forum	18
Markering av 50-årsminnet for frigjeringa	19
Firefelts motorveg Hinna - Forus	20
Klenodier til Rogaland vegmuseum:	
- Restaurering av Brøyt X2	20
- Frå vrak til vakker veghøvel	21
T-forbindelsen Karmøy, Haugesund, Tysvær	22
Nytt frå Bedriftsidrettslaget	
- Grete Wait's løpet 1995	23
- Holmenkollstafetten 1995	23
Bedriftsblad-kontakt mellom fyrårn- bedrifter	24
Kryssord	25
På bryggekanalen i sommarnatta	26
Småkongar i Hafrsfjord	26
Personalnytt	27
Tillitsvalgte spalte	27

Av biltilsynssjef Ivar Fett



Det har falt seg slik at det har vært min tur til å skrive denne spalten i juninummeret av Rygjavegen alle de 3 siste årene. Og det har jeg satt pris på. Våren og forsommeren er jo tiden hvor vi åpner opp og letter på antrekket både bokstavelig og i overført betydning.

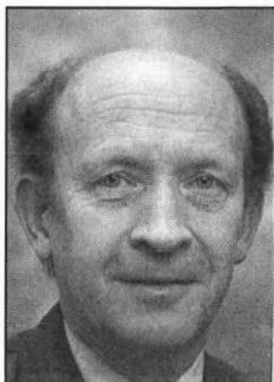
I fjor oppfordret jeg til å «synge om våren». Og det må vi gjerne gjøre i år også. Men i vegvesen-sammenheng vil det vel kanskje bli et litt blandet kor akkurat i disse dager. Når dette leses er vi midt i de magiske dagene hvor «Det gamle Vegvesenet» blir erstattet av «Det nye Vegvesenet». Begravelse og dåp på samme dag. Og i koret vil det være mange toner både i moll og dur, og slik vil det være både i begravelsen og i dåpen.

Reaksjonene er altså mange. Mange vil riktignok bare oppleve små forandringer i sitt daglige arbeide. Men noen har fått nye og spennende oppgaver som de ser frem til å gå i gang med. Andre vil føle at de har mistet noe og er usikre på hva som nå vil skje. Slike reaksjoner er naturlige og det er viktig at vi alle i denne fasen viser forståelse og støtter hverandre.

Selv om den magiske datoen er 1. juli vil det fortsatt være mange praktiske detaljer som ikke er på plass. Men jeg tror alle må erkjenne at det ikke ville være mulig - og trolig heller ikke ønskelig - at **alt** var klappet og klart fra dag 1 etter en så omfattende «spenning» som vi har gjennomgått. Både de nye lederne og medarbeiderne bør få muligheten til å finne sin arbeidsform og fordeling av oppgaver. Jeg er overbevist om at mange frustrasjoner og mye usikkerhet vil forsvinne etterhvert som tingene faller på plass.

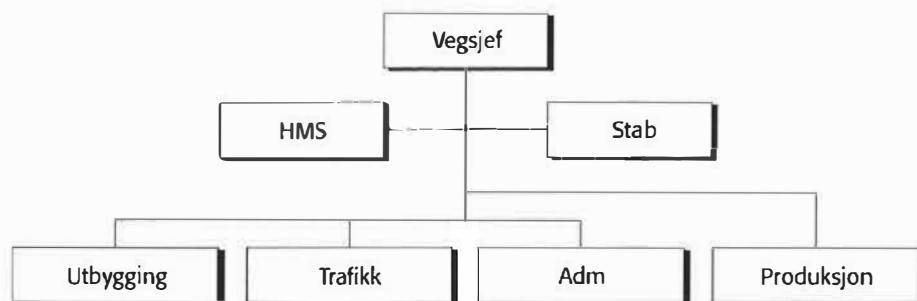
Det er nedsatt et eget utvalg som skal evaluere prosessen som vi har vært igjennom. Det skal bli spennende å se deres konklusjoner når de foreligger i september. Min personlige observasjon halvveis fra sidelinjen er at prosessen har vært så ryddig som det har vært mulig å få til. Alle er nok enige i at det til tider har gått «over stokk og stein» på grunn av knappe tidsfrister. Men både den nye ledelsen, og ikke minst de ansattes tillitsvalgte, har gjort en kjempeinnsats. I denne sammenhengen må vi heller ikke glemme de som har deltatt i prosjektgruppene, ansatte på Ps og Info, og mange andre som har stått på sent og tidlig og i sannhet har fått føle tidspresset og arbeidsmengden på kroppen. Problemene er taklet både seriøst og med en lojal og sporty innstilling.

Så gjenstår det bare å ønske hverandre en god sommer og lykke til!!!



AV STABSLEDER
HALVOR FOLGERØ

Ifølge Vegdirektoratets føringer for organisering av Det nye vegvesenet, skulle det opprettes en stab for vegsjefen. Det ble overlatt til vegsjefen hvordan han ville organisere stabsenheten. Videre ga Vegdirektoratet rammer for de fagfeltene som skulle legges til stab. Ordningen med en egen stabsenhet for vegsjefen er ikke noen nyskaping hos oss. Imidlertid avviker opplegget i DnV endel fra tidligere, både når det gjelder arbeidsoppgaver, bemanning, kompetanse og organisering. Stab avviker fra avdelingene ved at stabsenheten ikke har resultatansvar.



Stab's funksjon kan beskrives slik:

- Være en støtte for vegsjefen i hans ledelse av etaten gjennom rådgiving og ved å tilføre kapasitet.
- Delta i utførelsen av såkalte «vegsjefoppgaver» som det ikke er naturlig å delegere til avdelingene. Dette er oppgaver som strategisk planlegging, styring og utvikling av etaten som helhet, koordinering, samt oppfølging og kontroll av virksomheten i avdelingene.
- Ivareta vegkontorets forhold til overordnede myndigheter, eksterne kontakter og publikum på et generelt (policy) grunnlag, sammen med eller på vegne av vegsjefen.

Stab's organisering og arbeidsoppgaver

Oppbyggingen av stab kan prinsipielt tenkes gjennomført på to måter:

A. Tradisjonell stab

Stab inndeles i enheter der medarbeiderne gis nærmere spesifiserte arbeidsoppgaver innenfor hver enhet.

B. Integreert stab.

Medarbeiderne i stab utgjør et team med spesialområder, men uten faste grenser mellom den enkeltes arbeidsoppgaver.

Hos oss har vi valgt å organisere stab etter den integrerte modellen (modell B).

Stab er tillagt følgende arbeidsoppgaver

Samfunnsplanlegging
Strategisk planlegging
Budsjett
Mål- og rammestyring
Koordinering av miljøarbeidet
Koordinering av FOU-innsatsen

Kvalitetssikring
Informasjon
HMS/AMU
Fellesoppgaver

Under Fellesoppgaver inngår funksjoner som vegsjefens forværelse, sekretariat for Hovedutvalg for samferdsel, vegåpninger, skriveljeneste m.m.

Når det gjelder HMS/AMU, er disse funksjonene samlet i en egen enhet under vegsjefen, men vil være underlagt administrasjonssjefen administrativt. Stab vil derfor i utgangspunktet ikke være direkte involvert i disse fagfeltene, men det vil være en viss overlappning bl.a. i tilknytning til kvalitetssikring.

Kompetanse og bemanning

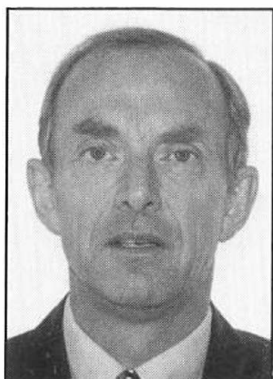
For å gjennomføre de pålagte arbeidsoppgavene må stab ha kompetanse på en rekke felter.

Følgende områder nevnes: samfunnsplanlegging, overordnet planlegging, budsjett/økonomi, kvalitetssikring, målstyringsprinsipper, miljøspørsmål, saksbehandling og informasjon.

Stab ledes av en stabsleder som har personal- og budsjettansvar. Stab har eget budsjett tilsvarende avdelingene.

Etter at bemanningsrunden er avsluttet, har stab fått tildelt 8.4 årsverk. Dette tallet er i samsvar med det personellbehovet som tidligere ble anslått for enheten.

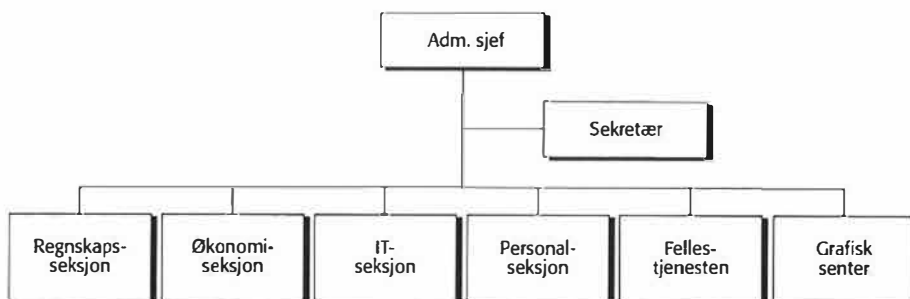
Stab vil bli fysisk plassert i i femte etasje på vegkontoret, i søndre del av etasjen.



AV
ADMINISTRASJONSSJEF
SVEIN DAHLE

Etablering av DnV inneber ikkje dei store organisasjonsmessige endringane for Administrasjonsavdelinga.

Bortsett frå at Laboratorieseksjonen er flytta til Utbyggingsavdelinga og at det er oppretta eit Grafisk senter som er lagt til avdelinga, så er seksjonane dei same som før. Det administrative forholdet til HMS-seksjonen er også uendra.



Bemanninga i avdelinga vil vera tilnærma slik:

Adm.sjef m/ sekretær	2	personar
Rekneskapsseksjonen	15	“
Økonomiseksjonen	7	“
IT-seksjonen	7	“
Personalseksjonen	7	“
Fellestjenestene	21	“
Grafisk senter	6	“

I tillegg er det 6 personar i HMS-seksjonen. Til saman utgjer dette 71 personar og ca 62 årsverk.

Grafisk senter

Denne seksjonen er den einaste nye seksjonen på avdelinga. Dei oppgåvene som er lagt til Grafisk senter er tradisjonelle teikneoppgåver og presentasjonsarbeid for avdelingane, kompetansebidrag innan Visuell profil, kopiering/trykking og utvikling av grafisk utstyr/programvare. Seksjonen er oppretta

mellom anna for å få eit fagmiljø som skal ha best muleg vilkår for etablering og utvikling.

Utfordringar

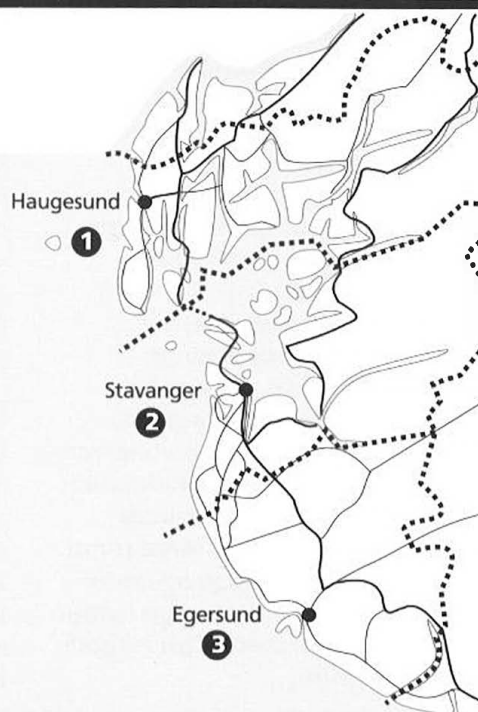
Sjølv om organisasjonen stort sett er den same når det gjeld organisasjon, oppgåver og bemanning, så vil også denne avdelinga få merka dei utfordringane som etaten står overfor i dei næraste åra. Avdelinga skal framleis ha spisskompetansen på viktige felt som rekneskap, økonomi, personal, IT m.m., noko som vil setja store krav til omfang og nivå på den kompetansen som må finnast i avdelinga.

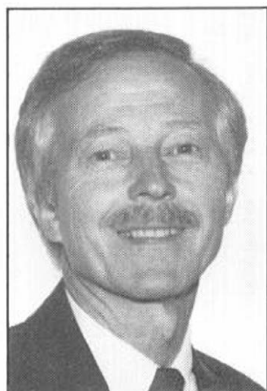
Kvalitet, service og kostnad

For ei avdeling som skal «leva» av at ein har kundar som er fornøgd med dei tenestene ein har å tilby til ei kvar tid, vil det meir enn nokon gong før vera tale om kvalitet, service og kostnad.

TRAFIKKDISTRIKTENE OG PRODUKSJONSOMRÅDENE SOM FYLKET ER INNDELTT I ETTER 1. JULI

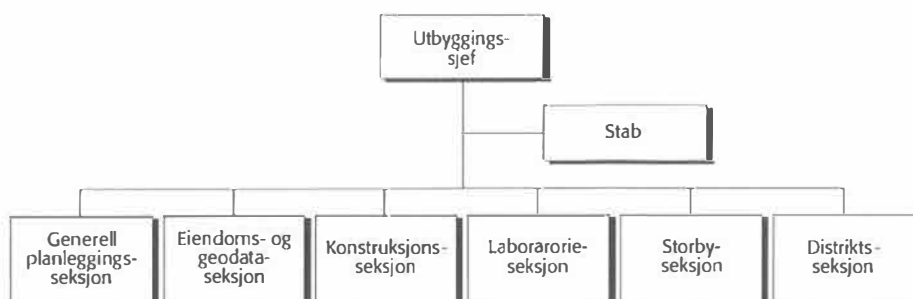
- ① Nord-Rogaland Område Haugesund
- ② Midt-Rogaland Område Stavanger
- ③ Sør-Rogaland Område Egersund





AV UTBYGGINGSSJEF
LIDVARD SKORPA

Utbyggingsavdelingen har ansvar for planleggings- og byggherrerollen for nesten alle utbyggingstiltak som skal gjennomføres på riks- og fylkesvegnettet. Ansvaret gjelder hele planprosessen, fra rutevise utredninger til byggeplan, grunnverv, tildeling av byggeoppdrag til Produksjonsavdelingen eller entreprenører, oppfølging i byggeperioder og sluttrapportering. Avdelingen skal ha spisskompetanse på planlegging, grunnverv og byggherrefunksjoner/entreprenørspørsmål. Vi skal også sørge for at miljømessige og andre samfunnsmessige hensyn blir ivaretatt på en god måte.



