



Nr. 5 -- OKT. 1995 -- 23. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Tiltru og glede! Vegsjef Chester Danielsen klypper gjerne ein bit av snora når ungane flokkar seg rundt han etter vegopning. Her er 6 år gamle Malin Bruland den heldige og som kvitterer med eit strålende smil. Les meir om Rv 13 Bratlandsdalen, som blei opna i strålende sommarver på side 12 og 13.

AV INNHALDET

- Elbil-satsing i Rogaland
- Kjøre- og kviletidkontroll
- Pionerprosjekt for brusedlikehald på Karmøy
- Bedriftskulturen, hva er det?



Statens vegvesen
Rogaland

Vegsjefens 3 minutter...

RYGJAVEGEN

Nr. 5 - OKTOBER 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

Eva Vivoll

Baksidefoto

Eva Vivoll

Opplag

1800 eksemplar

Høgsfjordrøret er et spennende og kontroversielt prosjekt som vi i Statens vegvesen Rogaland i lang tid har gått inn for å få realisert.

Denne positive holdningen har vi full dekning for i politiske flertallsvedtak i berørte kommuner og i Fylkestinget, - og også i departementet og Stortinget sine uttalelser og vedtak.

Vår holdning har først og fremst bakgrunn i en overbevisning om at fast vegforbindelse til avløsning av ferjer vil være en forutsetning for en positiv utvikling både næringsmessig og befolkningsmessig for fastlands-Ryfylke.

Men vi har dekning også i andre viktige forhold, - f.eks. økonomi og miljø. Samfunnsøkonomisk er Høgsfjordrøret et godt og rentabelt prosjekt, - på linje med f.eks. Rennfast og langt bedre enn mange store vegprosjekt som blir bygd i dette landet.

Privatøkonomisk er det også i det lange løp bedre enn fortsatt ferjeforbindelse.

Vi har også klar dokumentasjon for at fast forbindelse for Ryfylke er bedre enn fortsatt ferjedrift med hensyn til utslipp av farlige gasser, - og det til tross for at omfanget av biltrafikken vil øke. Økning i biltrafikken er for øvrig liten i den store sammenheng og f.eks. langt mindre enn den årlige trafikkvekst i fylket. Den tilsvarende antagelig ikke mer enn såvidt en ukes trafikkvekst.

Det skjer i disse dager mange spennende ting omkring dette prosjektet. Vi har fått tildelt midler til fortsatt forskning og utredning, og vi tror dette vil betale seg stort i form av en bedre, sikrere og billigere konstruksjon. Vi er i ferd med å etablere en prosjektorganisasjon som i første omgang vil ha som oppdrag å utarbeide, - og kvalitetssikre - fullstendige nye anbudsdokumenter innen utgangen av 1997. Prosjektet blir stadig omfattet av stor internasjonal interesse, - mange land avventer nå realisering av Høgsfjordrøret før de selv setter igang med tilsvarende prosjekt.

Høgsfjordprosjektet vil bli omtalt i vårt forslag til revisjon av NVVP, og vi vil også i dette dokumentet gå positivt og sterkt inn for at Ryfylke gjennom dette prosjektet skal få sin fastlandsforbindelse.



Elbilforum Rogaland og Statens vegvesen

Det er over 100 år sidan den første elbilen blei stilt ut i London. Alt i 1899 nådde elbil ein fart på over 100 km/t.

Dei første serieproduserte bilane frå århundreskiftet var elektrisk drivne. Ved århundreskiftet var det omkring 15.000 elbilar i USA, og i 1910 var talet nærare 34.000.

Fram til første verdenskrigen auka talet på elbilar sterkt, både i USA og Europa. Men så tapte el-bilane for konkurransen med bensin- og dieseldrivne bilar.

I dag ser det ut som elbilen kan få eit nytt gjennombrudd. Noko som ikkje minst talar for det, er dei enorme miljøproblema i storbyane verda over. Sett på den bakgrunnen

er det viktig at det nå blir satsa på bruk av elbilar i Rogaland, og at Elbilforum Rogaland er danna.

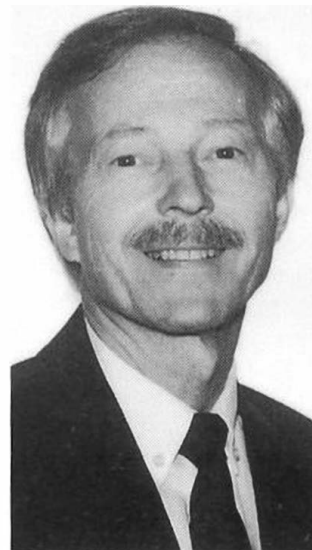
At elbilforumet blei oppretta etter initiativ frå Statens vegvesen Rogaland, er både gledeleg og naturleg. Det er eit nytt eksempel på at etaten tek miljøproblema på alvor.

Statens vegvesen byggjer gode vegar som fører til god og trygg transport - men også til miljøskadelege utslepp. Difor er det naturleg at etaten også engasjerer seg i arbeidet for å få ein bilpark som forurensar mindre, og aller helst - som elbilen, nesten ikkje forurensar i det heile.

HARALD SEL

Ved eit vegskilje?

Av utbyggingssjef Lidvard Skorpa



INNHALD

Vegsjefens 3-minutt	2
Elbilforum Rogaland og Statens vegvesen	2
Ved eit vegskilje?	3
Idylliske Røyksund har endelig fått bru	4
«Røyksonsbrunå»	5
Elbilforum Rogaland er oppretta	6
Elbilen - transport, miljø, energi	7
Intervju med Ivar Eikehaug	8
Forslaget til Statsbudsjett for 1996 ..	9
Grafisk senter på Administrasjonsavdelinga	10
Nybrottsarbeid innen vedlikehold på Salvøy bru	11
Vegen gjennom Bratlandsdalen opna med feisel, bor og skot	12
God framdrift på «firefelten»	14
Nytt fra Bedriftsidrettslaget	15
Statens vegvesen på miljømessa ENS	16
Arbeidsmiljøprisen 1995	16
Lagårdsvegen får kollektivfelt	17
Minneord	17
Personalnytt	17
Tjue gode pensjonistår for Aksel ...	18
Kryssord	19
Kjøre- og hviletidkontroll	20
Kjøre- og hviletidsbestemmelsene ..	20
Bedriftskulturen, hva er det ?	22
Tillitsvalgtes spalte	23
Ny administrasjonssjef	23

Tansport og samferdsel har alltid vore av stor interesse både for menigmann og for politikarar, og dette ser ut til å bli tilfellet ved denne vegplanrevisjonen også. I minst like stor grad som før, om vi har tolka den samferdselspolitiske debatten vi har hatt i den seinare tid rett. Dette kom også fram ved kommune- og fylkestingsvalet.

Det ser ut til å bli ein sterkare konkurranse mellom nye store veganlegg og satsing på kollektivtiltak og miljø. Mange meiner at bybane i Stavanger og dobbeltspor på Jærbanen er det som skal til for å løyse transportbehovet i fylket på ein effektiv og miljøriktig måte. Det synest som om to ulike ideologiar, «bilisme» og «kollektivism» støyter saman, og då er det ikkje lett å føre ein sakleg diskusjon. Det kan også bli eit spørsmål om prioritering av oppgaver i by eller landområder.

Eg vil nemne eit par trykksaker som er gjevne ut nyleg: «Transport i Rogaland: Ved et vegskille» frå Naturvernforbundet i Rogaland, og «Ved veis ende» frå Norges Naturvernforbund. Begge skrifter har ei svært kritisk haldning til vegutbygging, og kunne ha vore viktige debattinnlegg i den situasjonen vi står framfor med revisjon av NVVP.

Dessverre ser det ut til at dei er meir meint til å skape avstand mellom naturverninteresser og vegetat enn til å bidra til ein betre veg- og vegtrafikkplan. Dette er svært skuffande, for det er ikkje tvil om at ein konstruktiv dialog med ulike interessegrupper er nyttig.

Naturvernforbundet i Rogaland sin rapport drøfter ikke transport i Rogaland generelt, men tek oppatt gamle og velkjende motargument mot Høgsfjordprosjektet og T-forbindelsen. Det er skuffande å sjå at Naturvernforbundet har lagt seg på ei usakleg linje, og at dei nyttar urette tal i sin argumentasjon.

For oss betyr denne nye situasjonen at vi må bli flinkare til å få fram konsekvensane av alternative måtar å løyse transportbehovet i fylket på. Vi må markedsføre våre gode argumenter på ein betre måte overfor politikarar, organisasjonar og alle våre brukarar/kundar. Og vi må i større grad bruke eit språk og uttrykksformer som gjer at budskapet når fram og blir forstått.

Med norske flagg sto ungene oppstilt, spent på å bivåne bruåpningen.

FOTO: EVA VIVOLL

Idylliske Røyksund viste seg fra sin beste side da det 31. august var duket for offisiell åpning av ny Røyksund bru. Både smått og stort hadde møtt fram for bivåne begivenheten, og med flaggene til topps, korpsmusikk og sol fra skyfri himmel, dannet det den beste ramme for den høytidelige handlingen.

TEKST: EVA VIVOLL

Åpnes med gass

Det var ordføreren i Karmøy, Leif Malvin Knutsen, som utførte det ærefulle oppdraget å kutte båndet. Og denne gang var redskapet hverken saks eller kniv, men gassflamme fra Statoils anlegg på Kårstø. Statoil har gitt et tilskudd på 1,2 mill. kroner til bygging av ny bru, i tillegg ligger gassledningen til Kårstø delvis i dagen på Fosen.

Blomster til gamlebrua

Før den offisielle åpningen, benyttet vegsjefen anledningen til å ta farvel med den gamle brua. - Noe av det kjekkeste jeg vet er å åpne nye veger og bruer. Det triste er å ta farvel med gamle byggverk tiden har løpt fra. Og det er første gang jeg tar farvel med ei bru som er yngre enn meg selv, sa vegsjefen, og bandt blomster på rekkverket til gamle Røyksund bru. Like etter gikk første salve på den gamle sliteren, som nå ender som fyllmasse på Karmøy.

Gassflammen fungerte perfekt da snora skulle kuttet. Fra venstre, vegsjef Chester Danielsen, ordfører Leif Malvin Knutsen og direktør Nils Bjørn Jordal, Statoil.

FOTO: BÅRD ASLE NORDBØ



Idylliske Røyksund har endelig fått ny bru

Fest på gendahuset

Fosen Bygdalag hadde stelt til fest i grendahuset. De innbudte gjestene, som besto av representanter fra Karmøy kommune, Statoil, entreprenører, grunneiere, Fosen bygdalag og Tuastad bygdalag, samt ledelse og arbeidere i Statens vegvesen, fikk mellom taler og kåseri servert både velsmakende rømmegrøt og marsipankake. Lasse Pedersen, eks-medlem i ikke ukjente Tre Busserruller, fikk fart på forsamlingen i sitt glimrende innlegg om «Røyksonsbrunå».

Flaskehals

At det var på tide med ny bru var det ikke uenighet om. Den gamle brua som gikk inn i sitt 54. år, har vært en flaskehals for lokalbefolkningen. Planleggingen av ny bru startet allerede i 1991,

men arbeidet ble ikke påbegynt før i september 1994.

Bit av T-forbindelsen

Med denne åpningen er første biten av den framtidige T-forbindelsen klar.

T-forbindelsen vil når den står ferdig, gjøre det atskillig enklere for lokalbefolkningen på Fosen og Tuastad å komme til kommunesenteret på Karmøy. Men ennå er det langt fram, det antydes mulig byggstart i 1998, alt etter hvor raskt det går med finansieringen. Men det tar ikke «fosningen» så tungt, - Vi har venta før, vi, sa en av lokalbefolkningen, og sikter kanskje til tidligere generasjoners arbeid for å få fastlandsforbindelse. I 1904 ble det første kostnadsoverslaget til fastlandforbindelse til Fosenøya lagt fram. Og brua sto ferdig i 1941.



«Røyksbrunå»

AV LASSE PEDERSEN

Eg trur ikkje u likkte de så godt dette here nya så kom.... ja eg syns faktisk atte hu knirka litt ekstra her ein dag eg kjørte øve na bærra på skøy liksom og.... eg kjørte øve na barra for å føla stemning liksom.... vel va u gammale, men ka gjorde nå de da. Hu har jo klart seg i mongje år den gamla brunå og.... ja for de e den gamla brunå eg snakka om som dokke vel forstår.... vore te hjelp mong ein gong.... stonde der i allslags vær og stritta imot.... tonge mjelkebilar.... busa....bila, sykklar å gåandes har hu lost sikkert øve.... samtidig så u har kikkt itte dei så gjekk onda na og.... dobbelt ansvar for null betaling, knapt nok et strok med billige blymyngja har di stroke øve meg når di syns atte de blei reint for gale, e vel han Chester de så har bestemt atte di sko broka opp slompane på meg.... så mens Karnsundsbrunå e blitt sandblåste å sprøyte me allslags go lokt å blått å nye lys å greier, ja så har eg måtta ha tatt te takke me slompane. Va vel kje verdt de eg. Eg så har stonde mækje lenger en den dera høgpera bleia så strikkje seg øve Karnsonde der nord.

