



Nr. 6 - DES. 1995 - 23. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



*God Jul og
Godt Nyttår*

AV INNHALDET

- Ny «Nærbe-oppfinning»
- Brubygging på Hinna
- Ultralyd ved asfalt-utlegging
- Anleggsdrift på høg-jæren
- Tunneldrift over fylkesgrenser



Statens vegvesen
Rogaland

Vegsjefens 3 minutter...

RYGJAVEGEN

Nr. 6 - DESEMBER 1995

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Eva Vivoll

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

Sats/layout
Sissel Gro Norland

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Torleiv Tveit

Baksidefoto
Harald Sel

Opplag
1800 eksemplar

Gode medarbeidarar!

Eg helsar dykk alle ei god jul, og eg takkar samstundes for heilhjarta og god innsats i året som snart går ut.

Ei spesiell helsing går til dei som blir pensjonistar i år, med takk for hyggeleg samvær og lukke til med eit nytt tilvære.

Vegvesenet er ein spanande arbeidsplass, ikkje minst i vårt fylke, - og ikkje minst i dette året. Den eine utfordringa avløysar den andre. Ikkje før har me fått vår nye organisasjonsstruktur på plass, så ventar nye og vanskelege oppgåver. I desse dagar dreier det seg særleg om årsplanar og om revisjon av Norsk veg- og vegtrafikkplan for tiårsperioden 1998 - 2007.

Særleg dette siste har krevd stor innsats av ein del nøkkelpersonar på vegkontoret. Ikkje berre innsats, men også fantasi, initiativ, samarbeidsevne og samarbeidsvilje både innan etaten og ut mot andre.

Eg kan berre seie at eg er mektig imponert over den entusiasme, kompetanse og den framdriften dei som arbeider med vegplanen har vist fram til nå.

Det gjer meg trygg på at me skal kunne presentere eit vegplanforslag som me kan stå for fagleg innan fristen 1. mars neste år.

Dette dokumentet vil vera eit godt grunnlag for dei som skal overta stafetten vidare, - våre lokale fylkespolitikarar og Vegdirektoratet.



Ein etat å vera stolt av

Iført Bedriftsidrettslaget sin overtrekksjake, med vegvesen-logo og Statens vegvesen Rogaland på ryggen, joggar eg etter ein av dei mange gang- og sykkelvegane på Jæren. Eg høyrer at ein sykkel kjem bak meg, i sakte fart. Det er ei eldre dame som omsider sig opp ved sida mi. Ho har hatt god tid til å studera vegvesenprofileringa på overtrekksjakka mi. Arbeider du i Vegvesenet, seier ho, i det sekundet ho syklar ved sida mi. Eg svarar ja. Ho «kvitterer» med ei utsegn, som får ein vegvesen-tilsett sitt hjarta til å banka av etatsstolthet: "Det æ nogen flotte gang- og sykkelvegar Vegvesenet byggje".

Me er ved slutten av eit år med omfattande omorganisering. Ein slik prosess fører med seg ein god del frustrasjon og vil vera vanskeleg for mange.

Replikken frå den eldre dama på sykkel, er eit av mange døme på at Statens vegvesen er høgt respektert for arbeidet som etaten og dei tilsette har utført.

Nå får me satsa på at det blir minst like godt, og helst betre, i Det nye Vegvesenet, uansett kva meiningar og tankar me personleg har om den store omorganiseringa.

God Jul og Godt Nyttår

Harald Sel

Ny virkelighet i Produksjonavdelingen

INNHALD

Vegsjefens 3 minutter	2
Ein etat å vera stolt av	2
Ny virkelighet i	
Produksjonsavdelinga	3
Effektivisering av vegkant-slåtten	4
Forskningsprosjekt om verknader av vegsalting	5
Anleggsdrifta i 1996	6
Ny vegsjef i Rogaland	7
Intervju med Jan Mikal Hanasand - leiar i Komite for samferdselssaker	8
Komite for Samferdselssaker 1996-99	9
Hinna bru for 4-felts motorveg	10
Ultralyd ved asfaltlegging	11
Sand veg- og trafikkstasjon i DnV ...	12
Registrering av kulturminner	13
Skjervik på skilting	13
Viktig sambandsveg på Jæren får god standard	14
Karl Helgeland frå Erfjord - lokalpolitikar i 40 år	16
Trafikkstasjon også på Nærbø	17
Toralf Birkeland - spesialist på gråstein-muring	18
Gi deg tid	19
Laser fartsmåler og troverdighet ...	19
Produksjonsområde Egersund	20
om Det nye Vegvesenet	22
Kryssord	23
Rogalendingar på tunnelarbeid i Vest Agder	24
Det lyser i stille grender	25
Helse, miljø og sikkerhet: Hvordan har vi det ?	26
Personality	26
Sissel utformar Rygjavegen	27
Tillitsvalgte spalte	27

Av produksjonssjef Tor Geir Espedal

Vi er en etat i endring.