Stab

Staben har ansvar for den samlede økonomioppfølgingen og budsjettarbeidet på avdelingen, samt årsplaner og perioderapportering. Koordinering av avdelingens personalforvaltning og kompetansesikring vil og være et viktig felt. Videre kan nevnes kvalitetssikring, HMS, KRØSUS, EDB-støtte etc.

Generell planlegging

Denne seksjonen vil få ansvar for overordnet planlegging inntil Storby-, Distriktsseksjonen eller prosjekt overtar byggherreansvaret. Viktige arbeidsoppgaver blir å bidra ved utarbeidelse av NVVP for neste vegplanperiode.

Eiendom og geodata

Oppgavene blir her stort sett de samme som de to seksjonene grunnverv og oppmåling hadde på den gamle Planavdelingen. Kartsiden (Geodata) vil få et nært samarbeid med vegdatabanken. Organisasjonsmessig tilknytning for dette fagområdet skal vurderes nærmere etter ett års tid.

Konstruksjon og Laboratoriet

Kompetanse og kapasitet innen bruer og ferjekaiar, både når det gjelder nybygging og rehabilitering blir nå samlet på Konstruksjonsseksjonen. Når det gjelder Laboratoriet vil arbeidsoppgavene stort sett bli de samme som tidligere.

Storby og Distriktsseksjonen

Sammen med de store prosjektene vil Storby- og Distriktsseksjonen få et gjennomgående ansvar fra planfase til overlevering for alle utbyggingstiltak. I dette ligger også valg av driftsform (entreprise/egenregi) og økonomisk oppfølging i henhold til inngått avtale/kontrakt.

Prosjekter

Vi har i dag tre prosjekter som er utskilt som egne enheter: Rv13 bru over Lysefjorden, T-forbindelsen og E18 4-felt Forus - Hinna.

Bemanning

Totalt vil avdelingen ha en bemanning på ca 65 medarbeidere. Alle blir stasjonert inne på Vegkontoret, bortsett fra prosjektene som i perioder vil bli flyttet ut.

Forholdet Utbygging / Produksjon

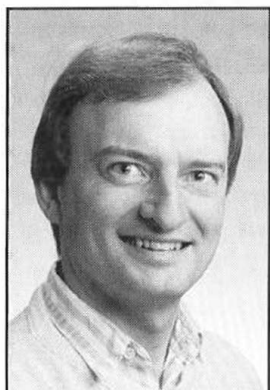
Det er svært viktig for Utbyggingsavdelingen å legge forholdene til rette for Produksjonsavdelingens arbeidsmuligheter. Men det forutsetter at Produksjonsavdelingen kan konkurrere med private på en slik måte at de totale kostnadene for etaten holdes nede. Det er Utbyggingsavdelingen som skal dokumentere Produksjonsavdelingens konkurransevne.

Kompetanse

Statens vegvesen har opparbeidet seg ry som en profesjonell byggherre og målet er at vi skal bli den beste i landet innen anleggsbransjen. Utbyggingsavdelingens medarbeidere har høy faglig kompetanse og en viktig målsetting er å bevare og videreutvikle denne i Det nye Vegvesenet. Virkemidler er økt mobilitet, både internt på avdelingen og mellom avdelingene og videre/etterutdanning.

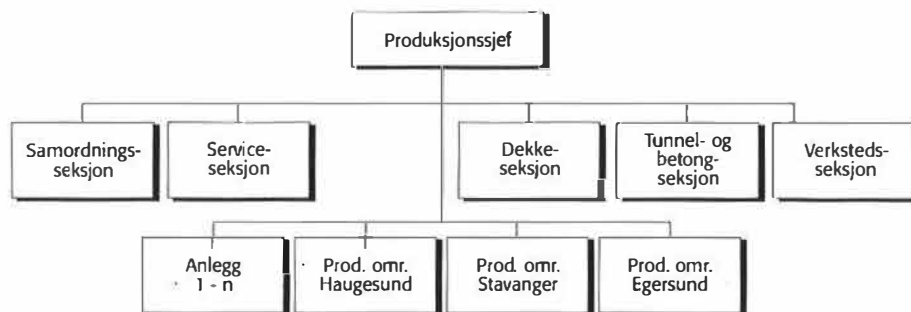
Godt utgangspunkt

Ved omorganiseringa har vi fått et godt utgangspunkt for det videre arbeid. I og med at både planleggings- og byggherrollen nå er samlet i en avdeling har vi meget gode forutsetninger for å lykkes. I tillegg til medarbeidere som viser både entusiasme og glød.



AV PRODUKSJONSSJEF
TOR GEIR ESPEDAL

Konturene av Det nye Vegvesenet begynner nå virkelig å bli godt synlig. I skrivende stund er de siste i ferd med å bli plassert i den nye organisasjonen og dermed skal Det nye Vegvesenet være klar til «bruk» 1. juli 1995. Det ser nå ut til at Produksjonsavdelingen skal bli et slagkraftig team med mange gode og erfarne produksjonsfolk i lett blanding med nye folk fra andre deler av organisasjonen. Det skal bli spennende å se om vi klarer å utvikle et produksjonsmiljø som tar opp i seg det beste av det gamle anleggsmiljøet og det gamle driftsmiljøet.



Organiseringen er vel nå velkjent for de fleste. De vesentligste endringene knytter seg til at vi nå får en mer desentral organisasjon, der produksjonslederne i de tre produksjonsområdene er nøkkelpersoner. Det betyr også at den faglige kompetansetyngden både når det gjelder drift og anlegg nå kommer til å ligge ute i produksjonsområdene.

Egne spesialproduksjonsheter

Det er skilt ut egne spesialproduksjonsheter for dekke, tunnel, betong og grunnboring. Det betyr at dette er fagområder vi satses på og ønsker å bygge videre opp, ihvertfall kompetansemessig, med tanke på å ta oppdrag i andre fylker.

Seksjoner for samordning og verksted

Maskinavdelingen er radert ut av organisasjonskartet, og det som i dag er igjen av den finner vi i Samordningsseksjonen og i Verkstedseksjonen.

Oppgavene til Samordningsseksjonen blir imidlertid ikke så helt ulike de Maskindriftsseksjonen hadde før. Det driftsmessige ansvar for basismaskinene vil ligge til produksjonslederne ute, mens Samordningsseksjonen vil følge opp med koordinering, regnskap og rapportering. Verkstedseksjonen er skilt ut som en egen enhet, men fortsetter ellers med samme organisering som før.

Økonomi og innkjøp til Serviceseksjonen

Serviceseksjonen er en nyskapning og vil ha som hovedoppgave å følge opp Produksjonsavdelingens økonomi. Innkjøp på avdelingen vil ligge her, i tillegg til stabsoppgaver som årsplanlegging, kvalitetssikring og HMS.

Store utfordringer

Den største utfordringen til den nye Produksjonsavdelingen er å sikre arbeidsplassene til våre ansatte. I dette ligger det at vi må vise at den jobben vi utfører kan vi utføre vel så godt og kanskje bedre enn noen andre private bedrifter. Ved å vise til gode resultater vil vi stå sterkt rustet når myndighetsdelen skal vurdere om de på lang sikt er tjent med at oppdrag blir utført i egen regi.

Gode muligheter

Mulighetene for å lykkes burde være de aller beste. Vi har jevn tilgang på oppdrag. Vi har mye bra maskiner og utstyr, og ikke minst så har vi folk med lang erfaring i både bygging og drift av vegger. Gjennom den nye Produksjonsavdelingen er også mulighetene nå lagt til rette for at ressursene kan utnyttes bedre ved at gamle «skott» er fjernet. Vår utfordring vil være å gripe sjansen til å utnytte denne konkurransefordelen, mens vi ennå har den.

Tro på at vi lykkes

Det vil ikke være nok å bare gjøre en god jobb. Vi må også vise omverdenen at vi har gjort en god jobb. God dokumentasjon og markedsføring av vår konkurransevne vil være veldig sentralt for oss.

Jeg har tro på at vi skal kunne lykkes, men det er avhengig av at hver og en i Produksjonsavdelingen yter sitt beste!!!!



AV TRAFIKKSJEF
SVEIN MAGNE OLSEN

- Trafikkavdelingen skal sørge for effektiv og sikker trafikkavvikling og godt vedlikehold av riks- og fylkesvegnettet.
- Trafikkavdelingen har ansvar for at trafikanter har tilstrekkelig kunnskaper og ferdigheter i trafikken, og for at kjøretøyene tilfredsstiller de sikkerhetsmessige og miljømessige krav.
- Trafikkavdelingen skal på grunnlag av sin kunnskap om vegnettets tilstand og fremtidige transportbehov foreslå tiltak for å utvikle vegtrafikksystemet i takt med samfunnets behov.

Organisering

Trafikkavdelingen er organisert i seks seksjoner og en stab hvor lederne rapporterer til trafikkseksjonen.

Rogaland er delt inn i tre trafikkdistrikt, som vist på kartet på side 5. Tre av seksjonene utgjør trafikkdistriktene hvor trafikkstasjonene er plassert henholdsvis i Haugesund, Stavanger og Egersund. Hvert trafikkdistrikt er videre delt inn i faggrupper.

For å yte publikum god service, vil vi ha betjening på de «gamle» vegstasjonene i Sand, på Tau og på Nærbø. Omfanget vil bli tilpasset behovet. I Sand og på Nærbø legges det dessuten opp til et utvidet tilbud for biltilsynets tjenester.

Bemanning

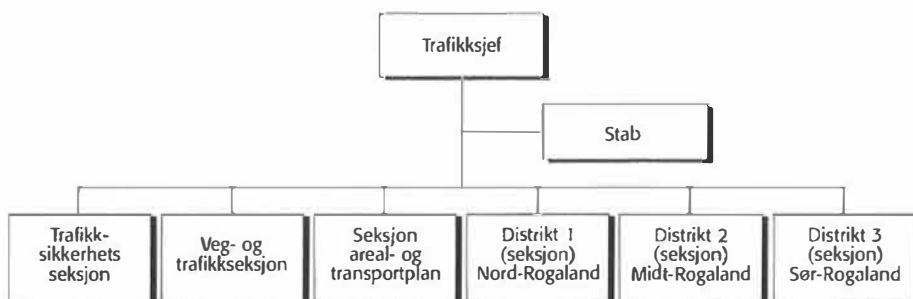
Avdelingen får en bemanning på ca 125 medarbeidere, hvorav ca 75 kommer fra biltilsynsstasjonene. Inne ved vegkontoret får vi en bemanning på ca 35.

Avdelingen skal ha ansvar for et meget bredt spekter av oppgaver, og det er derfor behov for en svært omfattende / kompleks kompetanse. Ved de tilsetninger og innplasseringer som er gjort har vi et meget godt utgangspunkt for å starte på oppgavene, men kompetansesikring blir et av de interne satsingsområdene de nærmeste årene.

Lokalisering

Avdelingen sin bemanning ved vegkontoret vil holde til i fjerde etasje.

Ute i fylket vil trafikkstasjonene bli lokalisert til de nåværende biltilsynsstasjonene. Disse stasjonene vil bli bygd om eller påbygd og tilpasset den nye rollen som trafikkstasjonene er tiltenkt.



Forholdet til andre avdelinger

Trafikkavdelingen har budsjettansvaret for den samlede drifts- og vedlikeholdsproduksjonen på riks- og fylkesvegnettet og ivaretar på dette grunnlaget bestiller / byggherrerollen for denne produksjonen.

Det er videre Trafikkavdelingen som har ansvaret for å velge driftsform og å dokumentere resultatene av ulike driftsformer.

Trafikkavdelingen vil derfor legge stor vekt på å etablere et konstruktivt og godt samarbeid med de andre avdelingene slik at vi i fellesskap kan oppnå best mulig resultat. Det er således i vår interesse at spesielt Produksjonsavdelingen får arbeidsvilkår som gjør at den kan arbeide rasjonelt og effektivt.

Utfordringer

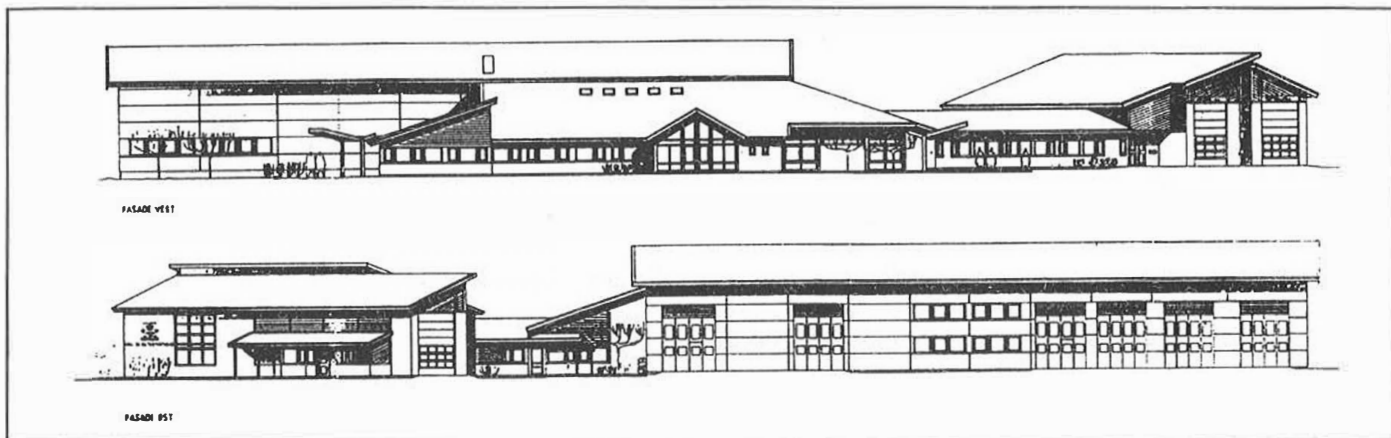
Den viktigste utfordringen er å sørge for at vi når de mål som er forutsatt når det gjelder fremkommelighet, trafikk-sikkerhet, miljø og publikumservice.