Men go utsikt har ho hatt.... flirt litt me seg sjøl når ein elle aen hallgalen nybjynnar me seilbåt har gjort forsøk på å seila onde uten å ta borti land, å de e kje allti de komme heilskinna igjønå da.... amatørar så aldri burde vore på sjøen.... me millionbåt å joggedressar i to fargar å null greia på å seila onde ei bru.... panoramautsikt rett nerpå dekke på kabinkrusaren der an for igjønå sondet mens nymfå låg bakpå akterdekket utan å ana atte der oppe va der full øvesikt, men hu hadde igronn aldri likt toppløst, de blei for moderandes de.... men akkurat å kjikka litt sålesen av å te når hu hadde go ti de va jo noge anna.

De kjekkaste va igronn om sommrane når forelska par sto midt på brunå å holdt einaen i hendene å kviskra ømme ord i øyra på einaen, lente seg på rekkvarkje å klinte seg attåt så de har knakt rekkvarkje mong ein gong, å joda di kan vara gla atte ho ikkje konne snakka.... di sko blitt noge rauga i kjekane både den eine å den andre om hu hadde tatt te å fortelja om ting.... men di trenge ikkje otta.... hu helle de u låva.... meir elle ka andre gjere.... ka sjer.... plutselig uten å spørja

ein gong så går de igong me nye bru.... uten å gi hena nogen forklaring i de heila tatt.... kor blei de av, nabovarsele te hena.... ka i all varden hu har vel gjort jobben sin å vel så det vel.... utakk e verdens lønn.... men di kan barra gå me nasen i vere, siste ord e kje sagt ennå.

Å de e nå kje sikkert atte de blir så mækje bere om denne here overlegna

De vare vel kje så lengje så ska di ha bompengar for å kjøra øve, å då kan di kåma, di får kje gå øve meg meir iallfall, barra så de e sagt, di kan symja øve for meg.

Men eg har merka meg ein ting å de e atte der e ein tendens te atte å verne gamle bruer å veier å greier har ein tendens te å bli rehabiliterte itte atte di



Like etter åpningen av ny Røyksund bru, gikk første salve for å fjerne gamlebrua.

sementstokkjen ska fora folk øve.... å de såg ka så hendte.... hu fekk seg jo ein nasastyvar da her i fjor.... rett i fjoren for u va klar i de heila tatt.... amatør....ka vil hu der oppe da.... tålte vel kje høyden tenkje eg.... å så e de stor ståhei då, me åpning å selskap å selebre gjester, å ingjen tenkje eit sekund på atte gamlabrunå, så varkeligen har gjort jobben blir ståandes å kopa, utan å bli bidde, uten å få snor og blommar, å utan atte nogen ofra na ein tankje.... e de løye atte u knirka.... ja ja sålesen e de utakk e verdens lønn så menesjene seie.

Men barra pass, de e nå kje sikkert atte de blir så mækje bere da forde om ei nye øvetar, eg barra seie de eg.... barra vent.

har stonde i glømselens slør i ein del år.... å så plutselig så e der ein elle aen fornuftige person da så finne ut atte dette gamla glømde vil vara ein store turistattraksjon, då blir de trykkte prospektkort i tri fargar.... av gamla Røyksbrunå.... busslaster me rike amerikanarar å tyskerar.... i kø for å fotografera å gå øve brunå.... ikkje så mækje så senda et blick på den nye brunå dokke.... klappa på rekkvarkje.... skrøyta å fotografera.... sjå på linjene å arkitekturen å greier....

Det måtte vara tingen.... men neida.... de di planlegge me meg, gamlebrunå, de e å kutta meg opp å ha meg te molo det.... bortpå gamle sildoljen ans Frimann elle ka de e....du snakkom respekt for vardier.... di kjem te trega....

Men imjyddlå oss sagt alse.... dette herre trenge dokke ikkje seiå sålesen utforbi husets veggjer da.... u va igronn litt stilige og da den nya brunå, synd atte u e altfor onge for meg.... gamlebrunå.

Forurensing tvinger oss til å tenke i nye baner

Bil og bensin har hittil hørt sammen som hånd i hanske. Men det er lite trolig at bil og bensin er framtidens løsning. Utviklinga går raskt.

Det finnes energi vi ennå ikke kjenner og som vi bare så vidt har starta utforskinga av.

Fossile brensler er på veg ut. Inn kommer fornybare energiformer.

Forurensing tvinger oss til å tenke i nye baner. Og da er det mye som taler for at elbilen innen overskuelig framtid, langt på veg vil erstatte dagens bensin-drevne bil.

Prøvekjøring av den norske elbilen CityBee som produseres av Pivco, her på Pivcos egen testbane på Bjørkelangen. FOTO: OLA UNDHEIM

ELBILFORUM ROGALAND ER OPPRETTA:

Arbeid for bruk av elbiler og redusert utslipp fra bilparken

AV OLA UNDHEIM

Etter initiativ fra Statens vegvesen Rogaland er det opprettet et eget forum for elektriske kjøretøyer i Rogaland. Dette har fått navnet **Elbilforum Rogaland**, og har som formål å fremme interessen for- og bruken av elektriske kjøretøy, for på sikt å redusere utslippene fra bilparken.

Interrimstyret i Elbilforum Rogaland består av:

Ola Undheim, Statens vegvesen, leiar
Tom Helgevold, Stavanger Energi
Hans M. Lien, Stavanger kommune
Harald N. Røstvik, Sun Lab

Elbil-seminar

Forumets første oppgave var å arrangere et elbilseminar, noe som ble gjort i forbindelse med ENS-95.

Tilsammen var det nærmere 90 personer, bedrifter og etater som deltok på dette seminaret. Målet var å

finne fram til personer, etater og bedrifter som kan tenke seg å anskaffe en elbil. Disse fikk en interessant innføring om elbilen, samt at det var anledning til å prøvekjøre fire forskjellige elbiler.

Stavanger - Norges elbilby

Stavanger kommune er også «tungt» inne når det gjelder elbiler. Som eneste by i Norge, er de anbefalt av CITELEC - en europeisk organisasjon for elbilens fremme - til EU for utvikling av prosjekter vedrørende elbiler. Dette kan gi en del prosjektmidler fra EU, samt at det fra lokal- og rikspolitisk hold er uttrykt ønske om å gjøre Stavanger til Norges elbil-by.

Stavanger har som mål i sin CITELEC-rapport, at de i løpet av 1997 skal ha ti elbusser og 20 elbiler i bruk, samt at man innen 1999 skal ha 100 elbiler.

Forskning og kompetansesenter

Stavanger Energi er også svært aktive på elbilfronten. De har forhandlinger med den norske elbil-produsenten Pivco om kjøp av 20 CityBee elbiler, hvorav seks skal gå i et forskningsprosjekt/-samarbeid med Transportøkonomisk Institutt.

Stavanger Energi arbeider også med et eget kompetansesenter for elektriske kjøretøyer.



Først må følgende slås fast: Elkjøretøy løser ikke alle problemene vi står overfor. I første rekke gjelder dette arealbruk og trafikkulykker.

Dramatisk energiøkonomiserende

Men elkjøretøyer løser mange nok problemer til at de er svært interessante:

- Utslipp til luft av skadelige gasser og partikler elimineres.
- Elkjøretøyets kompaktet og lette vekt vil i framtida medføre redusert materialbehov.
- Materialvalg fører til økt mulighet for resirkulering og følgelig opptil 90 prosent redusert behov for energi til produksjon av nye elkjøretøy, redusert bilfabrikkutslipp og tilsvarende reduksjon i kjøretøyets behov for energi til framdrift.

Altså: Elkjøretøy-konseptets fundament er dramatisk energiøkonomiserende.

Lokale tiltak

Behovet for renere energi til kjøretøyer tvinges fram av hensyn til miljøet. Situasjonen i mange byer er så ille at det må handles. Lokale tiltak tvinger seg fram.

I Singapore har man innført knallharde restriksjoner på bilanskaftelse og bilbruk, organisert kameratkjøring og godt utbygd kollektivnett. Derfor er Singapore i dag en av verdens reneste by og meget attraktiv å bo og arbeide i.

I Thailands Bangkok har man gitt blaffen og resultatet er at f.eks. 40 prosent av alle politifolk som har utetjeneste, har vært eller er behandlet for luftvegsinfeksjoner.

I Mexico City sendes utenlandsk gravid ambassadepersonell tilbake til hjemlandet, fordi faren for fosterskader er overhengende på grunn av luftforurensing fra trafikken.

Globale tiltak tvinger seg fram

Langsamt ser vi konturene av formidabile regninger som er på veg, for noen generasjoners uhemmede bruk av fossil energi. Disse regningene inkalkuleres ikke i driften av fossilt drevne kjøretøyer. I stedet gjemmes de bort på helse-reparasjonsregnskapene og bygnings-skaderegnskapene.

El-bilen - transport, miljø, energi

SIVILINGENIØR HARALD N. RØSTVIK



blir regnet mellom de fremste ekspertene innen energiøkonomisering.

Han er engasjert i arbeidet for å fremme og utvikle kjøretøy og transportsystemer som bruker renere energi enn de fossile energikildene (hovedsaklig olje og bensin).

Vi presenterer her et utdrag av foredraget som Røstvik holdt under Elbil-seminaret under den internasjonale miljømessa, ENS, i Stavanger 24. august.

Energibrukens totalpris framkommer ikke. Det framkommer ikke at dagens pris på fossil brensel må dobles dersom skadevirkningene skal innkalkuleres. Det framkommer derfor ikke at det er økonomisk forsvarlig allerede nå å igangsette en gigantisk overgang til ren energi.

Ikke alle politikere har innsett dette og handlet adekvat. Men det har nå de fleste forsikringsselskapene. De får nemlig regningene på bordet og er plutselig blitt miljøorganisasjonenes sterkeste allierte, - simpelthen for å hindre egen konkurs.

Miljøstatus

Situasjonen er ute av kontroll og ille nok til at den rammer alle. Regningen er på veg. Vi kan ikke løpe fra problemene lenger. Derfor blir noe gjort. Renere kjøretøyer tvinger seg fram.

Teknologistatus

Elbilens kjørelengde-verdensrekord tilhører, ifølge Guinness Book of records, sveitsiske Horlachers fire-seters konseptbil, med 540 km (tilsvarende Oslo - Trondheim) på en ladning.

Energibruk omregnet fra elektrisitet til bensin er 0,03 liter pr. mil. Det vil si en tiendedel av dagens mest energiøkonomiske bensinbiler. Altså: Eldriftens effektivitet slår knock out på forbrenningsmotoren med 100 års erfaring. Noen elbiler aksellerer allerede i dag raskere enn biler med forbrenningsmotor.

Energiforsyningsstatus

Hvor skal energien til å drive elbilene komme fra?

Den globale energiressursbasen tilsier at de fossile energikildene tømmes raskt uansett. Med dobling av befolkningen i India og Kina de neste tiår, samtidig med økt velstand, vil de fossile lagerressursene tømmes to til tre ganger så fort som oljeselskapenes statistikk i dag tilsier.

Bare veksten i antall kjøretøyer i land som India og Kina betyr at miljøforbedringene, som mer effektive bensinbiler eller overgang fra bensin til gass, spises opp nesten umiddelbart.

På sikt er det nok derfor de nye fornybare energikildene (strøm fra sol og vind og biodiesel fra biomasse) sammen med den allerede utbygde vannkraften, som vil bli dominerende.

Holdningsendring

Da vi i 1989 importerte den første elbilen til Norge, for å flytte fokus til løsninger og å presse norske myndigheter til å gi avgiftsfritak på rene kjøretøyer, ble vi mobbet og latterliggjort. I dag, bare seks år senere, er situasjonen totalt forandret.

Det som er påfallende er derfor hvor fort holdningene til elkjøretøyene har snudd seg. På så få år er det til og med etablert et forhandlernet for danske elbiler, selv i oljelandet Norge. Det er også under etablering en egen elbil-produksjon i Norge. Allerede i dag har u-landet India tre solcellefabrikker og det finnes strømlademaskiner i New Delhi.