Formelt sett begynte det 1. juli 1995, men vi ser at endringsprosessen langt fra ble ferdig ved denne datoen. Denne høsten er vi inne i en mellomfase. Det gamle vegvesenet er et tilbakelagt stadium, men vår nye virkelighet er fremdeles ikke helt klar.

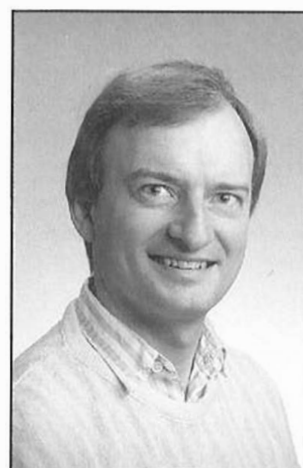
For Produksjonsavdelingen er arbeidsoppgavene stort sett de samme, for folk flest i utedriften. Man tilhører nå en og samme avdeling og har kanskje fått nye ledere, men ellers driver vi fremdeles med anlegg og drift av vegger, bruer og kaier, som før.

Endringen kommer først og fremst gjennom måten vi blir styrt på. Gjennom St.meld. nr. 41 (1993-94) og St.prp. nr. 1 for 1996 (Statsbudsjettet) gis det klare føringer med hensyn til etatens økonomistyringsløsning. Mens Produksjonsavdelingen i 2. halvår har vært bevilgningsfinansiert, vil det fra 1. januar 1996 bli et klart regnskapsmessig skille mellom produksjon og myndighet. Dette innebærer at myndighetssiden (Trafikkavd. eller Utbyggingsavd.) bestemmer driftsform. Her er det viktig å være klar over at myndighetssavdelingene har et klart ansvar for å gi oppdrag til Produksjonsavdelingen, slik at sysselsettingen kan holdes på 1994-nivå.

Etter at planer og beskrivelser er ferdig utarbeidet og det er bestemt at oppgaven skal utføres i egen regi, sendes de over til Produksjonsavdelingen for prising. Med grunnlag i en omforent produksjonskalkyle, inngås avtale om gjennomføring av oppdraget. Fra 1. januar 1996 skal Produksjonsavdelingen fakturere alle tjenester til myndighetsdelen ut fra inngåtte avtaler.

Dette betyr at man på hvert oppdrag som avdelingene utfører må ha en utgiftsside og en inntektsside. Utgiftssiden blir regnskapsført i ØKOSYS som før, men blir ikke belastet eksternt regnskapet. Inntektsiden består av internfakturering mot myndighetssiden, basert på de omforente prisene i avtalegrunnlaget. Det er disse internfakturaene som vil bli belastet eksternt regnskapet. Produksjonsavdelingen må i prisingen av oppdraget legge opp til at det blir et visst overskudd (dekningsbidrag). Dekningsbidraget skal i sin helhet gå til å dekke avdelingens administrasjonskostnader.

Dette blir vår virkelighet i 1996. Det vil kreve en viss omstilling i tankegang, men når omstillingen er gjort, tror jeg de fleste vil oppdage at denne form for økonomistyring vil medføre at hverdagen blir både mer ryddig og mer spennende enn den er i dag.



Effektivisering av vegkant-slåtten:

Klypp, sug og press

Vegkant-slått dreier seg ikkje lenger om berre å slå graset, for deretter å la det liggja igjen i vegkanten saman med diverse avfall og søppel.

I nokre sesongar har ein brukt utstyr som sug opp både gras og søppel i ein tilhengar. Når tilhengaren er full, blir innhaldet kjørt til deponeringsplassen.

Frå komande sommar vil ein i sør-fylket gå eit steg vidare. Då vil gras og søppel bli sugd direkte inn i ei graspresse. Den sjølsugande klyppemaskinen kan gå heile dagen, bortsett frå små pausar, når ferdigpakka grasballar skal lastast av. Når det er grasballar nok langs vegen til eit høveleg lass, blir dei henta av ein kranbil og kjørt til deponeringsplassen.