Omorganiseringen bør ha lagt et godt grunnlag for et enda mer målrettet arbeid. Dette bør nå utnyttes slik at vi fremover kan oppnå enda bedre resultat til beste for samfunnet og den enkelte bruker.

Internt blir en av utfordringene å videreutvikle og å utnytte vår kompetanse på tvers av alle tidligere skillelinjer for å øke kvaliteten på arbeidet vårt.

Videre blir det en viktig utfordring å få til gode avtaler og samarbeidsformer mellom myndighet og produksjon.

Jeg sporer stort engasjement, entusiasme og forventninger til Det nye Vegvesenet - det borger for at vi skal lykkes !



Nye Egersund trafikkstasjon

I begynnelsen av januar d.å. var det byggestart for den nye «bildelen» ved trafikkstasjonen på Slettebø.

Statsbygg er byggherre og deres kostnadsramme for prosjektet er på 25,8 mill.

I tillegg til dette beløpet har vi tidligere forbrukt 1,7 mill. på opparbeidelse av tomt m.m.

Kostnader for teknisk utstyr i kontrollhallene, og innventar til bygget kommer i tillegg.

Ombygging og rehabilitering av eksisterende bygg er inne i prisen.

Byggetiden er planlagt til 13 måneder, men med tilleggstid for montering og utprøving av teknisk utstyr m.m.

Nybygget vil bli tatt i bruk i månedsskiftet april/mai -96.

AV TOR FRØLAND

De første planene ble skissert tidlig i åtti årene, men den endelige beslutning om utbygging ble først tatt høsten 1990.

Firmaet Sjøtål & Fornæss a/s, Elverum fikk i oppdrag å utrede og prosjektere et felles-anlegg for en veg og biltilsyns-stasjon.

(For spesielt interesserte kan en ellers opplyse at Fornæss-delen i firmanavnet, faktisk er indentisk med den ikke helt ukjente skøyeløper med både NM, EM og VM-gull.)

I november 1993 ble det inngått en finansierings og utbyggings avtale med Statsbygg.

Som hovedentreprenør ved utbyggingen er a/s Jærentreprenør, Varhaug.

Opparbeidelsen av tomten, brua og vegen skjer i egen regi av anleggsavd. i sør-fylket.

Fellesanlegget skulle primært plasseres på vegstasjonens tomt på nord eller sør-side, og hvor det eksisterende bygg skulle inngå som en del av fellesanlegget.

Muligheten for å plassere «bildelens» virksomhet i området nord for eksisterende bygg ble vurdert ved flere anledninger, men tomte-arealet var for lite til å ivareta denne virksomhet på en forsvarlig måte.

Felles vegvesen-anlegg

Nybygget, som har en grunnflate på 1374 m², er plassert inntil- og sammenbygd på sørsiden av eksisterende bygg.

Bygget vil inneholde ekspedisjon, kontorer, teorirom, bibliotek, arkiver, kontrollhaller med mer.

Anlegget er planlagt slik at det både for besøkende og ansatte skal fremstå som et felles anlegg for vegvesenet, samtidig som det er tilrettelagt for avdelingenes forskjellige funksjoner.

Arbeidsplassen organiseres slik at brukerne kan få utført sine arbeidsoppgaver med størst mulig grad av trivsel, produktivitet og publikumsservice.

Innemiljøet blir vektlagt spesiell oppmerksomhet med et godt klima-anlegg og gode materialvalg.

I det eksisterende bygget vil en i og rundt ekspedisjonen foreta en del mindre ombygginger for å få bedre plassutnyttelse.

I tillegg vil tre av de eksisterende kontorene bli ombygd til spiserom og trappegang.

Ny tilkomstveg

Det skal bygges ny tilkomstveg på ca. 100 meter fra tomten ut til Rv 42, og ny bru over vassdraget på 27 meter.

Brua er kostnadsberegnet til 1,6 mill. og beløpet er med i totalprisen for prosjektet.

Det er ervervet tomtegrunn på tilsammen 22 dekar fra naboer i sør-øst på øst-siden av vassdraget, og på vest-siden mot Rv 42.

Til aronderingen av utområdet og spesielt langs vassdraget, har vi engasjert en landskaps-arkitekt for å bistå med arbeidet.

Den vesentlige delen av tomtearealene på østsiden av vassdraget vil bli opparbeidet til kjøreareal, men det er også gitt plass til kjørebane for motorsykler og til kjøreopplæring.

Samarbeid med kommunen

Det er sprengt ut 65.000 m³ steinmasser, hvorav 50.000 m³ er levert til ulike anlegg hos Havnesjefen og Eigersund kommune.

Vi har solgt stein og transport-tjenester for i alt 1,25 mill.

Trafikkstasjonen vil etter krav fra kommunen, nå bli tilknyttet det kommunale kloakkanlegg. For at så skal skje må vi til med en ny pumpestasjon og en 1 km lang kloakk-ledning ned til Bakkebø.

Skal en oppsummere prosjektet vil en karakterisere dette som kostbart, men vi vil til gjengjeld få et av landets aller peneste og mest moderne anlegg. Dette på grunn av byggets utforming og den særdeles fine beliggenhet anlegget har fått langs vassdraget ved Slettebøvatnet.

Tunnelgjennomslag ved Austrumdalsvatnet

26. april var det gjennomslag i den 1.670 meter lange Stolpen tunnel langs Austrumdalsvatnet på Ørsdalsvegen i Bjerkreim. Ordfører Gunnhild Vassbø tente lunta som utløyste den siste salven.

Etterpå samlast tunnelarbeidarane og gjester på røysa, og ein kunne slå fast at alt hadde gått som planlagt. Rundt svingen skimta ein dagslyset; det blei hol.



Magnus Weltzin gjer klar koplingane og monterer lunta for gjennomslagssalva.

Tryggare veg og lysare framtid for Ørsdalen

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Med Stolpen tunnel vil ein kunna kjøra utanom den mest rasfarlege strekninga langs Austrumdalsvatnet. Til saman skal det byggjast 5,5 km ny veg langs vatnet, av denne strekninga skal 2,3 km gå i tunnel.

5, 5 km for vel 50 millionar

I fjor haust blei Gulen tunnel på 420 meter og til saman 1,5 km ny veg opna.

I oktober startar arbeidet med den tredje tunnelen, som er på 260 meter og går gjennom Torgrimslifjell. Hausten 1996 skal heile den nye vegstrekninga vera ferdig.

Anlegget vil kosta vel 50 millionar kroner, fordelt på budsjettåra 1994, 95 og 96. Staten dekker vel 30 millionar av ekstraordinære ras-

Ordfører Gunnhild Vassbø tenner lunta som utløyste siste salven i Stolpen tunnel. Otto Lunde held lunta og ser etter at alt går forskriftsmessig for seg.

sikringsmidlar og vel 20 millionar blir finansiert av Rogaland fylkeskommune.

Rekord på tunneldrift

Arbeidet med Stolpen tunnel har gått svært bra. Så bra, at gjennomslaget kom ei veke før planen. Dei omlag 20 tunnelarbeidarane har arbeidd på tre skift. I løpet av eit drygt halvår har dei sprengt seg gjennom fjellet med ein fart på opptil 79

meter i vecka. Dette er rekord. Og på toppen av alt har dei gjennomført arbeidet utan eit einaste uhell.

Gledens dag

Etter gjennomslaget var det ei tilstelling for arbeidarane og gjester på Vikeså kro.

I talen sin her sa Gunnhild Vassbø at dette var ein gledens dag. Og som trafikant på Ørsdalsvegen veit Bjerkreim-

ordføraren kva ho snakkar om. Seinast i vinter fekk ho frontruta på bilen knust i eit ras.

- Med den nye vegen kan me kjøra utanom dei farlegaste strekningane. Eg ser klart for meg ei lysare framtid for Ørsdalen, når me nå får skikkeleg veg.

Barna er framtida også i Ørsdalen. Foreldra må kunna føla seg trygge på at dei ikkje utset barna for livsfare, når dei skal reisa til og frå skulen på



TUNNELARBEID I 1930

Vikeså, sa Gunnhild Vassbø mellom anna.

Ros og takk til arbeidarane

Anleggssjef Lidvard Skorpa ga i sin tale stor ros til Statens vegvesen sine folk, både for framdrift, økonomi og sikkerhet.

Statens vegvesen Rogaland er komen med i gjengen som får lov til å driva tunnel også i Det nye Vegvesenet. Det har vore tøft, men takka vera stor innsats både på Stolpen tunnel og totalt sett, ser det ut til å gå i orden. Takk skal de ha, sa Lidvard Skorpa.

Også fungerande anleggssjef Øivind Kommedal takka og rosa arbeidarane.

- Me veit at de er folk me kan stola på, enten de arbeider i vårt eige fylke eller utanfor fylket, sa han, og framheva vidare at sjukefråveret under arbeidet med Stolpen tunnel berre var 0,6 prosent. - Det er flott og det understreker at me tek sikkerheten alvorleg. Me må aldri gå så langt i effektivitet at me tek sjansar, sa Øivind Kommedal.

Etter avslutta arbeid med Stolpen tunnel, drog tunnelgjengen frå Rogaland med datarigg til Vest Agder for å fullføra Austadtunnelen på den nye E18 forbi Flekkefjord.

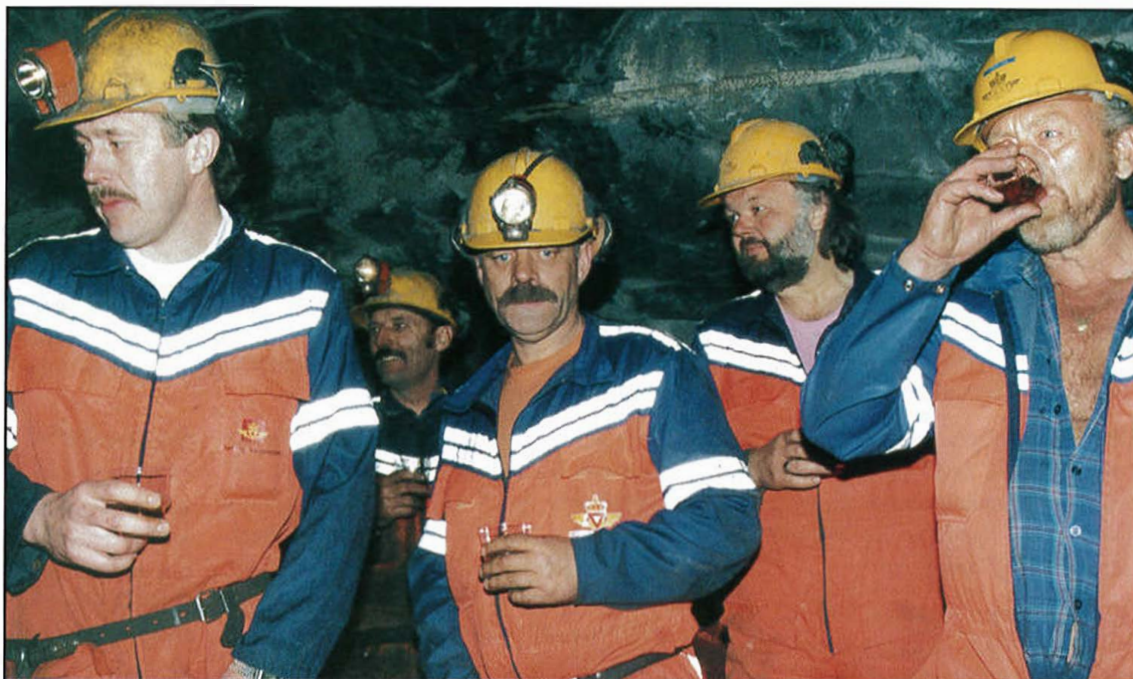
Samarbeidet om tunneldrift over fylkesgrensa har pågått ei tid. Også i fjor dreiv Rogaland tunnel utanfor Flekkefjord, og under drivinga av Stolpen tunnel var tre av arbeidarane frå Statens vegvesen Vest Agder.

Frå februar til desember 1930 blei den 64 meter lange tunnelen som ligg øverst ved Austrumdalsvatnet bygt. Denne blir nå erstatta av Stolpen tunnel.

Trygve Mork, Gunnar Petterson og Bernt Lagestrand utførte arbeidet. Mork og Petterson bora og skaut ut tunnelen og Lagestrand kjørte ut all massen.

Tunnelen hadde eit grovsprengings-snitt på 10 kvm. Med ein lengde på 64 meter blir dette 640 kvm fast fjell eller ca 900 kbm sprengt tunnelmasse.

Arbeidet blei utført på 225 arbeidsdagar. Av dette kan ein rekna ut at arbeidslaget måtte sprenga og kjøra ut fire kbm pr dag eller ein halv kbm pr arbeidstime. Dette tilsvarer fire trillebærer lasta og utkjørt pr. time.



Gjennomslagsskål på røysa. Frå v.: Asgeir Nordtveit, Otto Lunde, Bjørn Olsen, Steinar Lindland og Torfinn Liestøl.



Ordførar Gunnhild Vassbø får overrekk blomar og tunnelrallar-skjorte av anleggssjef Lidvard Skorpa, under tilstellinga etter tunnelgjennomslaget. Frå v.: Øivind Kommedal, Gunnhild Vassbø, Lidvard Skorpa og leiar for tunneldrifta, Knut Utaaker.

For første gong på mange år har Statens vegvesen bygt ei ny ferjekai i eigenregi i Rogaland. Den nye ferjekaia på Ropeid er attpåtill den største som til nå er bygt i eigenregi i fylket vårt. Arbeidet er utført av Statens vegvesen Rogaland og Møre og Romsdal i fellesskap. Prosjektet har blitt ein suksess, ikkje minst økonomisk. Prisen blir minst 200.000 kroner lågare enn om ein hadde nytta privat entreprenør.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

I utgangspunktet blei kai-prosjektet lyst ut på anbud. Seks entreprenørar melde seg med prisoverslag som varierte frå 2.250.000 til 2.700.000 kroner.