Store muligheter i Norge

I Norge har vi mange forutsetninger for å lykkes:

- Nesten all strøm kommer fra ren vannkraft.
- Strømnettet er ekstremt godt utbygd
- Vi har aluminium produsert med strøm
- Vi har olje som råvare for plast
- Både aluminium og plast er resirkulerbart

Samfunnsøkonomisk er det derfor ingenting som burde hindre rask introduksjon av elkjøretøyer, etter hvert som bilparken skiftes ut.

Bilsakkyndig flyentusiast opptatt av mennesket

Han er ein fargerik person, og til tider har han vore ein omstridd person.

Ivar Eikehaug brenn ikkje inne med sine tankar og idear.

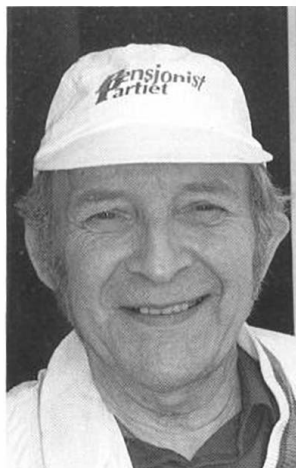
Etter godt over 30 års teneste i Biltilsynet, har han nå tatt farvel med etaten.

Men truleg har han hatt ein mjuk overgang til pensjonist-tilværet.

Iallfall har han alt i inneverande valperioden representert

Pensjonistpartiet i Sola

kommunestyre, og han stilte igjen på partiet si liste ved valet i haust.



TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Ivar Eikehaug er fødd i Bergen i 1930. Han gjekk på Bergen fagskule (forskule for teknisk utdanning) 1946/47. Deretter var han i to år elev på Bergen tekniske fagskule. I åra 1949-52 gjennomført han Luftforsvarets tekniske skole.

Som ferdig flyteknikar arbeidde han i omlag 5 år ved ulike avdelingar i Luftforsvaret, mellom anna på Gardermoen. Men den lengste tida var han ved helikopterstasjonen på Sola. Ei tid arbeidde han også ved Vestlandske luftfartsselskap i Bergen.

Før han i 1957 blei tilsett i Biltilsynet, eller Statens bilsakkyndige, som det den gongen heitte, hadde han også vore sjåførlærer.

Krig og bombefly

Ivar Eikehaug var ti år då krigen kom til Norge. Bestefar hans var oberstløytnant og faren var på nøytralitetsvakt, så familien fekk nær føling med krigen. Men trass husransaking og andre nifse opplevingar, gjekk det bra. Det han hugsar best er redselen, når krigsfly kom innover byen.

- Du kan tenkja deg ein tiåring, når krigen ramla over ein. Tyske fly som flaug lågt over husa, bare for å skræma. Seinare kom det ei voldsom overflyging av engelske bombefly, som ved fleire anledningar slapp bomber i hytt og

pinever. F.eks. fekk dei ein fylltreffar på Den Nationale Scene, då ei bombe for rett gjennom taket og eksploderte i teatersalen.

Flyteknikar

Om flya skræmde den unge Ivar under krigen, så fasinerte dei nok også - minst like mykje. Han hadde alltid vore teknisk interessert, og etter kvart kom interessen i særleg grad til å retta seg mot fly. Utdanninga i Luftforsvaret til flyteknikar var såleis midt i blinken. Han treivst i arbeidet med flya og han likte å vera i lufta, når han fekk høve til det. Men ein gong heldt det på å gå gale, fortel han. Det var mens han arbeidde på Gardermoen og skulle på perm til Sola, der dåverande kjærast og seinare ektefelle Ester Karin budde.

- Eg fekk vera med eit militærfly, som skulle til Sola. Flygaren var nyutdanna, og då veret blei dårleg fekk han problem med navigeringa. Etter å ha rota ein masse, kom han til slutt inn over Flekkefjord, mens han etter berekningane skulle vera over Stavanger. Det hadde minka stygt på bensinen, slik at me tvilte på om me nådde fram til Sola. Nødlending i ein potetåker på Jæren var det mest realistiske. Men me kom til flyplassen. Då var det mindre enn ti liter bensin igjen på tanken. Den gongen var eg skikkeleg redd, seier Ivar Eikehaug.

Sjåførlærer

I 1954 arbeidde Ivar ved Luftforsvaret sin helikopterstasjon på Sola, då det blei

bestemt at helikoptertenesta skulle overførast til Bardufoss i Troms. Han var nå gift, og hadde lite lyst til å bryta opp og reisa nordover. Ein dag traff han Leif Haugland, som dreiv kjøreskule, og fortalde om dilemmaet han var i. «Er du ledig? Du kan begynna hos meg som sjåførlærer», sa Haugland. Og slik blei det. I alt har Ivar vore sjåførlærer i bortimot tre år.

- Eg stortreivst som sjåførlærer. Tenk på alle dei menneska eg traff og fekk kontakt med, omtrent seks til sju om dagen, seier han.

Førarprøve-sensor

Seinare skulle Ivar Eikehaug få møta utallige elevar frå kjøreskulane i ein annan situasjon, når dei kom til Biltilsynet for å gjennomgå førarprøven.

- Var det like triveleg å vera sensor som å vera lærar? spør me.

- I begge situasjonane føler eg at eg har hatt evne til å prata med folk på ein humørfyllt måte og få dei til å slappa av. Å vera sensor er ikkje lett, men det treng heller ikkje vera så vanskeleg. Dersom du held ein god tone, kan du få ein person til å smila, sjøl om vedkomande stryk til førarprøva.

- Elles har somme av og til vore av den meining at eg som sensorslapp for mange igjennom «nålauga», seier han. - F.eks. blei eg ein gong kalla inn til tidlegare stasjonssjef i Stavanger Johan Jacobsen. «Du Eikehaug må ha mye mer stryk», sa Jacobsen. Men eg ga ikkje folk førarkort, utan at eg følte meg trygg på at dei kunne klara seg i trafikken. Når eg hadde liten strykprosent hadde det kanskje noko med at eg fekk folk til å smila og slappa av.

Skuespelar-talent

- At du fekk folk til å smila og slappa av har kanskje samanheng med at du utvilsomt har eit skuespelartalent?

Ivar ler. - Den uformelle måten min å vera på, som også kan gje seg utslag i visse skulespeler-fakter, har vel ikkje vore noko minus.



Mest pengar til Lysefjordbrua, 4-felts motorveg og Høgsfjordprosjektet

I framlegget til Statsbudsjetten er det ført opp 158,3 mill. kr til veginvesteringar i Rogaland for 1996.

Dei største løyvingane er foreslått til Lysefjordbrua med 54,1 mill. kr, fire-felts motorveg Hinna - Forus med 18,4 mill. og 10,5 mill. kr er ført opp til vidare planlegging og utgreiing av røybru-prosjektet over Høgsfjorden.

Den foreslåtte investeringsramma på 158,3 mill. kr er 4,7 mill. lågare enn i inneverande år.

Det einaste prosjektet som har falle heilt ut, i forhold til Vegsjefen sitt framlegg, er startløyving til på 1,7 mill. kr til Rv. 509 Arabergvegen - Skiljaberget i Sola.

Dessutan er det foreslått berre 0,5 mill. kr til ombygging av Nordbøkrysset på Rv. 47 Karmøy, medan Vegsjefen i sitt budsjettframlegg hadde ført opp 9 mill. kr til dette anlegget.

Høgsfjordprosjektet

Regjeringa foreslår ei løyving på 10,5 mill. kr til vidare planlegging og utgreiing av Høgsfjordprosjektet. Desse midlane kjem i tillegg til 3,5 millionar som er løyvd i år. Summen på 14 mill. kr skal brukast til modellforsøk med tilhøyrande analyser, byggemetodar m.v.

Lysefjordbrua

Regjeringa foreslår 54,1 millionar til bru over Lysefjorden. Total kostnad er 196 mill. kr. Det skal byggjast ei 650 meter lang hengebru mellom Nibå og Giskelinneset i Forsand. I tillegg til brua, omfattar prosjektet 2,4 km ny veg mellom Liahammaren og Bergekrossen.

Arbeidet med vegen starta i oktober i fjor, med forskotterte midlar frå Forsand kommune. Bygging av brua tek til i denne månaden, og vegen skal etter planen opnast for trafikk i mai 1998.

Fire-felts motorveg

Til 4-felts motorveg Hinna - Forus er det ført opp 18,4 mill. kr. Dette arbeidet er i gang og vegen skal vera ferdig i oktober neste år.

Ved hjelp av forskotterte midlar frå finansieringsselskapet Motorvegen Stavanger- Sandnes A/S, blir anlegget fullført ca tre år tidlegare enn det ville blitt ved ordinære løyvingar. Finansieringsselskapet forskotterer vel 40 mill. kr i 1995 og 1996 mot tilbakebetaling i 1997, 1998 og 1999.

Hove - Vatnekrossen

Regjeringa har slutta seg til den inngåtte avtalen mellom Sandnes kommune og Statens vegvesen Rogaland om finansiering av ny Rv. 13 mellom Hove og Vatnekrossen i Sandnes.

Vegen blir 2,8 km lang, og vil knytta Rv. 13 til E18 på Hove. I staden for open skjering gjennom bustadområda på Austråt, skal 480 meter av vegen leggjast i miljøkulvert.

Kostnadsoverslaget, inkludert miljøkulvert, er på 105,5 mill. kr.

Sandnes kommune vil forskottera anlegget med 10 mill. kr i kvart av åra 1998 og 1999, og kommunen vil dessutan yta eit tilskot, avgrensa oppad til 12,5 mill. kr, av meirkostnadane til miljøkulvert. Etter denne finansieringsplanen, reknar ein med å foreta grunninnløysingar i 1995 og starta anlegget i 1997.

Andre anlegg

I budsjettframlegget er det ført opp 8,5 mill. kr til utbetring av Rv. 47 ved Iglåtjønn i Vindafjord, der vegen er smal og uoversiktleg over ei strekning på 800 meter. Prosjektet er kostnadsrekna til 12 mill. kr.

Til utbetring av den 5,3 km lange strekningen på Rv. 504 frå Osland til Bue i Bjerkreim, er det ført opp 4,7 mill. kr.

Arbeidet med dette anlegget starta i haust og vil bli fullført neste år, med forskotterte midlar frå kommunane Hå, Time og Bjerkreim.

Andre tiltak

Til saman er det ført opp 47,3 mill. kr til såkalla andre tiltak. Det vil seia 15 mill. kr til gang- og sykkelvegar, 8,8 mill. til miljøtiltak, 8,5 mill. til trafikksikringstiltak, 2 mill. til kollektivtiltak og 13 mill. kr til mindre utbetringar.

HARALD SEL

- Du har aldri vore inne på tanken at du heller skulle blitt skuespelar enn å satsa på fly og biltilsyn?

- Nei. Aktiviteten min som gjøglar har avgrensa seg til at eg ein gong var med på ein revy, og det var kjekt nok. Men elles har bruken av mitt eventuelle skuespelartalent vore avgrensa til bedriftsturar og andre festlege samvær.

Mennesket i trafikken

Ivar Eikehaug starta sin yrkeskarriere i Statens vegvesen ved Biltilsynet i Haugesund (som den gongen rett nok ikkje var ein del av Vegvesenet), og han kom tilbake dit ein periode som stasjons-sjef.

- Eg likte meg godt i Haugesund, men det var dette at eg hadde etablert meg på Sola som begge gongene drog meg til Stavanger, seier han.

- Då eg første gongen kom til Haugesund i 1957 var me bare to ved stasjonen, Johan Jacobsen som var sjef og eg. Seinare fekk eg Jacobsen som sjef også i Stavanger. Då eg kom til Haugesund att i 1979 overtok eg som stasjons-sjef etter Fr. Chr. Hansteen, som då var blitt biltilsynssjef. Alt i alt har det vore ei rivande utvikling på alle område. Sjølv har eg nok alltid vore mest opptatt av mennesket og mennesket sin plass og adferd i trafikken. Å hjelpe og forstå mennesket og menneskelege reaksjonar og adferd i trafikken er ei uhyre viktig side av Statens vegvesen og Biltilsynet sitt arbeid, seier Ivar Eikehaug.

Flymuseet

Som pensjonist har Ivar fullt opp å driva tida med. Han har hytte på Sinnes i Sirdalen, der kona og han ofte er - særleg om sommaren. Men når det gjeld hovudinteressen hans, må me nok ennå ein gong tilbake til fly og flyging. I arbeidet med Flymuseet på Sola har han vore med frå første dag, og som pensjonist er han ikkje mindre aktiv i dette prosjektet.