Tekst og foto: Harald Sel

Det er Per Skårland og Pål Undheim ved Nærbo veg- og trafikkstasjon som har utvikla det nye utstyret. Og, som ved så mange andre tekniske nyvinningar frå oppfinnarane på Nærbo, har dei gjort det med små ressurser - både tekniske og økonomiske.

- Me har brukt ca 150.000 kroner på prosjektet. Me satsar på billige komponentar i eit prøveprosjekt som dette. Til driftsmotor for graspressemaskinen har me f.eks. brukt ein avskreven motor frå ein vegvals. Nå vil den motoren kunna brukast ei god stund til, seier Per Skårland.

1/3-dels tidssparing

Metoden med å pressa graset til ballar, fører til ei betydeleg effektivisering. Det ser ut til at ein kan spara inn ca 1/3 av arbeidstida, i forhold til å suga graset opp i tilhengar.

Det er særleg den meir effektive transporten, som fører til tidsinnsparing. Med oppsamling i tilhengar, tok det lang tid å transportera graset til fyllplassen.

Ide frå jordbruket

Per Skårland fortel at ideen med graspressing kom frå Vilhelm Fosslien, som er ingeniør ved Statens vegvesen Buskerud. Fosslien driv i tillegg ein gard, og er vand med å pressa ballar av høy og gras. Han tenkte: Dette prinsippet kan me også bruka ved kantklypping, og så kjøra ballande bort med kranbil. Vegdirektoratet bestemte å prøva ut ideen, og overlet det arbeidet til karane på Jæren. - Me tok kontakt med Orkel Industri i Trøndelag, som lagar graspresser. Me kjøpte ei presse og bygde henne opp som

tilhengar etter bil, og med eigen driftsmotor. Resultatet ser lovande ut. Alt fungerer slik som det skal, seier Per Skårland og får eit samtykkande nikk frå Pål Undheim.

Fornuftig utviklingsarbeid

Per Skårland meiner at det er veldig fornuftig av Statens vegvesen å sjøl driva

med utviklingsprosjekt av dette slaget, i staden for å setja arbeidet bort til ei bedrift.

- Ved å gjera det sjøl, får me eit betre resultat. Me utviklar utstyret i det miljøet der arbeidsoperasjonane skal utførast. På den måten får me det til å fungera betre med ein gong, utan å bruka krefter og pengar til prøving, feiling og justeringar, seier han. Per reknar med at grasballe-maskinen blir teken i bruk over heile landet, etter kvart som gamle kantklyppemaskinar må skiftast ut. Han opplyser at Orkel Industri er interessert i å starta produksjon av utstyret.

Graset til kompost?

Kva så med ballane; kan graset brukast som dyrefor eller til kompost? Gras frå mindre trafikerte vegar kan kanskje brukast til dyrefor, men faren er at flasker og anna kvast, som ligg langs vegen, blir blanda med graset.

Men Per har tru på at ein i ei nær framtid kan bruka graset til å laga kompost, der ein blandar graset med opphakka greiner. Ved Nærbo veg- og trafikkstasjon er ein i gang med forsøk for å finna ut korleis ein kan gjera seg nytte av organisk avfall frå vegkant-rydding.



Prøvekjøring av det nye utstyret midt i oktober. Den sjølsugande klyppemaskinen førar gras (og søppel) over i pressa, som er montert på ein tilhengar. Ein motor driv pressa, som pakkar graset saman til ein stor sirkelforma balle.



Tilbake på stasjonen etter ei vellukka prøvekjøring, og med ein grasballe som er pakka slik han skal vera.

*Frå v.:
Per Skårland,
Svein Magne
Nødland, Kåre T.
Gilje og
Pål Undheim.*

Forskningsprosjekt om verknader av vegsalting:

Skadar ein del av vegetasjonen - men ikkje dramatisk

Av og til kan me leggja merke til ein del skog og anna vegetasjon som ser «trist» ut, langs vegane våre. Det er nokså vanleg å leggja skulda på saltet, som Statens vegvesen brukar for å hindra isdanning og glatte vegar.

Men er det så enkelt? For å finna ut meir om dette, har det sidan 1992 vore utført ei omfattande gransking om vegsaltet si virkning på jord, vatn og vegetasjon.

Tekst: Harald Sel

Foto: Jakob Høyland og Eva Vivoll



Jakob Høyland

Samtidig har vegstasjonane i alle tre fylka ført nøyaktig rekneskap over saltmengda som er brukt på vegstrekninga forbi målestasjonane.