I kalkyler utført av Statens vegvesen Rogaland, hadde ein rekna med ein pris på under 2 millionar, fortel oppsynsmann Jostein Wagle.

Ny kalkyle

- Med bakgrunn i dette tok me kontakt med Møre og Romsdal, og bad dei om å sjå nærare på kalkylane. Me har samarbeidd tidlegare med kolegaene våre på Nord-Vestlandet, mellom anna ved ombygginga av ferjekaia på Tau, så me veit kva dei står for, seier Wagle.

Kaibyggings-spesialistane i Møre og Romsdal kom fram til at Statens vegvesen burde kunna byggja Ropeid-kaien sjøl for ca 2 millionar kr. Sluttrekninga kjem på ca 2,2 millionar.

Meirkonstanden skuldast i hovudsak at det ikkje er fjell der ferjebåsen ligg, slik som ein hadde rekna med. Dermed måtte ein grava djupt og byggja ein ekstra såle. Dette er ekstra-kostnader som også ville kome dersom ein entreprenør hadde fått anlegget.

Kan konkurrera

- Det er gildt å sjå at me kan konkurrera med private entreprenørar, og i dette tilfellet også gjera det billigare enn private, seier Jostein Wagle som er oppsynsmann for bruer og kaier.

Statens vegvesen Rogaland har vore byggherre for kai-anlegget på Ropeid, og Jostein Wagle har vore byggeleiar.

Arvid Engkrog frå Møre og Romsdal har vore dagleg leiar på byggeplassen. Med seg har han hatt folk både frå sitt eige fylke og frå Rogaland, stort sett tre frå Møre og Romsdal og to frå Rogaland. I

Billigare enn private entreprenørar på Ropeid

Samarbeid mellom Møre og Romsdal og Rogaland



Ferjelemmen blir heist på plass. Den gamle ferjelemmen, som er fire meter brei, blir også brukt på den nye ferjekaia. Men kaia er bygt slik at denne kan erstattast av ein lem på seks meter.

periodar har Rogaland sin vedlikehaldsbåt for bruer og kaier, «Vølaren», og mannskapet hatt oppdrag. Særleg gjeld dette monterings-arbeidet. Når ein har hatt bruk for ekstrahjelp, har dessutan to arbeidrar frå Statens vegvesen si anleggsavdeling på Sand vore med på kai-arbeidet.

Samarbeid gir kompetanse

- Samarbeidet med Møre og Romsdal har gått veldig godt, seier Jostein Wagle. Han understreker at han ser det som positivt at ein på denne måten kan samarbeida over fylkesgrenser. Dermed kan ein både utnytta etaten sin samla kompetanse betre og ein kan læra av kvarandre. Og i neste



«Full styrke» under innspurten i arbeidet på Ropeid. Frå v.: Odd Erfjord, Odd Krumsvik, Hallvard Jordebrekk, Jan Hjorteland, Hans Levarskjer, Øyvind Nupen (M&R), Reidar Holgersen (bak), Kristen Leikarnes (M&R) og Arvid Engkrog (M&R).



Dagleg leiar for arbeidet, Arvid Engkrog frå Møre og Romsdal, og byggeleiar Jostein Vagle i samråding på byggeplassen.

omgang vil ein dermed vera betre rusta til å ta på seg liknande oppdrag i eigen regi i Rogaland.

- Vil Statens vegvesen etter dette vera i stand til å konkurrera med private entreprenørar ved ferjekai-bygging?

- Ja, svarar Jostein Walge. - Korfor skulle ikkje me som kjenner så godt til ferjekaier kunne utføra slikt arbeid sjøl og minst like godt som andre? Og me har framleis mange gamle ferjelemmer, spesielt i Midtsambandet. Her må me rekna med at det vil tvinga seg fram ein god del ombyggingar, ikkje minst på grunn av større ferjer. Så det ligg oppgåver framfor oss.

«Gamlekaia» ubrukeleg

Når ein måtte byggja ny ferjekai på Ropeid, kjem det seg av at heile støttekaia var øydelagt ved det gamle ferjeleiet. Dessutan var kaia for kort til dei ferjene som blir brukte i dag.

Den nye kaia er bygd slik at ho kan utvidast til seks meter ferjelem, slik at endå større ferjer kan settast inn i sambandet. I dag er ferjelemmen fire meter.

Under bygginga av den nye ferjekaia har ein for første gong i Norge nytta eit mobilt ferjeleie som erstatningskai i byggeperioden. (Sjå eigen artikkel.) Dette har vore til stor hjelp, seier Jostein Wagle. Problema er store, både når ein skal byggja ny kai og ved reparasjonar, når arbeidet skal utførast mens ferja går.

Greit arbeid for «ringrevar»

Den daglege leiaren for arbeidet på Ropeid, Arvid Engkrog, seier at arbeidet har gått greit, sjøl om veret under byggeperioden i vinter var dårleg, med mykje vind og sjø. Tidlegare har Engkrog og kolegaene hans bygd ferjekaier både i Sogn og Fjordane, Trøndelag og Troms, i tillegg til alle kaiane i heimfylket.

Mobil ferjekai for heile landet:

Vellukka på Ropeid

Under byggeperioden for ny ferjekai på Ropeid, er det for første gong i Norge nytta ei mobil ferjekai.

Ved å montera denne erstatningsferjekaia på Ropeid, har trafikken gått som normalt i Sand-Ropeid sambandet i heile anleggsperioden.

Den mobile ferjekaia skal kunne nyttast kor som helst langs kysten, t.d. i krisesituasjonar eller ved nybygg/ombygging av eksisterande ferjekaier.

landet som har sett i gang dette spesielle ferjekai-prosjektet. Ferjekairådgevar i Vegdirektoratet, Leonard Dahl, har vore koordinator for tiltaket. Han seier at bakgrunnen for denne satsinga er fleire.

- Den mobile ferjekaia skal i utgangspunktet kunne nyttast kor som helst langs kysten. Bruksområda me snakkar om kan t.d. vera brot på ferjekai, veg eller bru. Det tek normalt eit halvt år å byggja ei ny ferjekai. Eit krav er at kaia skal vera på plass, montert og sett i drift innan ei veke, seier Dahl.

Produsert i Møre og Romsdal

Produksjonen av kaia er gjort i landets fremste ferjefylke, Møre og Romsdal. Det var folk ved plateverkstaden på Årø vegsentral utanfor Molde som gjorde jobben.

Kaia er bygt opp kring eit såkalla Bailey underfloat-system. Plateverkstaden har vore ansvarleg både for spesialkomponentane og monteringa av kaia.

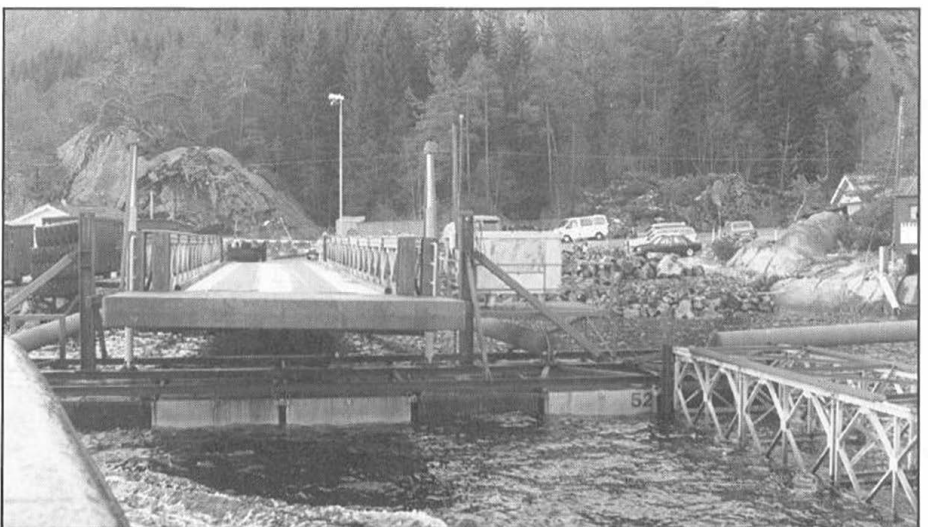
Etter prøveperioden på Ropeid, er kaia nå demontert og frakta tilbake til Årø vegsentral. Der vil ho vera lagra, når ho ikkje er i bruk.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Prøveperioden på Ropeid har vist at den mobile ferjekaia kan fungera framifrå. Både frå Rogaland Trafikkselskap og Statens vegvesen Rogaland er reaksjonane positive. Kaia fungerte godt og ho har gjort arbeidet med den nye kaia atskillig enklare. Dermed har ein spart både tid og pengar.

Beredskapskai

Det er Vegdirektoratet i samarbeid med militære styresmakter og ferjefylka i



Den mobile ferjekaia, slik ho var montert på Ropeid. Den nye ferjekaia er bygt bak kaihuset til venstre, der også den gamle ferjekaia låg.

E18 åpnet med et slag

Vakker veg i vakker natur må man si er resultatet der den nye biten av E18 snor seg gjennom terrenget.

De vel 3000 meterne motorveg ble åpnet for trafikk torsdag

8. juni, og det var ordføreren i Sandnes, Jostein W. Rovik, som foretok den offisielle handlingen.

Dermed var den siste planlagte delen av E18 klar for trafikk.

TEKST: EVA VIVOLL

FOTO: EVA VIVOLL
BÅRD ASLE NORDBØ

Åpnet med murhammer

Austrått skolekorps spilte opp med marsj og fanfare før vegsjefen overrakte murerhammeren til ordføreren, som hadde fått det ærefulle oppdrag å kutte teglsteinen fra Sandnes i to, og dermed erklære vegen for åpnet.

At ordføreren ikke trakterer murerhammer hver dag kunne vi se, i og med at han snudde hammeren feil veg. Men slaget var hardt og kontant, og mursteinen delte seg elegant på første slag, til stor jubel fra inviterte gjester og andre skuelystne.

Fornøyde beboere

I duskregnet på Bogafjell bru hadde fornøyde naboer til gamle E18 møtt mannsterkt fram for å bivåne begivenheten.

De siste trafikkteilingene viste en årsdøgnstrafikk på hele 12 000 kjøretøyer. Med omleggingen regner en med en reduksjon på 10 000 kjøretøyer. Det var sågar noen som spøkefullt antydte at det kanskje ville bli vanskelig å få sove i stillheten.

Men at gleden var stor blant de omlag 150 frammøtte er det ingen tvil om, endelig kan ungene slippes ut uten konstant redsel for å bli overkjørt, voksne

kan nyte sin kaffekopp og ta en nabodrøs uten å måtte rope til hverandre, og hagejordbæra kan spises uten en grundig vask først.

Og festen fortsatte

Etter den offisielle åpningsseremonien kjørte veteranbilen med ordfører, vegsjef og anleggssjef i spissen for kortesjen ned til Hovekrysset. Her fikk første bilist på den nye vegen overrakt blomster av vegsjefen, før ferden gikk videre til Sandnes rådhus.

Ca 90 innbudte gjester var med på bespisningen der Sandnes kommune og Statens vegvesen Rogaland sto som vertskap. I talene kom både ordfører og vegsjef inn på de mange og lange diskusjonene om trasévalg, og om vegen skulle legges i tunnel eller ikke.

Godt miljø

Løsningen ble til slutt den vi ser i dag. Veg i dagen over Bogafjell, men dog i et meget følsomt og sårbart naturlandskap. De fleste er i dag enige om at vegen glir



«Vegen min», omtaler en av lærlingene våre, Jørgen Ekeland, den siste biten av E18. Da har han en vegbit å være stolt av. Her IV-stien bru (t.v.) og Diamantkrysset under Bogafjell bru (under).





Regnet stoppet ikke fornøyde beboere i å møte fram på vegåpning. Endelig blir det roligere dager langs Ålgårdveien.



La Strozza L Dorato, avgangselever ved Lundehaugen videregående skole, underholdt under lunsjen.

Med habile sangstemmer, måtte både ordfører og vegsjef i ilden.



Data om anlegget

Lengde: 3180 meter
 Vegbredde: 13 meter
 Dimensjonerende fart: 90 km/t

I prosjektet inngår også bygging av:

- Gate 239 (blir fylkesveg)
- 800 meter G/S-veg
- 400 meter turveg
- 600 meter sideveger
- 10 bruer
- Diamantkryss på Bogafjell med 2 rundkjøringer

Planting av: 500 trær og 10500 busker og småplanter

Kostnader: 76,0 mill. kr
 Finansiert av statlige midler

Driftsform: Egenregi, bortsett fra Høylandsåna bru og trearbeidene på IV-stien bru

godt inn i området, og vil bli en naturopplevelse for trafikantene. Vegen ligger fint i terrenget overfor det populære turområdet med Stokkelandsvatnet som det naturlige midtpunkt. Men miljøet er her ivaretatt på alle beste måte, med mye beplantning, støyvoller og myke skråninger.

Utfordringer

De største utfordringene under byggeperioden har vært omleggingen av hovedvannledningen som forsyner Sandnes, Stavanger og byøyene med vann. Men også grunnforholdene har voldt en del besvær. Grunnen består stort sett av silt og leire som er meget ømtålig for vann. Derfor har arbeidet vært avhengig av godt vær med lite nedbør.

Tid og penger spart

Besparelse har det vært på både anleggstid og kostnader. Opprinnelig var ferdigstilling satt til 1. oktober 1995. Nå er vegen åpnet fire måneder tidligere enn planlagt, og med en kostnadsbesparelse på ca 6 mill.kr.

Ordfører Jostein W. Rovik, vegsjef Chester Danielsen og anleggssjef Lidvard Skorpa i veteranbil med sjåfør og eier, Ole Kristian Sørensen.

Ingen ende på rasfaren:

Berre tunnel kan gje Frafjord trygg veg

TEKST OG FOTO:
HARALD SEL

- Fjellsidene langs Frafjordvegen kan samanliknast med ein hovudkål. Dei ytterste kålblada visnar og rotnar. Når ein plukkar dei bort, kjem friske blad fram. Men etter ei tid vil også desse blada «forvitra».