- Eg har hatt kolossal glede av arbeidet i og med flymuseet. I begynnelsen var eg nær på med i hytt og pine, og arbeidde vel meir enn eg burde med prosjektet. Nå plar eg vera der kvar søndag, så sant me ikkje er på hytta. Elles så er eg gjerne eit par dagar i veka på flymuseet, jobbar ein del og pratar med andre flyentusiastar. Det er moro, seier Ivar Eikehaug.



grafisk senter

Grafisk senter på Administrasjonsavdelingen

Administrasjonsavdelingen utfører nødvendige stabs- og støttefunksjoner for å sikre at den øvrige organisasjonen skal kunne utføre sine primæroppgaver på en optimal måte, og slik at etaten kan nå sine overordnede mål. Grafisk senter er en seksjon som ligger under Administrasjonsavdelingen, men arbeider for alle avdelingene.

TEKST OG FOTO:
BÅRD ASLE NORDBØ

GRAFISK SENTER HAR ANSVAR FOR FØLGENDE:

- ◆ Presentasjon av Utredningsplaner
- ◆ Presentasjon av Hovedplaner
- ◆ Presentasjon av Detalj-/Kommune-/Reguleringsplaner
- ◆ Presentasjon av Byggeplaner
- ◆ Presentasjon av Vegvesents bygninger/etasjeplaner
- ◆ Presentasjon av kjøreruter
- ◆ Utforming av informasjonsmateriell
- ◆ Utstillinger
- ◆ Foto
- ◆ Kopiering
- ◆ Trykking
- ◆ Plotting
- ◆ Visuell profil
- ◆ Grafisk utstyr/programvare

NOEN SENTRALE OPPGAVER I 1995/96

- ◆ Planpresentasjon av utrednings og hovedplaner
- ◆ Planpresentasjon av riks- og fylkesvegplaner
- ◆ T-forbindelsen
- ◆ Lysefjordbrua
- ◆ Utforming av informasjonsmateriell
- ◆ Innkjøp av ny stor kopimaskin og en mindre datastyrt kopimaskin
- ◆ Kompetanseutvikling for medarbeidere på seksjonen
- ◆ Kvalitetssikring av arbeidsoppgaver
- ◆ Ta i bruk 3D (perspektivtegning) i planpresentasjon
- ◆ Ta i bruk photoCD



**BÅRD ASLE
NORDBØ**
Seksjonsleder,
DAK-operatør
(planpresentasjon),
fotograf og
fylkesansvarlig for
Visuell profil



**SISSEL
NORLAND**
Nestleder, grafiker,
DTP-operatør
(utforming av
info.materiell)



**BODIL
DAM BUSTAD**
DTP-operatør
(utforming av
info.materiell)

Utdanningsperm.
til juni-96



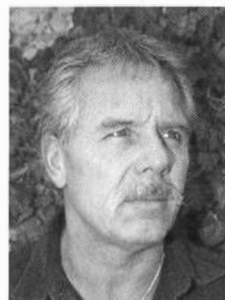
**ROLV
GLITTENBERG
SKJÆRPE**
DTP-operatør
(utforming av
info.materiell),
DAK-operatør
(planpresentasjon),
3D fremstilling,
Kopi-operatør og
fotograf



KJERSTI VASBØ
DAK-operatør
(planpresentasjon),
3D fremstilling



**LIV GRO
SVENSEN
HAUGEN**
DAK-operatør
(planpresentasjon)



**JOSTEIN
AADNØY**
Hovedoperatør
kopi, dessuten
ansvarlig for den
daglige drift av
kopimaskiner på
vegkontoret.

KLORIDUTTREKK - NY METODE
FOR Å REDUSERE BRU-SKADER:

Nybrottsarbeid innen vedlikehold på Salvøy bru

Betong- og armeringsskader på bruer langs kysten, på grunn av luftbåret salt, er et stort problem. For å utbedre skader og motvirke at nye skader oppstår, blir en ny metode nå utprøvt på Salvøy bru. Metoden kalles kloriduttrekk, og går i hovedsak ut på å trekke ut igjen salt, som har trengt seg inn i betongen og fører til forvitring av armeringen.

TEKST OG FOTO:
MAGNE LANGETEIG

Salvøy bru ligger på fylkesveg 853 på Karmøy. Brua stod ferdig i 1954, og ga Salvøy fastlandsforbindelse med Vea og Karmøy. Brua er 95 meter lang og har bare ett kjørefelt. I 1992 ble det konstatert høye klorid/salt-verdier i betongen.

FOU-prosjekt

Sommeren 1993 ble det foretatt spesial-

I år er arbeidet videreført, og følgende er gjort:

- Reparasjon av alle betongskader
- Kloridanalyser
- Referanseceller og instrumentering
- Klorid/salt-uttrekk
- Overflatebehandling
- Nye fuger

Enkle prinsipper

Årsaken til skadene er at luftbåret havsalt har trengt inn i betongen til armeringen. Når salt har kommet 6 - 8 cm inn i betong, virker det ulogisk at en kan få det ut igjen. Men ved hjelp av elektronisk kloriduttrekk, kan en faktisk klare å trekke ut igjen store mengder klorider/salt. I tillegg oppnår en at armeringen vil ligge i et kloridfritt høyalkalisk miljø, som dannes rundt armeringsjernene.

Prinsippet er enkelt:

- All armering må sikres sammenhengende kontakt
 - Det monteres opp et titan-nett tre cm utifra betongoverflaten
 - Fuktig cellulosemasse (papir) blir sprøytet på titannettet
 - Ved hjelp av strøm fra en likestrømsgenerator, med minus til armering og pluss til titannettet, er prosessen i gang.
- For at uttrekket skal fungere, må

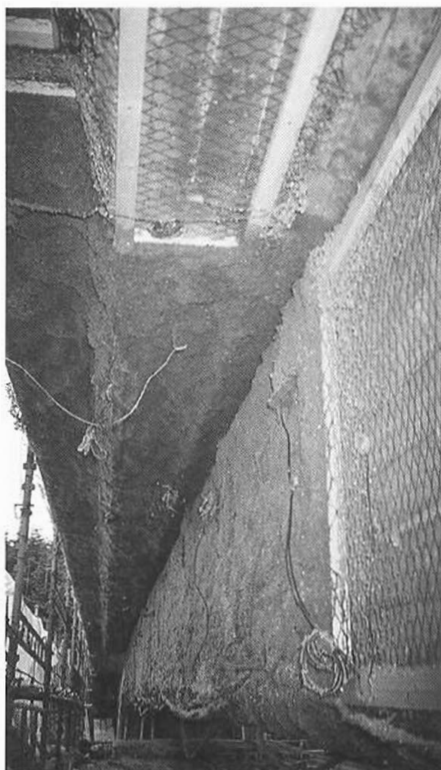


Underkant av brubjelke med ganske store saltskader. Armerings-diameteren som var 26 mm, er nå bare 20 mm.

cellulosemassen holdes konstant fuktig og strømmen må daglig kontrolleres.

Kloriduttrekket står på i seks uker. Så blir alt tatt vekk, betongoverflaten blir rengjort og overflatebehandlet med tre lag maling.

Kostnader ved arbeidet som utføres på Salvøy bru i 1995 blir på ca 2,5 millioner kroner.



Fra ytterside av brubjelke, der titan-netttrammen er montert og fibermasse er sprøytet på.



inspeksjon av brua, og i lag med konsulent ble det utarbeidet en rapport over tilstanden. Ut fra den rapporten bestemte vi oss for å ta et prøvelfelt med kloriduttrekk på første spenn fra Karmøysiden.

Dette arbeidet ble med i et FOU (forskning og utvikling)-prosjekt. Siden dette var nybrottsarbeid, ble det utarbeidet en fylldig rapport med god dokumentasjon etter arbeidet.

Vegen gjennom med feisel, bor

Det var sjette september og ikkje syttande mai, sjølv om det kunne sjå sånn ut. Mest alle barn og vaksne på Nesflaten hadde møtt fram. Flagga vaia høgt, både på stong og i barnenevar. Skulemusikken spelte marsj og fanfare. Det var salutt i fjellet. Og praktfullt ver. Og etterpå blei alle traktert, på skulen, i barnehagen og på samfunnshuset. Betre kunne det ikkje vera då Rv. 13 gjennom Bratlandsdalen blei opna etter omlegginga.



Kven er vakrast i verda her? Jo, rasteplassen på Fleso må vera ein av dei, meiner folket på Nesflaten.



Handlaget var i orden hos både ordførar Torkel Myklebust og vegsjef Chester Danielsen då Rv. 13 blei opna med feisel og bor. Og heile første klasse på Nesflaten skule heldt i snora. Dei to er Kjetil Eikemo t.v. og Odd Inge Moen.



Bratlandsdalen opna og skot

TEKST: EVA VIVOLL
FOTO: EVA VIVOLL OG
BÅRD ASLE NORDBØ

Vegsjef Chester Danielsen var aldri i tvil om kven som skulle foreta den offisielle opninga. Og med eit gagnleg grep om feiselen, godt assistert av vegsjefen med bor, gjekk ordførar Torkel Myklebust i gang med å kutta snora. Med ei kommunal forskottering på 30 av dei 42,3 millionane veggen har kosta, skulle det bare mangle. Snora rauk på tredje slaget, og dermed var veggen opna.

Berekna for hest

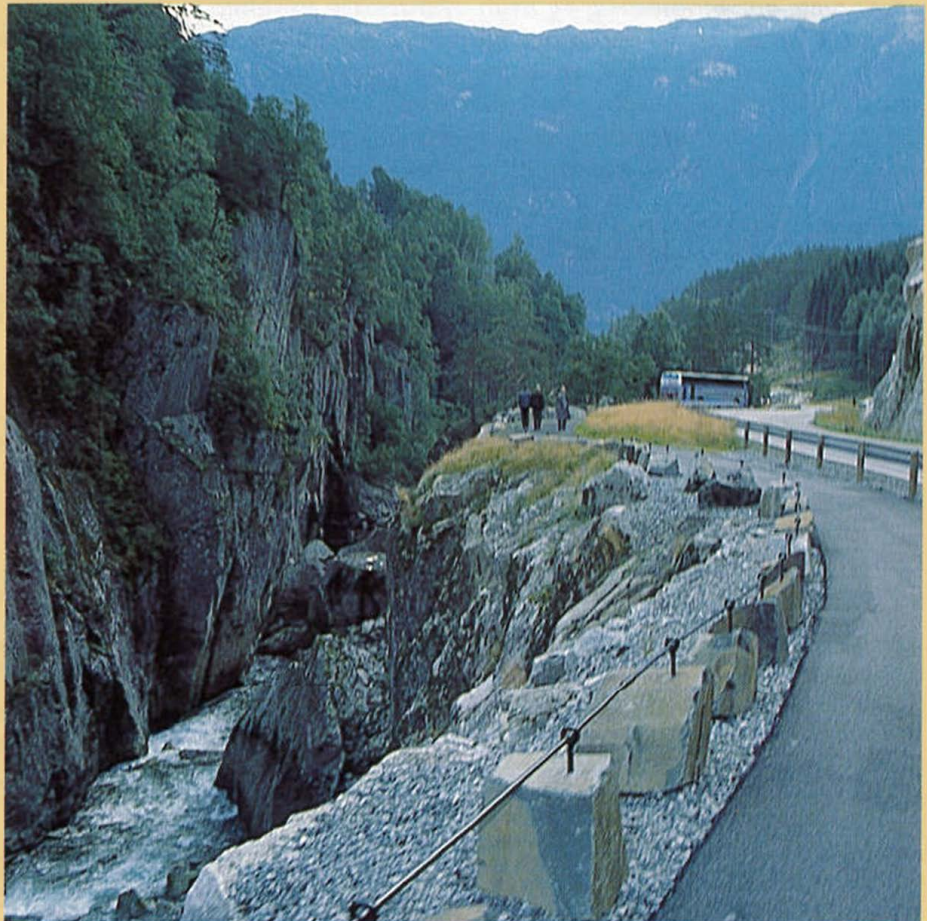
Alt i 1892 blei veggen mellom Nesflaten og Røldal opna, det var då ein veg berekna for hestetransport. Ein del er blitt gjort sidan den gongen, men veggen hadde på langt nær den standarden me forventar i dag. Smal og kronglete med stadige ras, var det inga glede i å kjøra i den storslåtte naturen.