Virkar ulikt

Prosjektarbeidet er nå i slutfasen, og Jakob Høyland slår fast at dei foreløpige resultatene ikkje virkar dramatiske.

- Rett nok aukar saltmengda i grunnvatnet og saltet virkar inn på vegetasjonen dei første to til tre metrane langs vegen. Ein del plantar blir hemma i veksten og enkelte går til grunne. Gras og ugras derimot klarar seg godt.

Jakob Høyland fortel vidare at grana er ømfintleg overfor salt. Det same gjeld prinsesspirea (raudleg blom) og barlind. Men berre seks til sju meter frå vegen merkar ein heller ikkje skader på desse trea og plantane.

Blant plantar som ser ut til å ta minimal skade av salt, nemner han buskmure (gul blom frå jonsok og utover).

Kombinasjonsfaktoren

Størst fare for vegetasjonen langs vegen ligg i den såkalla kombinasjonsfaktoren. Det vil seia at tre og plantar for det første tek opp salt frå jord og vatn. I tillegg kan det leggja seg salt på bork og greiner, både frå vegsaltet og, i kystdistrikta, frå havsalt.

På den andre sida er kystområda på Vestlandet gunstig stilt, på grunn av den store nedbøren som vaskar saltet bort frå bork og bladverk.

Når det gjeld saltrestar i jord og vatn,

viser granskinga at desse held seg nokså lenge. Til langt ut over hausten blei det konstatert salt i jorda frå foregåande vinter-sesong.

- Akkumulere saltet seg år for år?

- Det ser heldigvis ikkje slik ut. Ei akkumulering må me vera på vakt mot, etter som det mellom anna utgjer ein fare for grunnvatnet, seier Jakob Høyland.

Saltoppløysing og tørrsalt

Granskinga viser elles at saltoppløysing ikkje i alle samanhengar er meir miljøvennleg enn tørrsalt, sjøl om ein totalt brukar mindre salt ved saltoppløysing. Belastninga for tre og plantar ved at det legg seg saltbelegg på bork og greiner er større ved bruk av saltoppløysing enn ved tørrsalt.

Reduksjon i saltbruken?

Me spør Jakob Høyland om han trur det blir reduksjon i saltbruken, på grunnlag av den kunnskapen ein har fått gjennom dette forskningsprosjektet.

- Eg trur ikkje det blir reduksjon i saltinga, på grunn av denne granskinga. Så alvorlege er ikkje dei skadeverknadane ein har funne. Men me må heile tida setja fokus på saltinga og salta minst muleg, svarar Jakob.



Frå Karmsundgt. (Rv 47) i Haugesund. Buskmure (nærast) tåler saltet mykje betre enn prinsess-pirea (bakerst).



Frå Rv 44 på Lura, som viser saltskade (sprutskade) på barlind. Barlind er mellom dei plantene som er ømfintleg overfor salt.

Granskingsprosjektet har vore styrt av Vegdirektoratet i samarbeid med Statens vegvesen i fylka Akershus, Hedmark og Rogaland. Forskningsparken på Ås (i tilknytning til Landbrukshøgskulen) har vore engasjert til analysing av prøver og til å leia forskningsprosjektet.

Jakob Høyland, som er anleggsgartner og fylkeskoordinator for Statens vegvesen sine grøntanlegg, er Rogaland sin representant i forskningsprosjektet.

Prøver og visuell bedømming

Jakob Høyland fortel at ein her i fylket har tatt jevnlege prøver av grunnvatnet ved E 18 på Helleland og på Harestad i Gjesdal. I tillegg har ein foretatt regelmessig visuell vegetasjons-bedømming langs E 18 frå Vest Agder grense til Ålgård.

I Akershus og Hedmark er det samla inn tilsvarende grunnlagsmateriale. Dessutan er det i desse fylka tatt jordprøver og prøver av overflatevatn langs nokre vegar.



ANLEGG SARBEID 1996

Av Lidvard Skorpa

Riksvegar

I siste nummeret av Ryggjavegen vart det orientert om forslaget til statsbudsjett for 1996. Regjeringa har ført opp 158,3 mill.kr til investeringar på riksvegside. I motsetning til dei siste åra er det lite av desse midlane som skal utbetalast som refusjonar, berre 1 mill.kr. Så langt vi kan sjå vil det bli pengar til gode på årets budsjett som vil bli overført til neste år, sannsynlegvis i storleiken 20-25 mill.kr. Vidare er det avtalar med kommunar og andre om tilskott og forskottering i storleiken 20 mill.kr. Såleis ser det ut til å bli omlag 200 mill.kr til disposisjon på riksvegside neste år.