På same måten er det med fjellsidene ned til Frafjord. Me kan reinska bort det rotne fjellet. Men etter ei tid, kanskje berre eit år eller to, har naturen arbeidd så pass med det "friske" fjellet, at vegen på ny er like rasfarleg.

Slik oppsummerer geolog Knut Borge Pedersen frå Vegdirektoratet tilhøva ved dei rasfarlege strekningane ovanfor vegen ned til Frafjord i Gjesdal.

Kostbart sikringsarbeid

I vår er det utført oppreinsking- og sikringsarbeid for ca 1,2 millionar kroner på dei mest rasfarlege partia. Ei snau veke i mai var vegen heilt stengt på grunn av rasfaren, og folket i Frafjord var avhengig av båtskyss for å koma frå og til bygda.

Under oppreinskingarbeidet i vår er det sprengt ut bortimot 2.500 kubikkmeter rasfarleg fjell. Dessutan er det utført eit omfattande bolttingsarbeid.

Terje Guldhauug og Dag Henning Sørpoll frå firmaet Mika AIS, sto for ein vesentleg del av fjellsikringsarbeidet i vår. Her er dei i gang med å gjera klar for sprenging av ein rasfarleg bergnabbe på ca 500 kbm i fjellsida ca 90 meter ovanfor Frafjordvegen.

Tunnel-oppstart i 1996?

Men konklusjonen er klar: Same kor mykje ein reinskar og sikrar i fjellsidene, er det berre ein tunnel mellom Frafjord og Gilja som kan gje Frafjord-folket ein trygg veg. Tunnelen blir 3,8 km lang og vil truleg kosta minst 70 mill kr. Dette er mykje pengar for Rogaland fylkeskommune. Likevel er det ei viss von om at arbeidet med tunnelen kan ta til i siste halvdel av 1996. Det er mellom anna avhengig av om Gjesdal kommune ser seg i stand til å forskottera ein ikkje uvesentleg del av kostnadane.

Unge folk og mange barn

Det bur mange unge folk med barn i Frafjord. 1. januar i år var folketalet i bygda 104. Av desse er 30 under 15 år. I aldersgruppa frå null til seks er det 13 barn og i aldersgruppa frå sju til 15 er tallet 17. Medrekna dei som nyttar seg av seksårs-tilbodet på skulen i Dirdal, blir det frakta omlag 20 barn med skulebussen til og frå Dirdal. Dei utgjer nesten 20 prosent av innbyggjarane i Frafjord. Ikkje rart at folk er redde. Det er ikkje lett å berre fortrenge tanken om at det verste skal kunne skje, at skulebussen blir tatt av ras.



Fleire hundre kubikkmeter stein på veg ned fjellsida under bortsprenging av eit rasfarleg overheng.





Rein Husebø slår av en prat med Sissel Vassvik som opplyste at hun alltid bruker bilbelte. Datteren Trine sitter også trygt fastspent, men hun lot seg ikke affisere av kontrollen.

Med Biltilsynet på bilbelteaksjon

TEKST OG FOTO: GEORG EIE

I forbindelse med den internasjonale trafikksikkerhetsuken, som ble arrangert i tiden 27. mars til 2. april i regi av ECE (Economic Commission for Europe), fant Vegdirektoratet det naturlig at vegvesenet deltok med ulike landsomfattende markeringer.

Et av tiltakene var en bilbelteaksjon, som ble arrangert torsdag 30. mars mellom klokka 13 og 18.

Hensikten med aksjonen var både kontroll med at trafikantene brukte bilbelte, men også å informere om viktigheten av å bruke belter.

Kontroller i Hå

Fra Biltilsynet i Egersund deltok Lars Jan Haaland, Rein Husebø og Georg Eie. Aksjonen ble gjennomført i Hå kommune på tettstedene Vigrestad, Varhaug og Nærbø, i samarbeid med Hå lensmannskontor.

Tilsammen 368 kjøretøy ble kontrollert. Tre hadde brudd på bestemmelsene om barneseter. 29 førere og tre passasjerer brukte ikke beltene, og dette resulterte i at det ble utstedt 32 gebyrer à kr 500,-.

Totalt i Rogaland ble 2.344 kjøretøy kontrollert. Av disse hadde 106 brudd på

bestemmelsene, noe som tilsvarer 4,5 prosent, og ga som resultat at det ble utstedt 85 gebyrer.

Tilsammen ble 20.638 kjøretøy kontrollert i hele landet, hvorav 1.175 eller 5,6 prosent hadde brudd.

Ser vi på resultatet av kontrollen i Hå, så utgjør antall brudd 8,7 prosent. Dette er en god del høyere enn både landsgjennomsnittet for fylket og for hele landet. Noe av forklaringen kan være at kontrollen i Hå ble foretatt i sentrumsområder og at trafikantene ikke er like flinke med bilbruk på korte turer.

Vi har ingen oversikt over kontrollpunkter i resten av fylket og landet forøvrig.

Undskyldninger

Stort sett alle de som ble stoppet var enige i viktigheten av å bruke bilbelte. Undskyldninger fra de som ikke brukte beltet, var som regel: «skal bare en liten tur bort i gata - bruker alltid bilbelte på langtur».

Fra flere sjåførere ble det understreket at når de hadde barn med i bilen, fikk de ingen anledning til å glemme bilbeltet - barna passet på. Det hadde de lært i barnehagen og på skolen. Vi får håpe de tar denne nyttige lærdommen med seg videre i trafikken.

BOBILENE - ET PROBLEM ?

I de siste årene har det vært en stor økning av bobiler her til lands, noe vi også har merket på Vestlandet. Det kan være flere årsaker til dette. Konfliktene i Sør- og Øst-Europa kan være en grunn til at Norge blir valgt som reisemål. Den viktigste årsaken er nok likevel at vi ikke har lagt noen restriksjoner på bobilene.

Vegdirektoratet har gitt retningslinjer på hvordan vi i Vegvesenet skal forholde oss overfor bobilene. Dette etterlever vi etter beste evne på vegstasjonene.

Vi opplever likevel en del problemer knyttet til bobilene. I sør-fylket (område 6) opplever vi at på de to største rasteplassene er det pr døgn fire til seks bobiler som overnatter i tidsrommet 1. juli til 1. august. Rasteplassene er da opptatt for andre turister og lite attraktive å bruke for andre vegfarende.

Toalett fra bobilene blir også tømt på våre toalettanlegg. Anleggene har ikke kapasitet til å motta dette og vi får lett forstoppelse. Avløpene fra toalettene er bygget som infiltrasjonsgrøfter eller spredegrøfter. Disse har heller ikke nok kapasitet og bobil-tømmingen kan medføre at de går tett. I tillegg blir det en helt klar forsøpling både av området og i toalettene.

Jeg har her prøvd å belyse de problemene vi har og så får tiden vise om vi fortsatt vil eller skal ha det slik i framtiden.

AV LEWY DALEN

PREMIE TIL HILMAR SELSENG

Hilmar Selseng er premiert med kr. 3000,- av den lokale forslagsnemnda for utviklinga av ei ny teknisk løsning på elektriske ferister.

Ferista er mellom anna i bruk på den nye vegen Botne-Oanes på riksveg 13.

Løysinga til Hilmar Selseng går ut på at det blir bygt opp fire-felts rifleplater, annankvar ledar- og jordingsplater. Felåsen blir tilkople eit elektrisk gjerdeapparat, såkalt «gjætar». Denne blir igjen kopla til eit 12 V bilbatteri, sol-sellepanel eller 220 V nettspenning.

Ny veg frå Forsand til Lysefjordbrua

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Sidan 1. november i fjor har det pågått arbeid på den nye vegen mellom Bergekrossen i Forsand og det sørlege endepunktet for Lysefjordbrua. Arbeidet skal vera fullført før bygginga av Lysefjordbrua tek til.

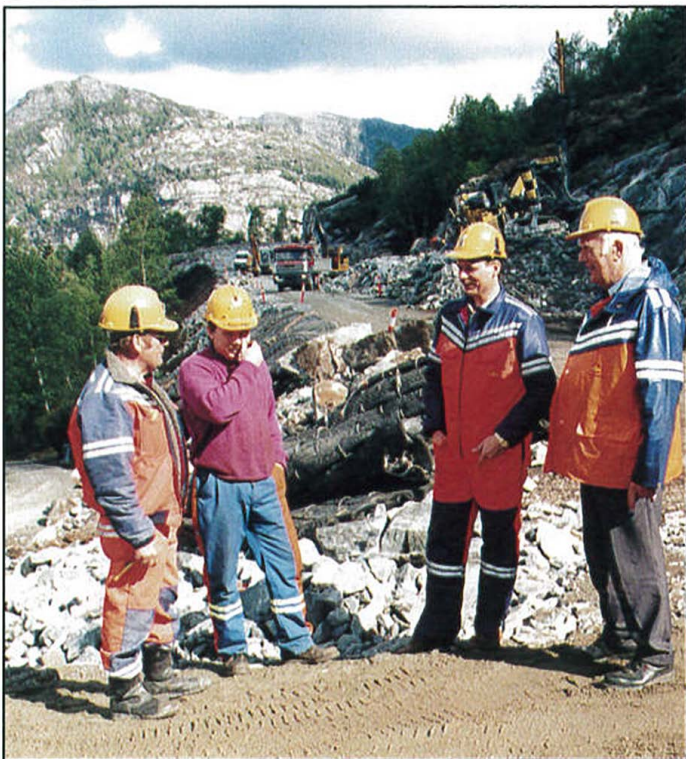
Anleggsstart for brua blir ca. 1. september i haust og arbeidet skal vera avslutta i løpet av 1997.

Den nye vegen fram til Lysefjordbrua er 2.600 meter. Dei siste 270 metrane fram til landkaret for brua går i tunnel.

I tillegg til vegarbeidet, må også ein del anna forarbeid vera ferdig før byggestart på sjølve brua.

Det gjeld i første rekke adkomsttunnelar inn til forankringskummane for bru-

Rådslagning mellom anleggsleiarane, formann og inneigd maskinførar. Frå v.: formann Sverre Espeland, maskinførar Terje Rugland, oppsynsmann Øyvind Langemyr og anleggsleiareren Asbjørn Oddane.



Ivar Seime og Normann Hellenen ladar borehola og gjer klar til ei ny salve.



kablane. Desse skal forankrast 90 meter inne i fjellet på begge sider. På nordsida er tunnelen alt bygt, på sørsida startar arbeidet om ikkje så lenge.

Den nye vegen mellom Bergekrossen og Lysefjordbrua vil kosta omlag 16 mill kr. Av denne summen går det med 4,3 millionar til vegtunnelen. Dessutan vil kvar av adkomsttunnelane til kabelforankringskummane kosta ca 1 million

kroner. I tillegg kjem ein del mindre kostnader, mellom anna til bygging av 1 km gang- og sykkelveg.

Det er anleggsfolk frå Egersund-området under leiging av Asbjørn Oddane og Øyvind Langemyr som utfører arbeidet. Dei fleste arbeidarane er vekependlarar i anleggsperioden og bur i brakkeleir på Forsand.

Yrkesmesse i Stavanger Forum

Statens vegvesen Rogaland deltok på årets yrkesmesse i Stavanger Forum for elevar i ungdoms- og vidaregande skular.

I informasjonen la ein særleg vekt på lærlingeordninga og Statens vegvesen si målsetting om å rekruttera fleire kvinner til dei ulike yrkesområda innan etaten.



Under messa besøkte også Vegsjefen Stavanger Forum. Her blir han orientert på Vegvesenet sin stand av Solveig Yndesdal, som var ei av dei som fortalte ungdommar om yrker og opplæring i Statens vegvesen Rogaland.

FOTO: HARALD SEL

Markering av 50-års minnet for frigjeringa

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Fredag 5. mai markerte Statens vegvesen Rogaland frigjeringsjubileet og 50-års minnet for frigjeringa av Norge.

Til ei tilstelling på Vegkontoret var alle vegvesen-pensjonistar som arbeidde i etaten under krigen, inviterte. Det same var gjenlevande ektefeller etter avdøde vegvesen-folk frå krigens dagar. Omlag 30 veteranar deltok på markeringa.

Dagen starta med mottaking på kontoret hos vegsjef Chester Danielsen. Seinare var det samling i auditoriet.

Fire vegvesen-veteranar med sterke opplevingar og minne frå krigen, blei intervjua av Chester Danielsen. Her er dei etter avslutta intervju og blome-overrekking. Frå v.: Olav Byrkjedal, Henry Nesvold, Roman Piekart og Jens Motland.

Ein del av heidersgjestene og andre deltakarar under arrangementet i auditoriet:
Første rekke frå venstre: Leiv Byrkjedal, Chester Danielsen, Sigrid Rasmussen, Orla Gimnes, Henry Risberg, Roman Piekart og Eyolf I. Andersen.
Andre rekke: Jens Motland, Aksel Lindland, Manfred Fransson, Halvard Frøyland, Lilli Olsen og Peder Gåsland.
Tredje rekke: Marit Skorve, Torbjørn Høgstad, Bjarne Steinskog, Arne Andersen og Robin Kleiberg.
Fjerde rekke: Erik Ødegård, Tor Geir Espedal, Audun Løken og Johannes Bø.
Femte rekke: Lewy Dalen, Erling Årdal og Tønnes Frøyland (skjult bak Johannes Bø).

Her ønskte Chester Danielsen velkomen og fortalte med gripande innleving om korleis han sjøl, som 16-åring, opplevde frigjeringsdagen i 1945.

Johan Lund hadde før jubileet lagt ned mykje arbeid med å studera Statens vegvesen Rogaland sitt arkiv frå krigsåra. På tilstellinga ga han ei rekke interessante glimt frå denne unntakstida for etaten.

Hovudposten på programmet var ved pensjonert Stavanger Aftenblad-journalist Alf Aadnøy, som var konsentrasjonsleir-fange i Tyskland under krigen. Han fortalte om noko av det grusomme han opplevde, på ein god og sær sars tankevekkande måte.

Elles var det bordsete med god mat, kaffi, mykje drøs og mimring mellom gamle vegvesen-kamerater. Mange av dei hadde

ikkje møtt kvarandre på lange tider og hadde mykje å prata om.