Sårbar natur i fokus

I dag framstår dei vel 7 kilometrane på Rogaland-sida med ein breidde på 6 meter, og dei rasfarlege partia er lagt i to tunnellar. Det er lagt stor vekt på å avgrensa inntrykket av den nye veggen som eit framandelement i dette spesielle og sårbare landskapet. Der det har vore råd å velja, har ein brukt fyllingar i staden for skjeringar, og på enkelte strekningar er det lødd stein for å unngå skråningsutslag i elva. Heile arbeidet er utført i eigenregi. På det meste har det vore 15 mann i arbeid.

Finast i landet?

På Flesø, 1 km frå Hordaland grense, er det bygt ein rasteplass som, om den ikkje er finast i landet, blir omtalt som Rogalands finaste. Det er lagt spesiell vekt på å ta vare på den ville og vakre naturen rundt rasteplassen. Materialval og tilplanting er tilpassa fjell og foss rundt plassen. Her er straum og toalett, og god plass for parkering av store køyretøy.



Delar av veggen er anlagt som kombinert gangsykkelveg og natursti, for at det fortsett skal vera muleg å få elva og naturkreftene på nært hald.

Fest for alle

Festlyden på samfunnshuset besto ikkje berre av prominensar frå stryresmaktene, nei her var også bygdefolk og arbeidarar samla til røykt fårekjøtt og vossakorv.

Talarane sto i kø for å rosa den nye veggen og kvarandre. Og ordføraren i Odda fekk klar melding med seg heim, vi vil ha utbetring også på Hordalandsida.

Data om anlegget

Lengde: Nesflaten - Tysdal 2,9 km
Tysdal - Hordaland gr. 4,2 km
I lengda inngår to tunnellar på 265 og 400 meter

Breidde: 6,0 m

Dimensjonerande fart: 60 km./t

Kostnader:	Statleg	Forskott	Tilskott
Nesflaten Tysdal	12,3 mill. kr	3,5 mill. kr	12,5 mill. kr
Tysdal - Hordaland gr.	0,0 mill. kr	7,5 mill. kr	6,0 mill. kr

God framdrift på «firefelten»

Arbeidet med å byggja ut E18 mellom Hinna og Forus til firefelts motorveg, går planmessig og utan uforutsette problem.

Som det nå ser ut, vil dei to nye kjørefelta på 4,5 km bli opna for trafikk ca 1. juli neste sommar og anlegget vil vera heilt ferdig i slutten av august 1996. Prosjektet er kalkulert til 64 millionar kr.

Så langt er det ingenting som tyder på at Statens vegvesen vil få problem med å halda seg innanfor denne kostnadsramma.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

For trafikantar som kjører motorvegen, kan det virka som ein er komen lenger med anlegget enn det som er den reelle situasjonen. Men ein del store og tidkrevende arbeider står igjen. I særleg grad gjeld dette den nye Hinna bru. I realiteten er det ferdigstillinga av denne som avgjer tidspunktet for opninga av den nye vegen.

Omlegging av Foruskrysset

Dessutan blir det ei omfattande ombygging av Foruskrysset, der den nye firefelts vegen sluttar.

Grunnforholda i dette området er dårleg, og den eksisterande vegen ligg på ei myr. Vegen har difor, gjennom dei åra han har vore i bruk, sunke med ca 75 cm. Nå vil det bli utskifting av massen i myra, både på den nye og den gamle traseen. I staden skal det fyllast på 5.800 kubikk-meter lett fyllmasse av lettklinker. (Same type masse som ein brukar til leka-blokker.) Med det skal vegen liggja stabilt i framtida.

Trafikkproblem

Under ombygginga av Foruskrysset, som vil pågå til ca 1. februar, kan ein i periodar få nokså store problem med trafikk-avviklinga. For å redusera desse ulempene, reknar ein med å utføra ein del av arbeidet på kveldstid. Det kan også bli aktuelt med ein midlertidig omkjøringsveg.

To av fire asfaltlag

I haust er 3 km av den nye vegen, frå Hinna til Godeset, asfaltert til og med berelag. Det vil seia at vegen, oppå det 60-70 cm tjukke forsterkningslaget, først har fått eit 10 cm tjukt lag med asfaltert pukk. Oppå dette igjen er det lagt 6 cm asfaltert grus.

Før vegen blir sett under trafikk, skal det neste sommar leggjast to asfaltlag til, bindelag og slitelag på tilsaman 8 cm.

Asfalterings-prøveprosjekt

Asfalteringa i haust har vore første etappe i eit prøveprosjekt i Statens vegvesen Rogaland for utlegging av asfalt ved hjelp av ultralyd/laser. Den nye metoden skal føra til betre kvalitet - og i særleg grad



Anleggsleiar Odd Magnar Nerland (t.v.) og oppsynsmann Arvid Eide inspisierer anleggsområdet ved Godeset.

jamnare overflate på asfaltdekket. Metoden skal også redusera forbruket av asfalt-masse.

Erfaringane så langt, med det nye ultralyd/laser-utstyret, lovar godt. (Dette reknar me med å koma tilbake til i desember-nummeret av Ryggjavegen.)

Om kort tid vil ein ta i bruk den asfalterte strekninga av den nye vegen som anleggsveg. Mellom Godeset og Hinna vil då den gamle vegen få same trafikk-avviklings-systemet som før anleggsarbeidet starta, med to kjørebanelar og skulder.

Arbeidsstyrke

Arbeidsstyrken til Statens vegvesen varierer mellom 15 og 20. Mellom etaten sine folk på anlegget er to lærlingar.

Under heile anleggsperioden nyttar ein også innleigde lastebilar, gravemaskinar

og andre maskinar, etter som ein har behov for dette.



Geir Strømstad i arbeid med sitt avanserte måle- og stikningsutstyr. Bak Geir til høgre, ser me den halvferdige Godeset bru. Her blir det undergang for adkomstveg mellom Godeset og industri- og kjøpesenterområdet på Forus vest.

ÅRETS O-LØP I VEGVESENREGI:

SITUASJONSRAPPORT FRA DE DYPE SKOGER

Onsdag ettermiddag. Resepsjonen på vegkontoret er stedet. Vegvesenets stormtropper stempler ut. Biler fylles opp. Det bærer av gårde sørover på motorvegen og Rv44 - i retning Eigersund. Vi er i gang! Forresten - vi så det i farta - motorvegen i vekst. Uten vegvesenet stopper Norge!!

Den gule horde ankommer Hellvik - åstedet for årets orienteringsløp i regi av vegvesenet. Lite nervøsitete å spore. Dette kan vi - har gjort det før. Dvs. Svein fra Storhaug er litt stressa: «Æ har ikkje startkort tel etteranmeldinga». Replikken høres knapt samtidig som store Arild tar kommandoen over parkeringarealene. Med Husebø som assistent. Dette må bare bli bra!

Gudmund fra Gausel er målsjef. Er bekymret for bredden på målbåsen. Middelaldrende menn i klasse HB må ha luftrom på vei mot mål - det kan stå om sekunder samt heder og ære. Ingen hindringer takk! Det ordner seg - og sauene er et ålreit dyr, det har den lagt fra seg håndfaste bevis på ved samlingsplassen.

Torstein og Tore fra Vaulen rigger til startbokser. Discoklokka monteres opp og settes på. Kartstabler legges ut. Sjekkes nøye i henhold til Personalhåndbokas regler - ikke no'tull her i gården nei. Nå er de klare. La machosistene komme. De skal få med seg et kart på turen ut i bløte myrer og glatte berg.

Og så siger de inn. Trimmerne som er på veg til en oppfriskende tur i skogen - som det forresten ikke er så overdrevent mye av på Hellvik. Damene som er blitt lei etter 217 turer rundt Mosvatnet. De som er med «fordi alle de andre på jobben gjør det». Og sist men ikke minst: Middelaldrende menn (i alle aldre) - de seriøse idrettsutøverne som ikke rakk det i ung alder.

Etter sjokket fra et myndig møte med Arild på parkeringsplassen, møter de yndige Kjersti og Gro som deler ut startkort - og ønsker god tur i den skogen som skulle vært der.



Så stømmer de inn - fra skogen - med mange unnskyldninger om hvorfor det gikk galt - men stort sett i godt humør og fornøyd med vegvesenet, spesielt løypelegger Svein fra Sirevåg. Takk for innsatsen Svein! Med god hjelp fra Arild den store, og etter et knapt ukeverk med løypelegging, utsetting av poster og kontroll. Vel utført. Slike gutter det vil alle o-jenter ha!

I sekretariatet er det jentekupp av året. Like greit at jentene står for de oppgavene som krever intelligens. Aina, Helen, Synnøva og Nidunn regner sluttetider. Vegvesenet best på resultatstjenesten - i år som i fjor. Agnar står på.

«Blod - Blod». Husebø iler til med medisinskrinet. En av de gamle harde kara fra Eigersund kommer i mål med et dypt kutt. Gamlingen plastres og sendes av gårde til bilen. Husebø tusler tilbake til samlingsplassen. Men der er gamlingen igjen - skulle ikke han vært på veg til det ennå ikke nedlagte sykehuset i Eigersund for å sy? Jo, men han må ha med sluttida si først. - Her

prioriteres det, hardt og blodig. Endelig kan Husebø puste ut.

Og så er det over. Vegvesenet kom i mål - også i år. Løpslederen takker alle for fin innstatts! Spesielt Svein fra Sirevåg og store Arild. Det er ingen sak med en slik arrangementsstab. Klar for ny dyst til neste år.

Og forresten om du er i tvil: Orientering er en fin idrett - uansett om du er gammel eller ung eller middelaldrende mann. Om du er godt eller dårlig trent. Det fins løyper og klasser for alle nivåer.

Du trenger ikke ta det så alvorlig. Og - miljøet i o-gruppa er godt. Nye løpere er velkomne.

VEL MØTT I O-LØYPA!

GUNNAR EITERJORD

Sigve best i Norden

Vegvesenets Sigve Valentinsen gjekk heilt til topps i Nordisk mesterskap i styrkeløft, vektklasse 82,5 kg.

Mesterskapet blei arrangert i Sandnes 9. og 10. september, og Sigve, som representerer Sandnes Atletklubb, var dermed på heimebane under konkurransen.

I benkpress sette Sigve ny personleg rekord med 177,5 kg.

Sesongens store mål for Sigve er VM, som blir arrangert i Finland 14. - 20. november.

Han konkurrerer normalt i vektklasse 75 kg, men hadde før Nordisk valt å gå opp ein klasse, til 82,5 kg. Sigve seier at han til VM skal ned igjen til 75 kg-klassen. Her aukar sjansane, når han stiller i ein lettare klasse.

Han blei i fjor nummer fire i VM.

STATENS VEGVESEN PÅ MILJØMESSA ENS

TEKST: IVAR HEBNES

FOTO: ROLV GLITTENBERG SKJÆRPE

Statens vegvesen deltok på ENS-utstillinga i Stavanger i august måned. ENS står for Environment Northern seas Foundation, og utstillinga og konferanse vart arrangert for 3. gong. Både utstilling og konferanse tok opp ulike miljøtema, og deltakinga var stor, med nær 1500 konferansedeltakar og 180 utstillarar frå heile verda.

I utstillingshallane kunne ein finna mange ulike aktørar som oljeselskap, konsulentfirma, utdanningsinstitusjonar, forskning, offentlege etatar og interesseorganisasjonar. Det var stor variasjon i tema, til dømes renseteknikkar, ENØK, miljøovervåking, presentasjon av ulike dataverktøy, avfallshandtering/gjenvinning, miljøprogram osv.

Vegkontoret deltok i samarbeid med Vegdirektoratet og desse tema vart presentert:

- Rogaland sin handlingsplan for miljø
- VEGORAMA med miljø- og landskapsdata
- Miljøgater
- Reiselivsprosjektet
- Grønne ruter i Rogaland

Presentasjonen vart gjort gjennom brosjyrar, veggplakatar, bruk av PC med dataskjerm og egne utstillingsvegger for reiselivsprosjektet.

Erfaringane frå ENS er positive. Vegvesenet si deltaking ga god profilering og etaten fekk marknadsført seg saman med andre bedrifter, etatar, og foreningar som har miljø som viktige tema i sitt virke.

Vegdirektoratet dekkja halvparten av utgiftene med utstillinga. Valg av tema skjedde i samarbeid med Miljøkontoret, Plandatakontoret og Reiselivsprosjektet frå Veg-

direktoratet, og representantar frå desse kontora deltok på standen under utstillinga.

Ved utforming av stand og plakatar var det eit mål å nytta Vegvesenet sin nye visuelle profil. Dette vart gjort ved at plakatane vart laga med innslag av steinmønsteret, og det kom fleire positive kommentarar på plakatane og den visuelle profilen.

Parallelt med utstillinga på ENS var Vegvesenet medarrangør av eit EL-bil seminar. Det deltok nær 100 personar og hovedinnlegga vart halde av representantar frå La Rochelle i Frankrike og Göteborg. Seminaret fekk god omtale både blant deltakarane og i pressa etterpå. Som ein del av seminaret vart ulike typar av elektriske bilar presentert, og det var mogleg å få prøvekeyra desse.

Vegkontoret sendte ut invitasjon til både Vegdirektoratet og alle fylka for å få flest mogleg frå Statens vegvesen til å besøka utstillinga og seminaret. Diverre var det ingen som kom. Dette var synd, for ENS var eit så bra arrangement at mange i Vegvesenet ville hatt utbytta av å besøka utstillinga.



Frå Statens vegvesen si utstilling. Her blir etayen sitt reiselivsprosjekt presentert.



Vegsjefen foretar prisutdelingen på vegkontoret den 15. desember.

Kjære kollega, vi trenger din hjelp til å finne prisvinner for 1995.

Kjenner du noen som har gjort en ekstra innsats i omsorg og ansvar for arbeidskamerater? Eller noen som har jobbet spesielt med tiltak for sikkerhet og gode rutiner både maskinelt og i arbeidsmiljøet?

Tidsfristen for innlevering av forslag på kandidat er 3. november 1995.

Forslaget sendes:

HMS-seksjonen
Statens vegvesen Rogaland
Postb. 197, 4001 Stavanger

Retningslinjer for arbeidsmiljøprisen

- Utdeling av arbeidsmiljøprisen har som mål å stimulerer til økt innsats og engasjement i verne og miljøarbeid.
- Prisen tildeles ansatte som har vist spesiell interesse og engasjement i SIKKERHET- MILJØ- OG TRIVSELSskapende arbeid innen etaten.
- Prisen kan tildeles enkeltpersoner eller avdelinger.
- Alle ansatte kan foreslå kandidat til prisen. Forslagene skal sendes HMS-seksjonen innen 3. november 1995. Forslag til kandidater skal være begrunnet. AMU-medlemmene går gjennom forslagene og avgjør hvem som skal får prisen.
- AMU kan også beslutte at det ikke deles ut pris for det aktuelle år.



Lagårdsvegen får kollektivfelt

Arbeidet med bygging av kollektivfelt på Lagårdsveien (riksveg 44) frå Strømsbrua til krysset med riksveg 1 i Hillevåg, er godt i gang.

Ved å bygga om eksisterande kjørebane, vil ein på denne strekninga, i tillegg til ordinær tofeltsveg, få kollektivfelt på begge sider pluss fortau/sykkelbane.

Arbeidet blir utført av Statens vegvesen Rogaland i eigen regi.

Ombygginga av Lagårdsveien er kostnadsrekna til 1,8 millionar kroner.

Det er planlagt bygging av kollektivfelt vidare utover Rv. 44 i Hillevåg, frå krysset med Rv. 1 til krysset med Haukåsvegen. Det er ennå ikkje avgjort kor tid arbeidet skal utførast, men det er alt fjerna fleire hus langs traséen, for å gje plass for kollektivfelt.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Minneord

Tidligere plansjef i Statens vegvesen Rogaland, Gabriel Meling Sømme er død 88 år gammel.

Gabriel Sømme ble ferdig utdannet sivilingeniør fra NTH, bygningslinjen i 1933. Etter en kort tids ansettelse i daværende Hetland kommune, begynte han i vår etat i 1935. Bortsett fra et par års tjeneste ved Hordaland vegkontor (1936-38) tilbrakte han hele sitt yrkesaktive liv ved Rogaland vegkontor fram til 1. desember 1974, da han gikk av for aldersgrensen.

Rogaland vegkontor var tidlig ute med å opprette en egen planavdeling, og Gabriel Sømme ble allerede fra 1958 plansjef hos oss.

Sømme satte gjennom en mannsalder sitt preg på vegkontoret der han var meget respektert både for sine fagkunnskaper, sin korrekte måte å være på og sin store lojalitet overfor etaten. Han var en fremragende fagmann med inngående kjennskap til fylket.

Som plansjef fikk Sømme være med på å planlegge og realisere mange både store og små prosjekter i Rogaland, og det er mange vegstrekninger i dette fylket som han har satt sitt preg på, - bl.a. Ryfylkevegen og E 18.

Jeg er glad for å kunne si at Sømme ved flere anledninger gav uttrykk for at vegvesenet var en god arbeidsplass der han trivdes og der han hadde mange gode minner fra og mange gode venner.

Vi lyser fred over Gabriel Meling Sømme sitt minne.

CHESTER DANIELSEN

Jubilantar

50 år

Ivar Henning Fett
Vegsjefens stab
- 27. oktober

Nye

MEDARBEIDARAR



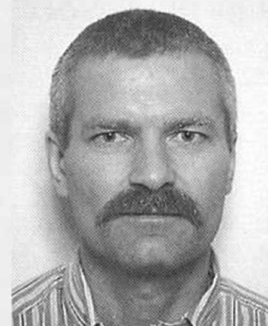
Eilert Fasting Evensen

Avdelingsingeniør ved
Trafikkstasjon Stavanger fra 1. oktober



Dag N. Fanebust

Fagarbeider ved Produksjonsområde
Egersund fra 14. august



Jan Geir Fjogstad

Avdelingsingeniør ved Trafikkavdelinga,
Trafikksikkerhetsseksjonen fra 13. nov.



Kristian Steine

Fagarbeider ved Produksjonsavdelinga,
Dekkeseksjonen fra 1. januar

Tjue gode pensjonist-år for Aksel

Han ber alderen godt, snart 85 år gamle Aksel Lindland frå Moi. Han arbeidde 47 år i Vegvesenet, frå 1927 til 1974. Først mot slutten av den yrkesaktive tida hans, tok maskinane over ein del av tungarbeidet. Men betre enn dei fleste har Aksel tolt slit, kulde og væte, utan å bli helselaus som ein alt for ung pensjonist.

AV HARALD SEL

- Ja, eg har hatt nokre gode pensjonistår, seier han og fortel vidare at han har vore til legesjekk same dagen som Ryggjavegen sin medarbeidar kom på besøk.

- Legen sa at eg har helse som ein ungdom. Så kanskje er det som han sa, fanten eg møtte på vegen ein gong under krigen. Fanten var aldeles tobakk-sjuk, og han naudbad meg om å få litt tobakk. Eg ga han ei skrå. Då sa han: «Du er den gildaste mannen eg har møtt langs heile Sørlandske hovedveg. Du skal leva til du blir 100 år.»

«For ung» til arbeidet

Aksel Lindland er fødd på Lindland, rett sør for Moi i Lund kommune. Han var berre 17 år, då han fekk arbeid i eit grustak som Statens vegvesen dreiv ved Moi.

- Etter reglane hadde ein ikkje lov til å arbeida på Staten sine anlegg før ein var 18 år. Og ein dag kom lensmannen og sa: «Du Aksel har i grunnen ikkje lov til å arbeida her». Men så kom dei andre i grustaket til. Dei sa at eg var flink og at dei svært gjerne ville ha meg. Og lensmannen let det gå, og eg fekk arbeida vidare, fortel Aksel.

Treplog og hest på Tronåsen

Far hans var vegvoktar, og hadde ansvar for strekninga frå Drangsdalen til Vest Agder grense, på toppen av Tronåsen. Aksel blei hjelpesmann for han, og da faren slutta i 1936, overtok han arbeidet som vegvoktar.

- Stort sett var eg aleine. Men i periodar med grusing og når det var problem med snø og is om vinteren, hadde eg med meg ein hjelpesmann, fortel han.



- Vegen over Tronåsen var vel ikkje lett å halda open om vinteren?

- Nei, det var harde tak. Vegen var bygt for heste-transport, og fram til 1938 brøytt me også vegen med hest. Ein treplog låg ved fylkesgrensa, på toppen av Tronåsen. Når vegen måtte brøyttast, gjekk me opp med hesten som drog plogen ned bakkane. Etterpå drog han plogen opp bakkane att, på den nybrøytt vegen.

Trehjula traktor i 1938

Det var ein trehjula traktor som avløyste hesten i 1938. Merket var Alichalmars og han var produsert i USA. Traktoren blei mest brukt til skraping av vegen, men om vinteren tok ein bort kniven og sette på snøplog.

I heile 23 år, til 1961, var den trehjula traktoren einaste maskinen Aksel disponerte. Då fekk han ei planskraper i tillegg. Med lange dagar på maskinar utan førarhus, kunne det vera tunge tak, seier Aksel.

- Med alle grusvegane, var det svært mykje skraping. I tillegg til riksvegen hadde eg også ansvaret for kommunevegane i Lund. Når eg f.eks. skulle skrapa den smale vegen frå Moi til Elve på 27 km, brukte eg som regel 10 til 12 timar på jobben. Det kunne vera grusomt kaldt. Gode sko var det gjerne også så som så med, så ofte gjekk eg heile dagane og var blaut på beina. Ein gong eg var hos legen, sa doktoren: «Stakkars deg, når du blir gammal.» Men det har gått betre

enn ein kunne venta. Eg har sakte kjent gikta, men kva kan ein venta når ein snart er 85 år.

Friluftsliv og jakt

Aksel trur at han i stor grad kan takka friluftslivet sitt for at han har fått behanda helse. Han fortel at han heile sitt liv har drive med jakt og farta mykje rundt i heiane.

- Jakt har vore det største av alt og min store hobby. Så har eg i mange år vore med i skyttarlaget og deltatt på fleire landsskyttarstemne. Skyting er ein grei sport, men det er ein dyr sport. Du veit, me tente ikkje så godt i Vegvesenet.

Dårleg løn - stadig arbeidsplass

Aksel minnes at han tente seks og ei halv kroner dagen, då han begynte i grustaket som 17-åring. Timelønna var 65 øre og det var 10 timars dag. Sjøl om kroneverdien var ein heilt anna enn i dag, så var det ikkje så mykje ein fekk for den lønna.

- I grunnen var det først etter at eg slutta at lønningane blei atskillig betre i utedrifta, seier Aksel. - Siste året eg arbeidde, i 1974, tente eg 64.000 kroner, og då hadde eg mykje akkord. Nei, løna var ikkje noko særleg i den tida. Men det var ein stadig arbeidsplass. Eg likte meg godt.

Boksing og fingerkrok

Me har alt nemnt Aksel si interesse for friluftsliv, jakt og skyting. Men han fortel at han elles er svært interessert i nær sagt all idrett. I ungdommen spelte han litt fotball. Og så dreiv han med boksing ei tid.

- Eg boksa ein del kamper, og det gjekk ganske godt. Eg var sterk den gongen. Fingrane vart som stålkyper, så det var ikkje mange som tok meg i fingerkrok heller. Men med boksinga slutta eg av, eg ville ikkje satsa. Og i grunnen så er det ein rå sport, der ein driv og trykkjer og slår på kvarandre. For meg blei det heivandring på jakt og fiske i staden. Og på den måten har eg fått nok mosjon, ikkje minst etter at eg blei pensjonist, seier 85-åringen.