Fine innslag ved bordsetet hadde elles to av Statens vegvesen Rogaland sine tilsette ved Vegkontoret. Unni Idland song viser og fekk stemninga på topp med den velkjende Grini-visa «Det har vi, det har vi». Mindre stemning blei det ikkje då Sigrid Lyngholm song Vera Lynn si kjente vise frå krigsåra «We'll meet again».

Etter bordsetet blei fire av Statens vegvesen sine folk med spesielle krigsminne intervjua av Vegsjefen.





KLENODIER TIL ROGALAND VEGMUSEUM

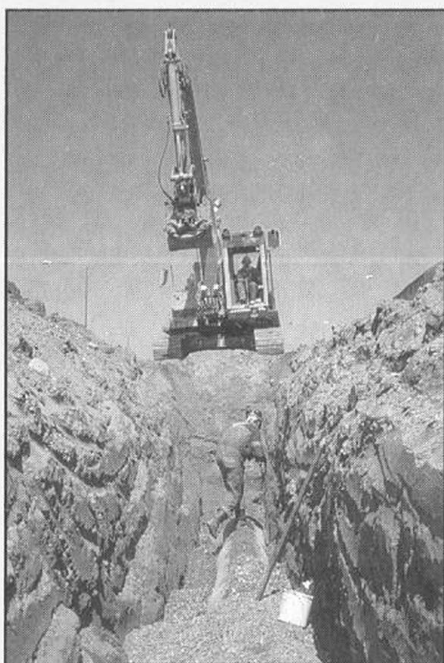
Restaurering av Brøyt X2

TEKST OG FOTO: TORLEIV TVEIT

Ein glad Rune Herland synes restaureringa gjekk bra og at han lærde mykje undervegs.

Vegmuseet vårt ville ikkje vore komplett om ikkje me hadde hatt ein Brøyt i samlinga.

Statens vegvesen Rogaland har hatt fleire Brøytar i si eiga. Den aller første



Å byggja ny motorveg er eit omfattande og mangesidig anleggsarbeid. Mellom anna er det viktig med eit godt dimensjonert og effektivt dreneringssystem. Her er Norodd Reime, Reime Maskin, i arbeid med ei dreneringsgrøft. Nede i grøfta arbeider Jørgen Ekeland med finarbeidet når røyra skal dekkast med singel.

19 månaders intens anleggsdrift

Firefelts motorveg Hinna - Forus

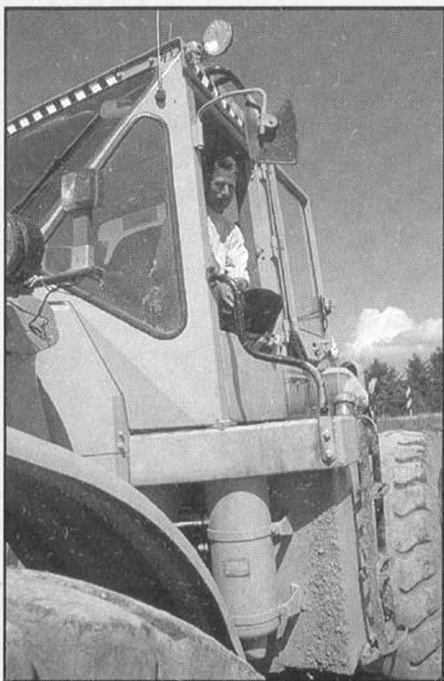
Tidleg i mars starta arbeidet med to nye kjørefelt på motorvegen - E18 - mellom Forus og Hinna. Etter omlag 19 månader anleggsdrift - hausten 1996, skal den 4,5 km lange strekninga vera utbygt til fire-felts motorveg. Prosjektet vil kosta omlag 64 millionar kr. Vel 40 millionar av denne summen blir forskottert av næringslivet gjennom finansieringsselskapet Motorvegen Stavanger - Sandnes A/S.

TEKST OG FOTO. HARALD SEL

Når næringslivet går inn med forskotteringsmidlar, blir firefelts-vegen utbygt minst to år tidlegare enn ved ordinære løyvingar over Statsbudsjettet. Skulle pengane kome direkte frå Staten, ville arbeidet tidlegast kome i gang i 1997.

I løpet av anleggsperioden skal det byggjast to nye felt på strekninga. I dette inngår ny bru på Hinna. Den eksisterande brua på Hinna ved Diagonalen skal i framtida brukast til nordgåande trafikk, mens den nye skal ta seg av trafikken sørover.

Inge Egeland i ein av hjullastarane som er i bruk på anlegget.



Ei best muleg trafikkavvikling i anleggsperioden, er ei stor utfordring for Statens vegvesen. Ein har vald ei løysing der eksisterande veg er omregulert til trefeltsveg. Dei to kjørefelta er gjort smalare og i tillegg er det gjort plass til ein anleggsveg. For å få dette til, er vegskuldrane tatt i bruk. Dessutan er fratsgrensa redusert til 70 km/t.

Så langt har systemet virka rimeleg godt. Trafikkavviklinga har vore tilfredsstillande, og køproblema er ikkje blitt vesentleg større enn før anleggsarbeidet starta.

For tida arbeidar ein på mange ulike stader langs heile den 4,5 km lange strekninga. Både egne og innleigde maskinar blir brukte, og arbeidsstyrken varierer frå åtte til 15 personar.

var Brøyt X2, serienr. 4 frå 1958. Denne vart selt til Brusand i 1969, og me har fylgt spora etter denne fram til maskinen vart opphoggen for ein del år sidan.

Vår neste Brøyt var også ein X2-maskin med serienummer 399 frå 1964. Denne fann me att hjå ein bonde i Gjesdal. Han hadde hatt maskinen i 18 år, like sidan den vart selt. Maskinen såg rusta og fæl ut, og motoren måtte ha seg ein omgang for å kunna sviva att. Bonden ville likevel ikkje skilja seg av med den, utan at han fekk ein annan brukbar maskin i byte. Dette klarte me å ordna, og i fjor frakta me Brøyten til verkstaden vår i Hauge-sund for restaurering.

Det viste seg at gravemaskinen frå først av hadde hatt ein 4-sylindra Bolinder-Munktell dieselmotor som havererte i 1965. Motormessig vart den då klassa opp til ein 6-sylindra Volvo D47.

Ein del dokumentasjon fylgde maskinen. På servicerapportar frå 1973 kan me finna namn som Helgeland som førar, og at Roman Piekart og Tor Log har utført diverse arbeid på maskinen. Me ser og at Berge Torvastad har skrive ut ein del verkstadordrar.

I vinter vart restaureringa sett i gang. Det er stort sett lærlingen vår, Rune Herland, som har utført arbeidet, med gode råd og ei hand nå og då frå oss andre. Sandblåsing og lakkering vart sett ut til eit firma på Karmøy, og Brøyten er nå ein heilt annan å sjå til enn då arbeidet starta.

Ein ting å leggja merke til med denne maskinen er bekyttelsen for motorhuset. Den vart påsett etter krav frå Vegvesenet.

Det er også eit forgravaragregat til maskinen, som etter planen skal verta stilt ut ved sida av. Me manglar ein del tenner til skuffa, så den som veit om nye eller brukte Brøyt X2-tenner kan ta kontakt med underteikna. Me manglar og transportplata.

Brøyt-namnet vart etter kvart ei fellesnemning for alle gravemaskinane, anten dei var laga i Sverige, Tyskland eller andre land. Dette viser litt av den stillinga Brøyten hadde her i Norge.

Me er glade for at me har fått ta vare på dette eksemplaret. Ein slik Rogalandsmaskin høyrer heime på eit Rogaland vegmuseum.

Frå vrak til vakker veghøvel



Slik såg vegskrapa ut, før Roman Piekart starta restaureringa.

Foto: Roman Piekart

AV HARALD SEL

Frå 1960-åra og fram mot midten av 1970-åra hadde Statens vegvesen Rogaland fem veghøvlar som var laga ved A/S Thunes Mek. Verksted. Den tida var det mykje grusveg, som måtte skrapast. I tillegg brukte ein skrapene til snø- og isrydding.

Nå er ei av desse skrapene restaurert. Frå å vera eit vrak, er maskinen blitt som ny å sjå til. Motoren fungerer prikkfritt, så for den del kunne skrapa gått rett ut i arbeid på gruslagde fylkesvegar.

Den opp-pussa skrapa blei i si tid brukt i Ryfylke, stort sett i Årdal. Storparten av tida var det Ragnar Byrkja som brukte

maskinen. I 70-åra blei skrapa selt på auksjon. Deretter var ho brukt ved eit grustak i Forsand.

I 1990 fekk Statens vegvesen Rogaland tak i maskinen igjen, i byte mot ein traktorhøvel.

I februar i fjor starta Roman Piekart restaureringa. Han har brukt over 1000

timar på arbeidet. Men så har då også resultatet blitt strålande.

Eit retteleg klenodium for det lokale vegmuseumet.

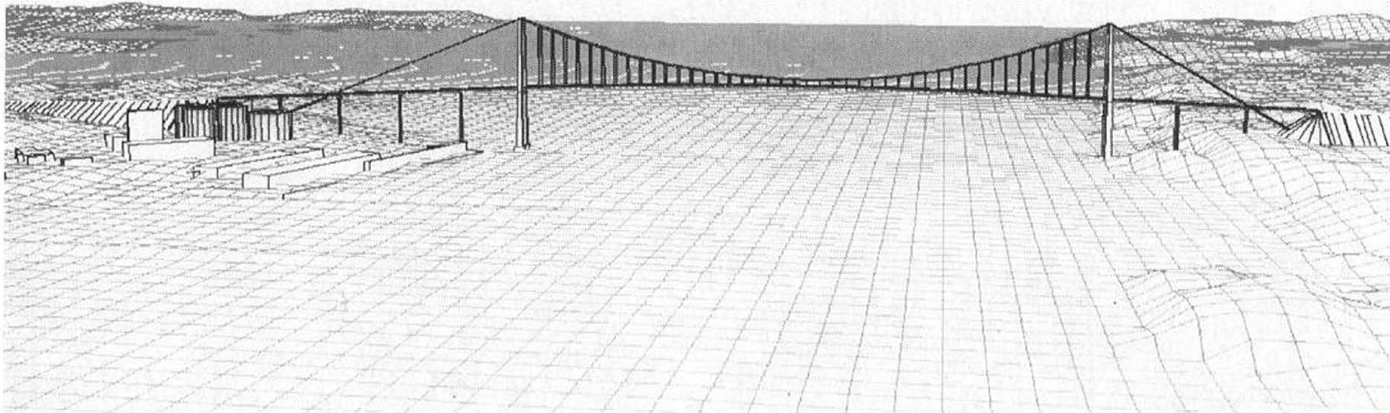
Roman Piekart seier at skrapa også var utstyrt med ein grusstein-spreiar bak på maskinen. Når ein hadde skrapa ein grusveg med midtskjeret, kunne vegen vera nokså ujamn. Med grusstein-spreiaren bak, som ein heva og senka hydraulisk, kunne ein jamna grusen utover.

Grusstein-spreiar til den restaurerte skrapa, har ein ikkje fått tak i. Det skulle me gjerne hatt, seier Roman Piekart. Så om utstyr av dette slaget skulle finnast, er Statens vegvesen svært interessert.



Roman Piekart med fullført verk.

Foto: Harald Sel



T-forbindelsen - Karmøy, Haugesund, Tysvær

Planleggingsarbeidet godt i rute

AV GUNNAR EITERJORD

Planleggingsarbeidet for T-forbindelsen, ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær, er kommet godt i gang. I det etterfølgende er det gitt en kort statusrapport for organisering av planarbeidet, framdriftsplan og litt om aktuelle løsninger for de ulike delprosjektene.

Prosjektorganisering

En egen prosjektorganisasjon er opprettet på vegkontoret. Prosjektgruppa på vegkontoret som består av prosjektleder Gunnar Eiterjord og prosjektmedarbeider Bjørn Alsaker, har også knyttet til seg rådgivere fra bruavdelingen og veglaboratoriet i Vegdirektoratet.

Arbeidet utføres i nært samarbeid med de tre berørte kommunene Karmøy, Haugesund og Tysvær. I tillegg er det etablert arbeidsgrupper mot ulike berørte sektoretater, bl.a. Fylkesmannen og Fylkeskommunen, berørte grunneiere og andre.

Det er opprettet ei styringsgruppe for prosjektet, «Prosjektrådet». Dette består av ordførerne i de tre kommunene, fylkesordføreren, leder i hovedutvalg for samferdsel og Vegsjefen.

Framdriftsplan og status

T-forbindelsen er et samferdselsprosjekt av en slik størrelsesorden at det er omfattet av Plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredning. Året 1995 vil gå med til å utarbeide et

slikt plandokument. I konsekvensutredningen skal ulike trasé-alternativer utredes på nivå tilsvarende gammelt hovedplannivå. I denne utredningen vil en i tillegg til de teknisk/økonomiske konsekvensene, også vurdere konsekvenser for natur, samfunn og miljø. Konsekvensutredningen vil deretter bli behandlet sentralt av Vegdirektoratet og Miljøverndepartementet.

Pr. dags dato er arbeidet med traséutredninger godt i gang. For kryssingen av Karmsundet og Førdesfjorden er det utarbeidet teknisk forprosjekt for bruløsninger.

Aktuell bruløsning for Karmsundet, er ei hengebru med hovedspenn på 540 m. For Førdesfjorden er det tilsvarende ei frittfram bygd bru med hovedspenn på 285 m. Også tunnelalternativer for fjordkryssingene utredes i samarbeid med geologen fra veglaboratoriet.

For Karmsundet er det aktuelt med en tunnel på 4,8 km. For Førdesfjorden tilsvarende en tunnel på 3,8 km. Tunnelalternativene har største stigning på omlag 7%. Det videre planarbeidet vil avgjøre om bru eller tunnel-alternativer blir valgt. Begge er så langt vurdert som fullt ut teknisk forsvarlige løsninger.