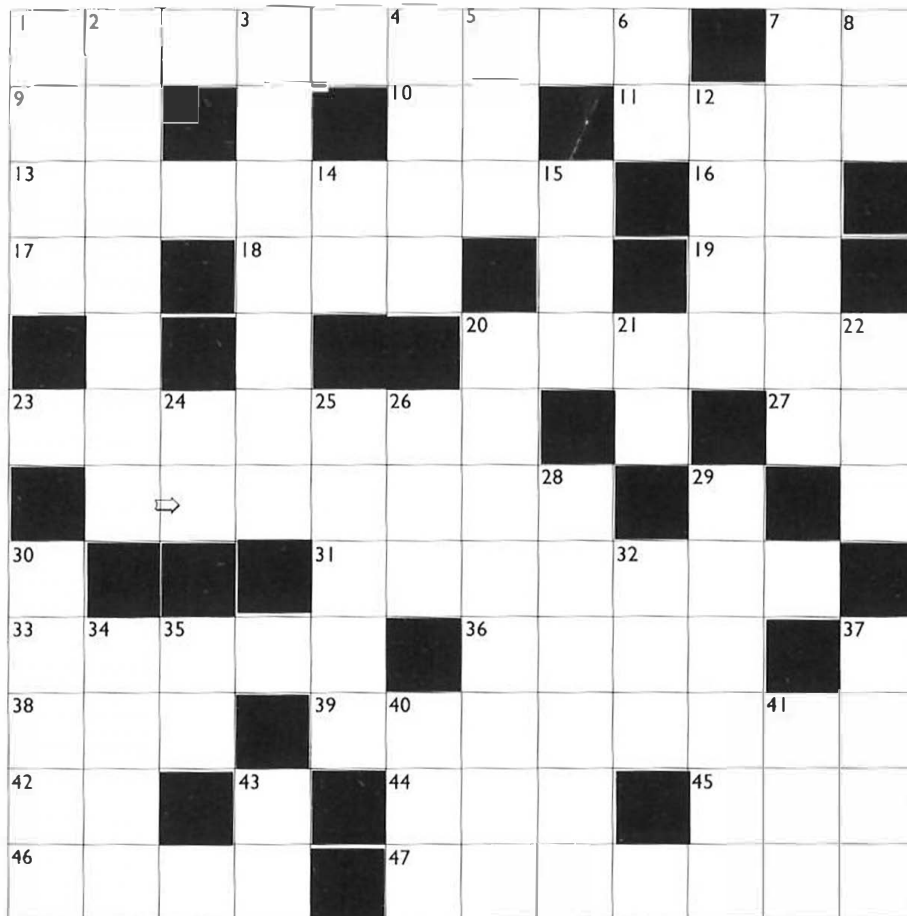
Kryssord nr.5/95

VANNRETT

1. Falsk
7. Hellig
9. Tallord
10. To like
11. Nektelse
13. Eventyrfigur
16. Fork.
17. Pron.
18. Lukt
19. Ukjent
20. Dyrelåt
23. Hodeplagg
27. Lever
31. Atomer
33. Mas
36. Toneart
38. Havn
39. Intens
42. Mesterskap
44. Fisk
45. Forstavelse
46. Transportplan
47. Behøver

LODDRETT

1. By
2. Vårt ansikt utad
3. Lager
4. Snill
5. Plante
6. Bakke
7. Forsvar
8. Drikk
12. I ansiktet
14. 3,14
15. Gudenavn
20. Lærer
21. Dikt
22. Stolt
24. Pianissimo
25. Fugl
26. Himmellegame
28. Sjefer
29. Sur
30. Selvfornekter
32. Behandling
34. Tau
35. Sporte
37. Russ. navn
40. Topp
41. Fryse
43. Pron.



Løsningen på kryssord nr. 5/95 sendes til:

RYGJAVEGEN

Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 17. november 1995

Innsendt av:

Adresse:



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

Arne Andersen
Høyebakken 1A
4029 Stavanger

Sveinung Espedal
Storbyseksjonen
Utbyggingsavdelingen

Rett løsning nr. 4/95

Landsomfattende kjøre og hviletidskontroll



TEKST: OLA UNDHEIM
FOTO: TORSTEIN REIN LARSEN

Onsdag 13. september ble det avholdt en landsomfattende kjøre- og hviletidskontroll mellom klokken 1300 og 1800. Dette er andre gangen at en slik kontroll blir gjennomført samtidig i hele landet.

I andre europeiske land er denne kontrollformen benyttet i større omfang tidligere.

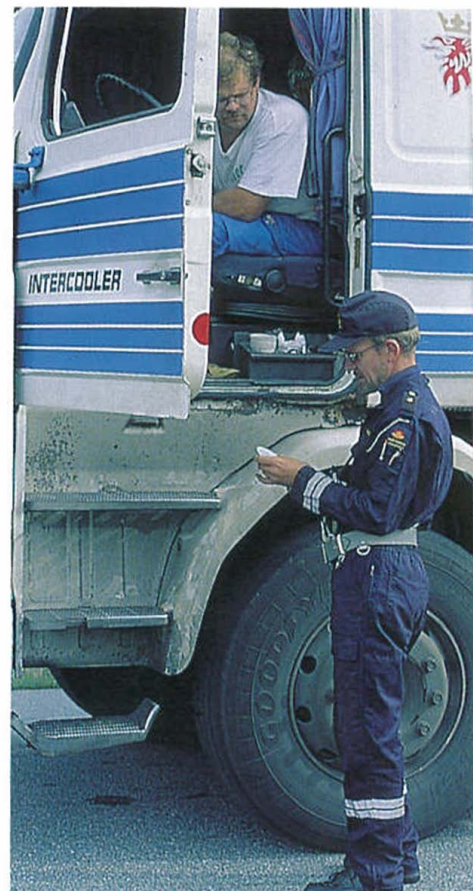
Her kan Georg Eie lese av alt om stopp, kjøring, fart o.l.

Vi har også avholdt en landsomfattende bilbeltekontroll tidligere i år, så dette er en aksjonsform/kontrollform som nok blir mere vanlig i framtiden.

Stort sett bra resultat

I sør fylket ble kontrollen avholdt på E18, rasteplassen på Søyland. Her var det fire kontrollører i sving samtidig, slik at alle tyngre kjøretøyer i begge retningene ble dirigert innom kontrollplassen.

Totalt ble omtrent 130 førere kontrollert på om de hadde overholdt kjøre/hviletidsbestemmelsene. Det ble funnet til sammen 24 brudd på forskriftene, men de fleste av disse var mindre forseelser. Flestparten av forseelsene gikk på at selve diagramskivene ikke var korrekt utfylt. To av bruddene var imidlertid så alvorlige at føreren ble anmeldt for forholdet.



Rein Husebø fra Egersund Trafikkstasjon sjekker skriver. En spent sjåfør følger med.

Fortsatt usikkerhet

Selv om dagens kjøre- og hviletidsbestemmelser ikke er av helt ny dato, så er det endel førere som enda ikke har satt

KJØRE- OG HVILETIDSBESTEMMELSENE,

som bygger på EU's forskrifter, er utarbeidet både for å bedre trafiksikkerheten, regulere arbeidstiden og gi like konkurransevilkår. Men forskriftene, som i utgangspunktet gjelder all kommersiell transportvirksomhet, er meget omfattende med mange unntak og flere «gråsoner».

Herredsretten i Lofoten har nettopp frifunnet en sjåfør for brudd på EØS-bestemmelsene. Og begrunnelsen var at regelverket er for uklart og at kunngjøringen av regelverket hadde vært for dårlig. Retten konkluderte med at rettsvillfarelsen var unnskyldelig og at tiltalte derfor måtte frifinnes. Det hører med til historien at regelbruddene skjedde mens sjåføren arbeidet på oppdrag for Statens vegvesen.

Vi skal her komme inn på hovedpunktene i kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Forskriftene omfatter:

■ Godstransport

- Lastebil, trekkbil og kombibil med totalvekt over 3500 kg
- Løyvepliktig transport av gods
- Egentransport av gods

■ Persontransport

- Løyvepliktig transport utenfor rute
- Løyvepliktig rutetransport
- Løyvefri persontransport (buss med mer enn 12 sitteplasser)

Unntatt fra forskriftene er:

- Kjøretøy som brukes av forsvaret, sivilforsvaret, brannvesen og ordensmakten.
- Kjøretøy som brukes i forbindelse med kloakkrensing, flomsikring, vann, gass- og elektrisitetsforsyning, vedlikehold av vegger, renovasjon, telegraf- og telefontjenester, posttransport.
- Kjøretøy som brukes i forbindelse med katastrofer eller redningsoperasjoner.
- Spesialkjøretøy for legetjeneste.
- Kjøretøy som transporterer sirkus- og tivoliutstyr.
- Spesialkjøretøy for hjelp ved bilhavari.

seg nok inn i hvordan de skal praktiseres, og som er usikre på om deres kjøring kommer inn under forskriftene. Det bør også nevnes at de forskriftene som vi har i dag, og som bygger på EU's forskrifter, er svært omfattende og gir endel rom for tolkninger og usikkerhet. Det er derfor ikke rart om det enda er noe «villfarelse» blant sjåførene.

Viktig for trafikksikkerheten

Tilsammen skal det foretas 10000 kjøre- og hviletidskontroller på veg i Rogaland, mens det skal foretas 6 000 kjøre- og hviletidskontroller i bedrift. Hensikten med kontrollene er selvsagt å sikre at førere av tyngre kjøretøy er uthvilte og opplagte når de kjører, noe som er viktig for trafikksikkerheten. Men det er ikke til å komme fra at EU også har innført disse bestemmelsene for å gi like konkurransevilkår, noe som bestemmelsene også bærer preg av. Det er kanskje et lite paradoks at vi som skal være på vegen for å oppnå en bedre trafikksikkerhet, i større eller mindre grad står der og påser at konkurransen mellom transportørene er lik?

- Kjøretøy som brukes til henting av melk fra gårder og returnering av melkespann eller melkeprodukter til dyrefor.

I tillegg finnes det enkelte unntak som gjelder kun i Norge.

Pause-/hviletid

Når det gjelder pause- og hviletid er hovedregelen at en pause på 45 min. skal tas etter 4,5 time, eller deles opp i tre pauser a 15 minutt i løpet av 5 timer og 15 min. På en dag kan det tilsammen kjøres 9 timer. Hvert døgn skal ha sammenhengende hvile på minst 11 timer. Ellers bør berørte ta kontakt med nærmeste Trafikkstasjon for mer utdypning av regelverket.



Turid Løland og Anne Marie Torsvik i arbeid med registreringer.

Også «innekontroll»

Kjøre- og hviletidskontroll blir ikke bare utført på vegen. Trafikkstasjonene i hele landet utfører også bedriftskontroll, der utvalgte bedrifter blir innkalt systematisk og ved stikkprøver.

Ved Trafikkstasjonen i Stavanger er det Marit Iversen, Lise B. Ljøstad, Turid Løland og Anne Marie Torsvik som kaller inn og sjekker skiver ved bedriftskontrollene.

Rygjavegen har tatt en prat med Turid og Anne Marie som forteller om en trivelig jobb, som også krever full konsentrasjon. Du skal ha et våkent blikk når du leser skivene.

Både store og små bedrifter

For å følge opp måltallene skal i år hele 3300 skiver kontrolleres ved Stavangerstasjonen. Det er gjort en utvelgelse av både store og små bedrifter.

Disse er lagt inn i et dataregister. Men også sjåfører/bedrifter som har hatt graverende overskridelser på utekontroll blir innkalt til ny kontroll.

Møysommelig arbeid

Ved innkalling kalles hele firmaet inn. De får en frist på tre uker, da skal alle

skivene for en bestemt periode være levert stasjonen. Så begynner det møysommelige arbeidet med å lese skivene og registrere eventuelle overtredelser på pauser, døgnhvile og ukehvile.

Når registreringen er ferdig, skrives det rapport med orientering om hvordan kontrollen er gjennomført, kort sammendrag for hver sjåfør, antall brudd ol. til vedkommende firma. Ved grove overtredelser blir anmeldelse levert politiet.

Både ved utekontroll og bedriftskontroll arkiveres overtredelsene. Dette arkivet brukes senere ved stikkprøver og oppfølgende kontroll.

Utekontroll

De fire jentene er også med på å avvikle utekontroller. ● og Anne Marie og Turid er ikke i tvil om at det er bra for alle parter. Det høyner kunnskapsnivået og de ser bedre helheten i arbeidet.

Og om det ikke alltid er like moro å bli stoppet i kontroll, så opplever de fleste sjåførene det som positivt å bli kontrollert av damer. Forstå det den som kan.....

TEKST OG FOTO: EVA VIVOLL

AV BEDRIFTSSYKEPLEIER
MARIE HELLEMO



Å finne en entydig definisjon av kulturbegrepet i bedriftssammenheng har vist seg å være svært vanskelig, men de fleste forskerne er enige om at det har noe med de sett av felles delte normer, verdier, regler og virkelighetsoppfatninger som utvikler seg i en organisasjon, eller mindre grupper, når medlemmene samhandler med hverandre eller omgivelsene. Disse verdiene, reglene osv. kan være svært forskjellige fra gruppe til gruppe, men alle gruppene har noe felles. De er et slags sosialt system som utvikler sin egen kultur.

Organisasjonskultur og subkulturer (gruppekulturer)

Enhver bedrift av en viss størrelse vil ha en stor organisasjonskultur som gjenspeiler det sett av verdier, normer osv. som er felles delt i hele organisasjonen og flere små eller større grupper, «subkulturer», innenfor organisasjonen som utvikler kulturelle særtrekk.

Subkulturen i en bedriftsorganisasjon kan med andre ord sammenlignes med kinesiske esker. Når man har åpnet en, kommer en mindre til syne osv.

At en bedrift har flere subkulturer er nødvendigvis ikke negativt, men det forutsetter at de forskjellige gruppene kan samarbeide om å nå bedriftens vedtatte målsetting på tross av sine særinteresser.