For det tredje delprosjektet i prosjektet, forbindelsen fra Fosen til Raglamyr, er det flere mulige traséer for strekningen nord for Røyksund. Sør for Røyksund ser det så langt ut til at utbedring av eksisterende veg er den mest sannsynlige løsningen. Prosjektgruppa har som et ledd

i planarbeidet for dette delprosjektet, avholdt en idedugnad med grunneierne i området. En utradisjonell men vellykket arbeidsform.

Parallelt med konsekvensutredningen, vil det i 1995 bli utarbeidet kommunedelplan-forslag for de ulike delprosjektene i T-forbindelsen. 1996 og deler av 1997 er forventet å gå med til utarbeidelse av detalj-/reguleringsplaner mens detalj-prosjekteringen er ventet å kunne starte opp i siste halvdel av 1997.

Ny forbindelse til Risøy

I tillegg til T-forbindelsen, har prosjektgruppa også ansvaret for planleggingen av en ny hovedvegforbindelse til Risøy i Haugesund. Risøy er i dag ei viktig regionhavn som kommunen har planer om å bygge videre ut. Dagens vegforbindelse mellom Risøy og hovedvegsystemet går gjennom sentrum i Haugesund med de tilhørende negative miljøkonsekvenser. Hensikten med den nye forbindelsen er derfor å avlaste sentrum for gjennomgangstrafikk, spesielt tunge kjøretøyer, samt å gi næringstrafikken en bedre tilknytning mot hovedvegsystemet.

Det er utredet en rekke alternative løsninger, både bru- og tunnelalternativer.

I første halvår 1995 utarbeides derfor en hovedplan/konsekvensanalyse der de ulike alternativene er vurdert. Deretter, høsten 1995, skal det utarbeides detalj-/reguleringsplan for et anbefalt alternativ.

3D-illustrasjon av ei mulig ny hengebru over Karmsundet.

Krysningssted er i området ved Hydro aluminium AS.

GRETE WAITZ'S LØPET 1995

I år hadde Statens vegvesen Rogaland sine deltakere i Grete Waitz's løpet for 3 gang. Det var 10 deltakere i år, hvor av 5 kom fra biltilsynet i Haugesund.

Alle tok fly i år. Det gjorde at vi fikk en hyggelig fredag ettermiddag i Oslo. Etter at vi hadde installert oss ute på Montebello hvor vi skulle bo, reiste vi inn til Sjølyst hvor vi hentet startnummer og vandret rundt på messen.

Siden hadde vi en koselig kveld, før vi reiste hjem for å være godt forberedt til lørdagens løp.

I strålende vær, og med strålende humør tok vi oss en liten bytur før vi inntok Frognerparken til oppvarming og mye gøy. Vi traff en stor gjeng jenter fra Buskerud vegkontor som var imponert over at vi kom «helt fra Rogaland» for å være med i Grete Waitz's løpet.



Statens vegvesen Rogaland sine deltakere.

Bak fra venstre: Reidun Lanne, Rannveig Iversen, Anne Catrine Solberg, Karin Granberg, Nora Rygh, Kari Bjørlo og Ranveig Kydland.
Foran fra venstre: Reidun Helen Haugland, Anne Karin Øren og Else Tolo.

Vi startet i pulje 11 i år, og var avansert noen tusen startnummer.

Hele løpet er kjempegøy, og ble gjennomført med stil av alle. Dette er noe jeg skulle ønske at flere jenter fra vegvesenet i Rogaland ville ta seg tid til å oppleve. Det er jo klasser for alle, fra aktive som løper på tid, til mosjonsløpere (gåere).

Kom igjen jenter, bli med neste år

Vi må melde oss på i dette årstallet for å være sikre på å få delta i 1996. Det viser at Grete Waitz's løpet blir mer og mer populært. Med hjemreise (med fly) søndag middag, får vi ettermiddag og kveld hjemme med familien, og alt blir til en helg i mai som vi ikke vil unnvære.

KARIN

Holmenkollstafetten -95

VEGVESENET KNUSTE FYLKESKOMMUNEN

Fredag ettermiddag dro et busslass med forventningsfulle vegvesen-gutter avsted med kurs for hovedstaden. 9 timer, mange kilometer og gatekjøkken-besøk seinere trillet vi inn i Oslo etter en begivenhetsrik busstur der mobiltelefonen var blitt flittig brukt for å fylle opp de siste etappene etter forfall helt på tampen.

Lørdagen opprant med felles samling på Bislett. Startnummerutdelingen gikk i alle fall bra. Lagleder delte også ut store mengder av tannhygienisk tyggegummi med tanke på at våre løpere skulle gjøre godt inntrykk på evt. kvinnelige vekslingsdommere dagen etter. Kvelden ble tilbrakt på revy med Stavanger revyteater samt en liten tur på byen. Stemningen var upåklagelig!

Søndag formiddag var det igjen samling. En siste motivasjonsvekker. Målsettingen



Noen av vegvesenets Holmenkoll-gutter. Fra V.: Svein Sivertsen, Gunnar Eiterjord, Torunn Koll Fraffjord, Terje Børshheim og Leif Lauvås.

Foto: Magne Goa.

var klar: Vi skulle slå våre byråratkollegaer fra fylkeskommunen. 17000 deilige meter og noen dårlige vekslinger seinere var resultatene klare:

Herrer bedrift:

I: Bergen Politi	52.57
302: Statens vegvesen Rogaland	65.04
856: Rogaland fylkeskommune	73.57
(Det deltok totalt 1040 lag i klassen.)	

Vi knuste fylkeskommunen! Sluttiden var ikke helt som forventet. Men vi unnskyldte

oss med været. Kaldvær (og snø på Besserud-etappen) ble for tøft for oss.

Så bar det hjemover med stødige Arild som sjåfør. Utpå morgenkvisten så vi igjen Lagårdsvegen. En liten svipp hjemom før vi atter kunne sovne inn til KRØSUS.

Men vi kommer tilbake til neste år, med 2 lag - også damelag (mente Terje). Det er bare å sette i gang treningen om du vil komme med på laget.

GUNNAR EITERJORD

Bedriftsblad-kontakt mellom fyrtårnbedrifter

TEKST OG FOTO. HARALD SEL

Redaksjonen og redaksjonsrådet i Rygjavegen har vore på bedriftsbesøk. 11. mai var me gjester hos bergverksbedrifta Titania A/S i Sokndal. Der blei me tatt hand om på ein aldeles fortreffelig måte av redaktøren for bedriftsbladet Ilmenitten, Finn Nesvold, og gruvesjef Per A. Smedberg, som også er medlem i redaksjonskomiten for Ilmenitten. Per A. Smedberg vil elles vera ein kjent mann for mange i Statens vegvesen. Frå 1972 til 1980 arbeidde han i etaten som anleggsleiar på Suldalsvegen.

Bedriftsblad i 43 år

Det fins mange gode grunnar for å besøka Titania. For oss som er engasjerte med bedriftsblad, er det ikkje minst interessant at Titania var mellom dei bedriftene i Norge som tidleg starta opp med eige «husorgan». Ilmenitten er nå inne i sin 43. årgang. (Til samanlikning kan nemmast at Veggen og Vi er inne i sin 34. årgang og Rygjavegen har kome ut i 22 år.)

Kontaktledd til lokalsamfunnet

Ilmenitten har i alle desse åra ikkje berre vore eit organ internt for Titania A/S. Som den store hjørnesteinsbedrifta- og desidert største arbeidsplassen i Sokndal, har bladet nått fram til-

og blitt finlese av nær sagt alle innbyggjarane i kommunen.

Bladet inneheld ikkje berre reint bedriftsstoff. Kulturliv og lokalhistorie i Sokndal har t.d. hatt ein god del spalteplass. Årgangane av Ilmenitten har på denne måten også sin verdi som lokalhistorisk kjeldemateriale. For oss i Statens vegvesen kan det mellom anna vera av interesse å sjå tilbake på ein artikkelserie som tidlegare stortingsrepresentant Claus E. Feyling i si tid skreiv om gamle tråkk og ferdsselsvegar i Sokndal.

Fyrtårnbedrift

For Statens vegvesen, som av Arbeidstilsynet blei utpeika som Fyrtårnbedrift i Rogaland for godt helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i 1994, er det også interessant å besøka ei bedrift som i minst like stor grad har vore ei fyrtårnbedrift på dette området. Titania var årets Fyrtårnbedrift i 1992, to år før oss.

Og ein har ikkje kvilt på laurbæra. Få dagar etter at me var på besøk, 22. mai, passerte Titania A/S 500 skadefrie arbeidsdagar. Når dette blir lese, er ein på god veg mot 600 skadefrie dagar, dersom det ikkje har skjedd uhell i løpet av dei siste par vekene. Når ein veit at gruve- og bergverksdrift tradisjonelt har vore ein farleg arbeidsplass, er dei minimale skadetala ved Titania ganske imponerende.

Hjørnesteinbedrift

Det arbeider 315 personer ved Titania A/S i Sokndal, og bergverket har i tillegg betydelege ringvirkningar for næringslivet elles. Sokndal kommune med sine vel 5.500 innbyggjarar, er difor ganske sterkt avhengig av at bedrifta går godt. Dårlege tider for Titania betyr også dårlege tider for Sokndal kommune.

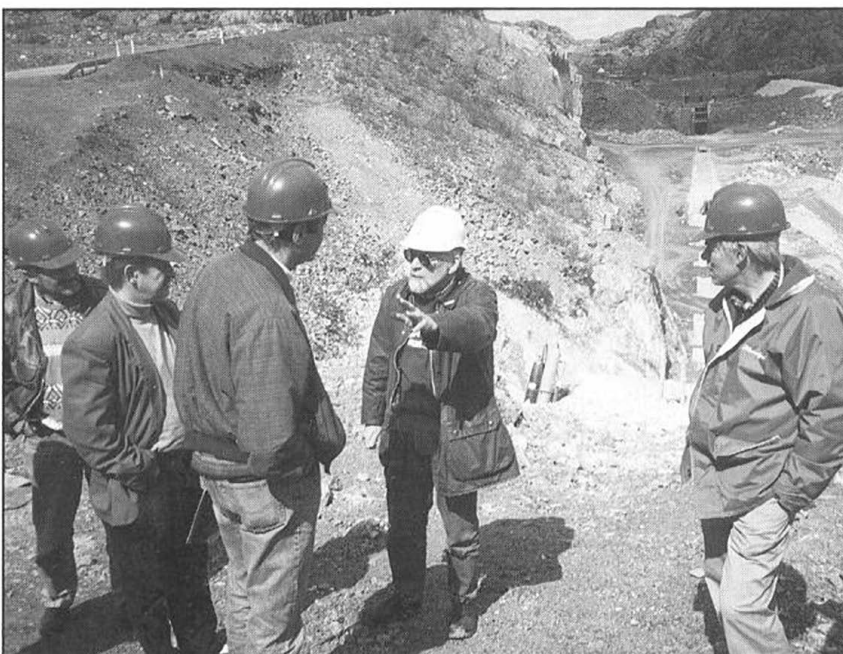
Store verdier

Ved bergverksdrift utvinn ein verdier av ein ikkje fornybar ressurs. Men Titania sine malmreserver på Tellenes er svært store. Kor store dei er har ein ikkje kartlagt fullt ut, men i alle tilfelle fins det meir enn 300 millionar tonn malm. I 1994 sprengde ein ut 5,2 millionar tonn totalt. Av dette var 2,7millionar tonn gråberg og 2,5 millionar tonn malm. Av denne malmen blei det produsert ca 840.000 tonn ilmenitt i tillegg til betydelege mengder magnetitt og kiskonsentrat.

Ilmenitten blir levert til Europas titanpigmentindustri, som forvandler den svar-te ilmenitten til eit reint, kvitt stoff - titandioksyd. Bruken av titandioksyd er mangfoldig. Mellom anna blir stoffet brukt til maling, lakk, papir, gummi og kosmetikk.

Dagbrot og stordrift

Brytinga av malm og gråberg foregår i dagbrot i nivåer med høgdeforskjell på 15 meter. Her, som elles ved bedrifta, er det stordrift og svære dimensjonar over alt. For kvar salve blir det f.eks. bora ein serie hol med diameter på 31 cm og 18 meters djupn. Høla, som er plasserte i eit nøye planlagt mønster, blir fylt 3/4 med flytande sprengstoff. Til kvar salve går det med ca 75 tonn sprengstoff og ein bryt ut omtrent 200.000 tonn fjell, som er nok til to-tre veker drift.

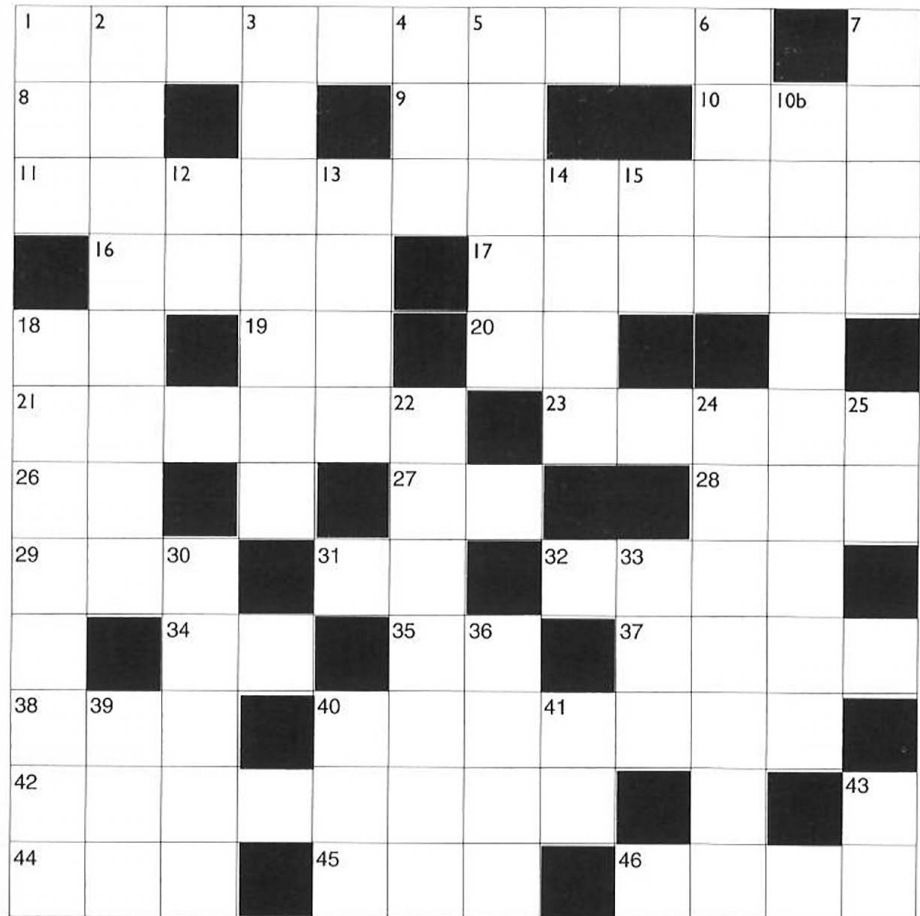


Gruvesjef Per A. Smedberg orienterer under omvisninga på Titania A/S. Frå v.: Lewy Dalen, Halvor Folgerø, Sigurd Sæland, Per A. Smedberg og John Mathias Mathiassen. I bakgrunnen ser me litt av det enorme gruvekrateret.