Nærkontakt og fjernkontakt

Subkulturen utvikler seg ikke over natten. Det tar tid og visse betingelser må være

BEDRIFTSKULTUREN, HVA ER DET?

til stede. Jeg vil bare trekke fram en betingelse som er grunnleggende for dannelse av subkulturer. - HYPPIG OG NÆR KONTAKT MELLOM EN GRUPPE MENNESKER.

Dette fordi mennesker som er mye sammen har en tendens til å utvikle felles følelser og forståelsesmåter. Derfor vil rett og slett måten arbeidet organise-

res på, rapporteringsveier og den fysiske plassering av mennesker på en arbeidsplass ha stor betydning for hvilke subkulturer som utvikles.

I Statens vegvesen Rogaland ligger mulighetene for utvikling av subkulturer svært godt til rette bl.a. fordi bedriften i utgangspunktet er spredd rundt om i hele fylket. Dette gir en glimrende mulighet for nærkontakt mellom mennesker i små grupper, og kontakten med Vegkontoret og toppledelsen blir mangelfull for svært mange.

Ledelsens målsetting og motkulturer

Mange bedrifter forsøker å styre kulturen ved at ledelsen vedtar et sett med verdier som de ønsker skal dominere bedriftskulturen. Disse verdiene er verdier som ledelsen er bevisst og tror på, og de kommer ofte til uttrykk i form av målsettinger, ledelsesfilosofi eller visjoner. At bedriftsledelsen utarbeider overordnede målsettinger og har visjoner om framtiden er både nødvendig og viktig.

Problemet oppstår når strategien for innføring av/få oppslutning om disse verdiene blir feil i forhold til den subkultur som allerede eksisterer i bedriften. Dette kan føre til «motkulturer» det vil si motstand hos de ansatte til å jobbe for de vedtatte mål.

Motivasjon

Når nye verdier skal innføres, må disse først og fremst komme til uttrykk gjennom motivasjon for at dette er fornuftig

og at det har en nytte-effekt for den enkelte arbeidstaker og bedriften. I tillegg må ledelsen selv vise alvor med de nye verdiene ved selv å etterleve disse.

MOTIVASJON ER NEMLIG STØTTEPILAREN I ENHVER BEDRIFT.

Dette kan sammenlignes med en bro hvor fundamentet er kunnskap og erfaring og støttepilarene som holder broen sammen består av motivasjon.

Verbal kommunikasjon

Enten vi snakker om personalpolitikk eller bedriftskultur, så dreier det hele seg om samarbeid mellom mennesker, og det beste hjelpemiddel for samarbeid er god verbal kommunikasjon.

Enhver kommunikasjon består av sender og mottaker og kan uttrykkes gjennom en skriftlig eller verbal form. Den verbale form for kommunikasjon har fordeler med at den gir sender mulighet til å observere mottaker. På den måten kan sender, der og da, få klarhet i om mottaker har forstått budskapet på den måten sender ønsket.

Denne form for kommunikasjon setter også store krav til sender, spesielt i form av måten budskapet presenteres på. Det er viktig å være engasjert og interessert i mottaker når du avleverer et budskap, og at ordvalget står i samsvar med kroppsspråket som utgjør 80% av framførelsen. Ordvalget skal forsterke om budskapet er positivt, negativt eller gir nye muligheter.

God kommunikasjon er svært avgjørende for oss selv og de menneskene vi har rundt oss til daglig. SLUTTER VI Å SNAKKE FÅR VI ET REDUSERT LIVSINNHold.

Det er også viktig å huske på at vi må:

- SNAKKE TIL HVERANDRE - IKKE OM HVERANDRE
- TA OPP SAK, FUNKSJON - IKKE PERSON

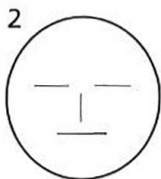
Mennesketyper

TIL SLUTT LITT HVERDAGS-
PSYKOLOGI

Vi har tre typer mennesker:



Type 1: er positiv, sier alltid ja. Derfor får disse menneskene mange oppgaver og blir pålagt mange verv. Når presset blir for stort, faller disse personene til person 3. De blir negative og mister arbeidsgnisten. **DISSE MÅ LÆRES TIL Å SI NEI PÅ EN POSITIV MÅTE, OG EN MÅ FINNE ANDRE SOM KAN TA VERVENE.**



Type 2: er en tja person. Vi vet ikke hvor vi har slike personer for de sier hverken ja eller nei. De er likegyldige, og unngår alt ansvar. Møter opp nesten presis, og går presis hjem igjen. Helc 60% av den norske befolkning befinner seg her.



Type 3: er negative. De går aldri på kurs. Deltar aldri på julebord eller andre aktiviteter i bedriftens regi. De prøver heller aldri noe nytt. De sier alltid nei.

HER MÅ EN FORSØKE Å FINNE UT AV ÅRSAKEN TIL NEGATIVITETEN.

HAR DEN SAMMENHENG MED ARBEIDSMILJØET?

HAR DENNE PERSONEN TIDLIGERE VÆRT EN TYPE 1 PERSON?

HUSK AT NEGATIVITET KAN PÅ SIKT BLI EN OPPSIGELSESGRUNN.

Norsk vegteknisk forening, NVF, sitt 75-årsjubileum 1995



NVF, tidligere kalt oppsynsmannsforeningen, fyller 75 år 24. oktober 1995. Foreningen ble stiftet i 1920. Jubileet vil bli markert med et arrangement i Oslo 21. oktober.

I forbindelse med markeringen vil foreningen utgi en bok om oppsynsmennenes historie. Her vil det bli innlegg og historikk fra hele landet, også fra Rogaland.

Rogalands vegoppsynsmannsforening ble stiftet høsten 1931 i Skjold. Det hadde vært vegoppsynsmenn i Rogaland lenge før. En av de første oppsynsmenn vi finner omtalt i Rogaland er Hans Andersen, bestefar til Sverre og Harald Andersen som begge arbeider på vegkontoret i dag. Hans Andersen ble ansatt som oppsynsmann i Rogaland i 1886.

Rogaland vegoppsynsmannsforenings første styre besto av:

Oppsynsmann Lars Lillehammer, formann, oppsynsmann Amund Rolfsen, nestformann, oppsynsmann Søren Kapstad, sekretær.

I 1952 ble det gjort vedtak om å melde oppsynsmannsforeningen inn i Norsk Forbund for Arbeidsledere og Tekniske Funksjonærer, NFATF, og dermed også i et LO-forbund. I 1995 ble dette forbundet omdøpt, og heter nå Forbund for Ledelse og Teknikk, FLT.

Oppsynsmannsforeningen har gjennom tidene blitt omdøpt til Norsk Vegteknisk Forening, som i dag organiserer arbeidsledere, ingeniører, sivilingeniører, teknikere og tegnere, samt andre grupper på teknisk side i Statens vegvesen. I det siste har en fått to nye stillingsgrupper som organiseres hos oss, vaktoperatører og produksjonsassistenter.

NVF er dermed også en del av grunnfjellet i Norsk Fagbevegelse, og er et meget godt organisasjonsalternativ for mange av våre gamle og nye medarbeidere i Det nye Vegvesenet. NVF har forhandlingsrett med Staten etter hovedavtalen og dermed full medbestemmelse. Vi ser på oss selv som en meget oppegående organisasjon og håper på nye 75 gode år i Det nye Vegvesenet i samarbeidsånd.

NVF avd. 74, Rogaland
Sigmund Sandmark
leder

NY ADMINISTRASJONSSJEF

Bente Kogstad er tilsett som ny administrasjonssjef etter Svein Magne Olsen, som frå 1. juli gjekk over i stillinga som trafikkisjef.

Med Bente Kogstad får Statens vegvesen Rogaland for første gong ei kvinne på avdelingsleiarnivå.

Den nye adm.sjefen er 35 år, og har utdanning frå militæret og frå distriktshøgskule. Ho arbeider nå som personalsjef i Stavanger Energi.

Bente Kogstad vil vera på plass i sjefsstolen på Vegkontoret frå 2. januar 1996.

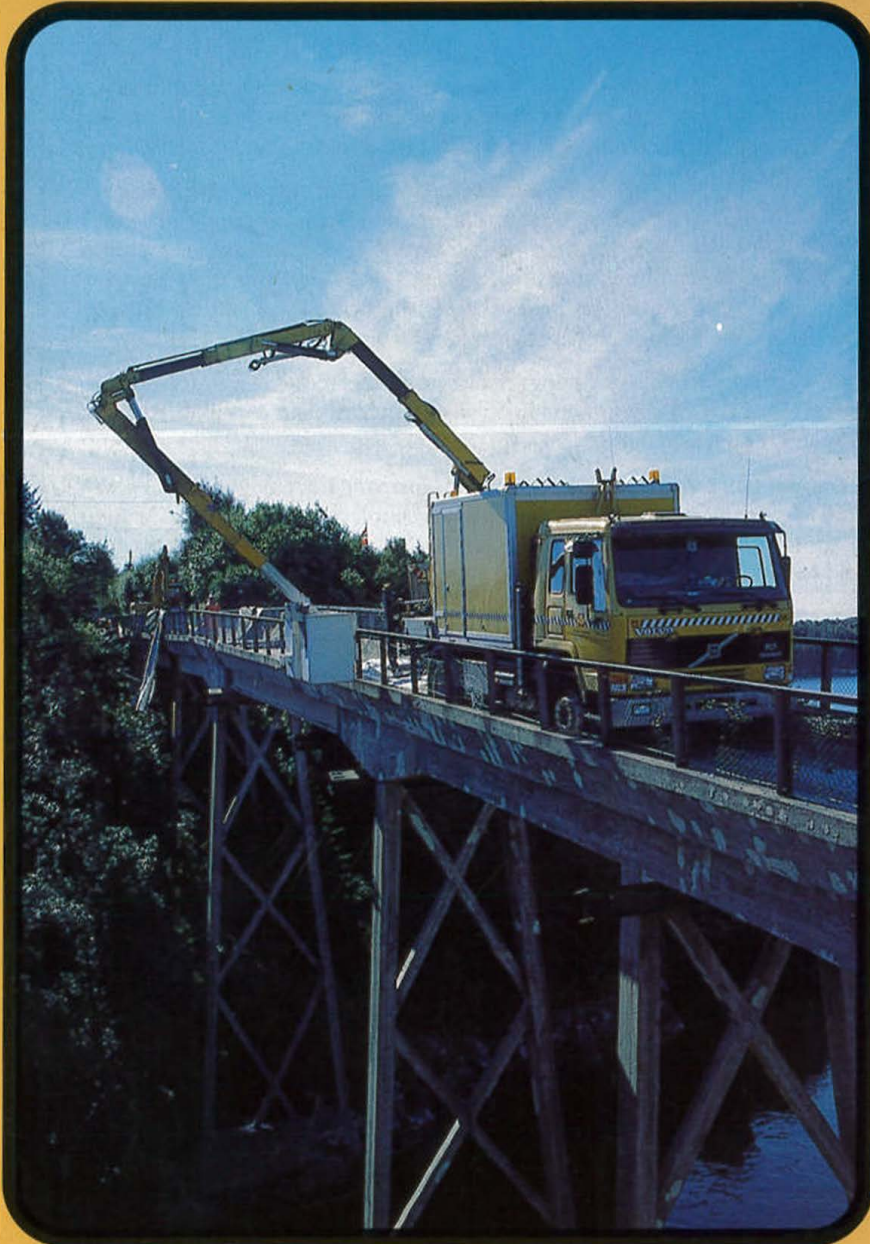




Statens vegvesen
Rogaland



RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER



Utbyggingen av sambandet mellom fastlandet og Fosenøya

Den 31. mai ble Røyksundbrua overlevert av kontraktøren, entreprenørfirmaet Lau. Eide, Bergen, til veimyndighetene i Rogaland. Tilstede ved overleveringen var ingeniør Lau. Eide og for fylket overingeniør Ødegård, avdelingsingeniør Dahl og oppsynsmann Rolfsen. Ordfører Peder Skeie møtte for Avaldsnes kommune.

Røyksundbrua er 70 meter lang og kjørebanelens bredde 3 meter.

Som meddelt i «Avisen» torsdag, har Røyksund Billag fått bevilgning til å utvide sine ruter sørover Fosenøya etterhvert som veien kan ta imot rutekjøring. En må gå ut fra at selskapet opptar denne trafikk så snart det anser det mulig.

Fra referat om overleveringa av «gamle» Røyksundbrua.
Haugesunds Avis, 1. november 1941.

Gamle Røyksund bru står for fall etter 54 års tjeneste. Her gjøres det klar til sprenging. Første salva gikk samme dag som den nye brua blei offisielt åpna. Reportasje inne i bladet.



RYGGJAVEGEN