Kryssord nr.3/95

VANNRETT

1. Bestilling
8. Mynter
9. To vokaler
10. Gmlt. fylke
11. Bygningen
16. Strøs
17. Se
18. Adv.
19. Kikke
20. S sammenslutning
21. Påfyll
23. Sjøppel
26. Smerte
27. Dikt
28. Gave
29. Arbeid
31. Hest
32. Pålydende
34. Retning
35. Lever
37. Tegne
38. Merke
40. Løp
42. Frekke
44. Tallord
45. Springe
46. Medarbeidere



LODDRETT

1. Blomsterstand
2. Belegning
3. Gjengjeldelse
4. Belegg
5. Forbrytersamfunn
6. Trykk
7. Slekta
- 10b. Himmellegeme
12. Skål
13. Asen
14. Munnfull
15. Hest
18. Overlegen
22. Enkel
24. Merkelig ting
25. Et medie
30. Sykepleier eng.
33. Havørn
36. Gå amok
39. Ordner
40. Etse
41. Buskap
43. Elv

Løsningen på kryssord nr. 3/95 sendes til:

RYGJAVEGEN

Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 4. august 1995

Innsendt av:

Adresse:

.....



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

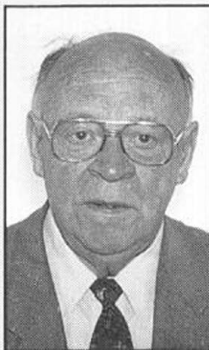
Kari Farbrot Bjørlo
Tau vegstasjon

Olav Øyvind Hamre
Vegkontoret

Rett løsning nr. 1/95

På bryggjekanten i sommarnatta

AV OTTAR ODLAND,
PENSJONERT
DISTRIKTSSJEF FOR NRK ROGALAND



Sommarnatt: Gå ut i kveldstill hage eller sett deg på ein bryggjekant. Gløym at du burde nått den bussen. La ferja gå, la flyet ta av. Det kjem fleire ferjer, det går andre fly. Du får ein dag i mårå.

Frå bryggjekanten anar du himmelranda langt borte i disen. Mot ein gryande dag teiknar fjellprofilen seg av. Litt av det tidlause, evige ligg over den. Presis den same gjennom uminnelege tider, gjennom dei mange hundreåra sidan ein sagakonge styrte langskipa sine inn i Hafrsfjord.

Under denne uforstyrrelege synsrande har landskapet elles merka mennesket sitt styr og si herjing med det. Ikkje minst viser det seg i Rogaland, mellom fjord og fjell vi vart fødte inn i.

Chester Danielsens maskinpark grov seg fram under sjøbotnar og spente opp bruer over sund og fjord.

Boknafjorden med øyar og kystlende var vi vane med å sjå frå skipsdekk og tofte. Nå openberrar han seg frå landsida. Frodige, låge bøar nedover mot den vide fjordspegelen vi ikkje ansa så lenge vi berre for omkring på han.

I vårt travle jæg over Rennfast møter vi får etter menneske i fjerne tidars helg og kvardag. Klosterkomplekset på Utstein, den vesle middelalderkyrkja på Sørbø, tider då gudshusa her nord i Europa måtte bli låge og små sidan resursane også var det, mens gotiske katedralar på kontinentet steig himmelhøgt med sine tårn og spir.

Likevel var himmelen nær her òg, i helg og også i kvardagen. Om den vitnar låge naustmurar på strendene utover mot Mortavika. Ordlaust seier dei sitt om respekt for overlegne naturkrefter og om tøffe menneskekår. Men også om høgverdig handlag med materialet, steinen. Stein som etter tusen år ligg fast og trygt der hage hender la han ein gong for lenge sidan.

Det låge nausttaket er borte eller skifta ut med seinare tidars meir forgjengelege materialer. Men like lågt kryp murane inn i bakke og fast grunn for ein oppdregen båt som enda ein gong søkte til lands etter farleg ferd over skavlar og stampesjø på det lunefulle fjordhavet mellom Nord-Rogaland og øyane.

Eit mektig perspektiv, ikkje minst målt mot dei små og skrøpelege skrammene mennesket har karva inn i det. Gassterminalen på Kårstø ruver på nært hald. Statistikk og verdital imponerer, dei òg. Men målt mot fjordspegelen og Boknafjellet blir det lite og smått. I tevling med synsrande maktar ikkje mennesket stort.

Det kan vera ei lita trøyst i det, der på bryggjekanten i sommarnatta, i ei verd der stadig sterkare utfordringar veltar mot oss. Ei verd med nye perspektiv og nye problem som forresten ofte er gamle, men har vore gløymde under tvang og diktatur. Grenser på flyttefot som aldri før i vår tid, nasjonar som manglar det meste og knuser det dei har med våpen som alltid synest å vera tilgjengelege når trua og viljen er sterk nok.

Sjå mot himmelranda. Den kan du lita på!

SMÅKONGAR I HAFRSFJORD

Mens Norge blei samla til eit kongerike ved slaget i Hafrsfjord for omlag 1100 år sidan, rår framleis småkongane i Statens vegvesen.

På same vis som det var mellom småkongane før Harald Hårfagre si rikssamling, er heller ikkje småkongane i Statens vegvesen samde om eitt og alt. Til dømes har det i lang tid vore stor strid mellom veg-herrane i Rogaland og Nordland om kor vidt Harald Hårfagre verkeleg samla Noreg til eit rike ved slaget i Hafrsfjord.



Striden skal ha starta under ei vegsjeffsamling i Trøndelag. Her framheldt Arne frå Nordland at slaget i Hafrsfjord ikkje kunne reknast som anna enn eit kretsmeisterskap. Etter bataljen i Hafrsfjord rådde småkongane like godt, i Trøndelag, i Nordland og i det meste av landet elles.

Dette lika Chester frå Rogaland ille, og tok til motmæle.

Arne hadde på si side alliert seg med sjølvaste samferdselsministeren på den tida, Johan J. Jakobsen.

Han sa seg samd med Arne, og Chester fekk mykje motbør.

Seinare har begge saumfare dei historiske kjeldene om rikssamlinga og slaget i Hafrsfjord. Og jo meir dei har lese, jo tryggare har dei begge blitt på at deira eige historiesyn er det rette.

Tidleg i vår gjorde dei to eit forsøk på å koma til semje. Chester bad Arne om å koma til Rogaland, slik at dei kunne drøfta saka på historisk grunn - ved sjølvaste rikssamlingsmonumentet Sverd i fjell.

Arne kom med heile sin stabs-flokk. Då samla også Chester sine folk, og i brodden for kvar sin flokk drog dei to småkongane til Hafrsfjord.

Etter hardtslåande argument frå begge sider, måtte ein om-sider slå fast at alt var nytteslaust. Men dei to småkongane skildest som vener, samde om at dei framleis vil vera usamde, - iallfall når det gjeld historiesyn.

HARALD

50 år

Jacob Høyland
Haugesund - 11. juni

Olav Tørresdal
Anl. Hgsd./Sand - 30. juni

Karin Tønnesen
Vegkontoret - 2. juli

Magne Andre Schei
Skilt- og oppmerking - 9. juli

Anne Karin Øren
Biltilsynet Stavanger - 14. juli

Kjell Narvestad
Egersund - 1. august

Torleiv Kolbeinsen
Haugesund - 27. august

60 år

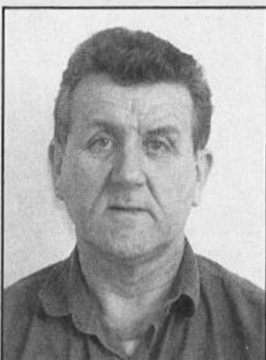
Jon Haugslund
Anl. Stavanger - 29. mai

Øystein O. Austarå
Bærheim - 26. juni

NYE
MEDARBEIDERE

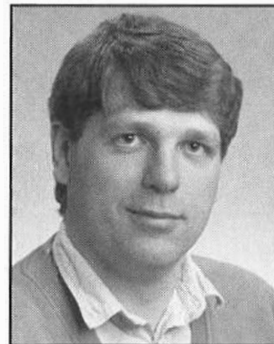


Anne-Line Aanonsen
Engasjement som inspektør ved
Biltilsynet Stavanger - fra 30. januar



Alfred Brovold
Engasjement som inspektør ved
Biltilsynet Stavanger - fra 6. juni

Staten må verdsetja høgare utdanning



AF-medlemmer i Statens vegvesen Rogaland har gjennomført streik.

Me streika i ei veke før Regjeringa fastsette at dei ville gjera bruk av tvungen lønnsnemd.

Bakgrunnen for streiken var at Staten og AF ikkje vart einige under lønnsforhandlingane og den påfølgjande meklinga.

Etter AF si meining vil ikkje Staten honorera høgare utdanning. AF har i fleire år kravd at arbeidsgjevar skal verdsetja utdanning ved å gje universitets- og høgskuleutdanna meir lønn.

Nyutdanna ingeniørar i Statens vegvesen startar med lågare lønn enn fagarbeidarane (kr 158.000 mot kr 161.000), og oppsynsmenn har ei startlønn som ligg høgare enn det ein avd.ingeniør har etter 24 års teneste i etaten. Dette kan mellom anna føra til at ein verksmeister med ingeniørlønn har mindre betalt enn sine underordna fagarbeidarar.

Nyutdanna sivilingeniørar med 5 års utdanning frå Høgskule eller Universitet, har i Vegvesenet lågare lønn enn personar som kjem frå teknisk fagskule. Dette kan ikkje vera rett, og ein naturleg konsekvens må vera at arbeidsgjevar kompenserer for lang utdanning.

Lang utdanning fører til store (og dyre) studielån. Ein person med utdanning på 5 år vil ha eit lån på omlag kr 250.000. Utgiftene med å studera har auka kraftig dei siste 10 åra. Kostnadane har gått opp med 70-80 %, medan lønningane berre har auka med 25-30 %. Eit naturleg mål må vera at grunnlønna må stå i forhold til lånet. For 10 - 15 år

sidan, fekk nyutdanna sivilingeniørar ei nybyrjarlønn som omtrent tilsvarte eit normert studielån.

Me i NIF og AF meiner at Staten som arbeidsgjevar skal honorera lang utdanning med høgare løn. For at Statens vegvesen skal gjera dei oppgåver som er pålagt, må ein ha personell med høgare utdanning.

Når personar med lang utdanning tapar økonomisk på å jobba i Staten, samanlikna med andre arbeidsgjevarar, vil fleire etter kvart velja å gå over i annan jobb. Det er óg fare for at dei beste ikkje vil søkja jobb i Vegvesenet. Med dette vert det ein fare for at kompetansen blir nedbygd.

Lønnsutviklinga for AF-medlemmene har vore dårleg dei siste 15-20 åra. For oss i Statens vegvesen her i Rogaland er situasjonen dårleg, samanlikna med andre offentlege etatar i regionen.

Lønna til saksbehandlarar ligg 30.000-40.000 kr under tilsvarande jobbar i t.d. kommunane på Nordjæren, medan leiarlønningane ligg 50.000-100.000 kr under det kommunane betalar.

Som fagforeining er det av dette 2 viktige mål i neste lønnsoppgjer:

- Staten må honorera lang utdanning med høgare lønn.
- Statens vegvesen må gjennom dei lokale forhandlingar unngå at vår etat tapar endå meir i høve til andre offentlege etatar.

IVAR HEBNES
tillitsvald NIF



Statens vegvesen
Rogaland



RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER



Det er mørkt inn gjennom tunnelen. Berre dei små trankoler lyser som glør i mørket. Rambern og Bas-Bendek står og lastar steintralla. Lufta er tung av den forgiftige dynamitt-røyken, og hjelper til å løysa sveitten. Sveitten renn av Rambern.

Over dei i stuffen driv dei hine karane og borar i fjellet.

Rambern og Bendek skyv ut steintralla, går på kvar si skeine gjennom mørket, og krøkjer ryggen. Kring dei regner vatnet frå taket, og væter dei to. Gong og annan dett ei steinflis frå veggen, og slår seg sund i ein smell. Tralla ramlar og gnaurar etter skeinene. Så lyser dagen fram, dei to kjem ut av tunnelmunningen. Lyset skjer kvitt og kvast inn i synet, som i tunnelmørket har opna heile gluggen i svartauga.

Frå
«Dansen gjennom skuggeheimen»
av Kristofer Uppdal.
(Første utgave i 1921 på forlaget
H. Aschehoug & Co.)

Sirka halvparten av gjengen som i april var ferdige med drivinga av den 1.670 meter lange Stolpen tunnel ved Austrumdalsvatnet i Bjerkreim, etter eit drygt halvt års drift. Framme frå v.: Kjetil Nordbø og Tor Gjemlestad frå Statens vegvesen Vest Agder. Ståande frå v.: Erling Manneråk frå Vest Agder, Asgeir Nordtveit, Sverre Kvinnesland, Magnus Weltzin, Otto Lunde, Bjørn Olsen, Olav J. Stokkenes og bak på dumper-hjulet sit Sigfred Næsheim.



RYGJAVEGEN