E18 Forus - Hinna:

Arbeidet med å utvide motorvegen frå 2 til 4 felt (over ein strekning på 4,6 km) har gått svært bra så langt, og anlegget vil bli opna for trafikk omkring sommarferien neste år. Sjølv om arbeidet er kome langt allereie, er det vanskeleg å fastsetje tidspunkt for ferdigstilling. Det er ein

del arbeid i Forusområdet som er avhengige av korleis vinteren blir, og derfor torer ein ikkje love at vegen blir opna før sommarferien.

Arbeida som står att er fullføring av Hinna bru som er venta å vere ferdig til våren, og nødvendig omlegging av toplanskrysset på Forus. Her er det til dels svært vanskelege grunnforhold, slik at laboratoriet har foreslått å bruke lette fyllmassar i oppbyggingen av vegkroppen. Den gamle motorvegen har faktisk hatt store setningar i dette området, 70-80 cm, som er lette å sjå når ein køyrer forbi.

Motorvegen Stavanger-Sandnes A/S som har forskottert over 40 mill.kr på denne strekningen synest å vere viljuge til å forskottere på nytt når dei får pengane tilbake i 1997, slik at arbeidet med utviding av motorvegen kan fortsetje til Lura. Truleg blir det plan- og grunnervverprosessen som avgjer kor raskt ein kan komme i gang med arbeidet vidare.

Rv 11, Toplanskryss på Våg:

Dette er eit anlegg som vi har arbeidd lenge for å komme i gang med. I samband med bygging av gang- og sykkelveg mellom Kvitanes og Våg vart overskotsmassar lagde ut i dei framtidige fyllingane i krysset, for dermed å spare pengar på toplanskrysset. Første ordinære bevilgning kom i år, og neste år er det ført opp 9 mill.kr til fullføring av anlegget. I tillegg til sjølve toplanskrysset omfattar anlegget ombygging av i alt 1,8 km riksveg. Masseunderskotet blir dekkja frå framtidig anleggsparsell Liaheia - Ersland.

På grunn av sysselsettingssituasjonen for folka våre i nordfylket vart arbeidet starta opp i oktober. Også betongarbeida skal bli utførde av produksjonsavdelinga, og desse vil bli starta opp neste år så snart betongfolka kan frigjerast frå Hinna bru på motorvegen. Det er totalt rekna eit års anleggstid, slik at anlegget er venta ferdig i oktober neste år.

Rv 13 bru over Lysefjorden:

Dette er det anlegget som vil bruke mest pengar neste år. Det vil vere kjent for mange at A/S Betong på Sandnes vann anbudet på betongarbeida på sjøve brua og tilstøytande viaduktar. Arbeidet er så vidt starta opp, og vil pågå for fullt neste år. Dei to brutårna vil ruve godt i terrenget, med ei høgde på 107 m. Dei skal ikkje vere svimle som skal arbeide der! Elles kan det nemnast at brua totalt er 640 m lang, med eit hovudspenn på 446 m. Brua er lova ferdig til 1. mai 1998, og det vil bli ein merkedag for alle som bur på Forsand.

Rv 46 Ropcid - Iglatjørn

Dette anlegget er venta å starte opp kring 1. mars -96. Det omfattar ein tunnel på omlag 420 m, og like mykje veg i dagen. Anlegget vil gi arbeid for tunnelriggen etter at den er ferdig med den siste tunnelen på Austrumdalsvegen.

Rv 47 Trafikkterminal Norheim

Anlegget omfattar 2 rundkjøringar, omlegging av Fv 875 over ca. 400 m, ca. 500 m med g/s-veg samt ein undergang, buss-terminal og ein del utviding av Fv 835 med ny adkomst til kjøpesenteret Oasen. Dette prosjektet er ein del av finansieringspakken med Karmøy. Denne avtalen omfattar også omlegging av Fv 874 Diagonalen i Koparvik sentrum.

Rv 504 Osland - Buc

Dette er eit anlegg som vart starta opp i år, og som skal fullførast i -96. Totalt er anlegget 5,3 km langt, og omfattar både utbetring av eksisterande veg, og omlegging. Også her vert arbeidet utført av produksjonsavdelinga, og anlegget vil bli ferdig til neste haust. Dermed vil restriksjonar for tungtrafikken (aksellast og vogntoglengde) mellom Nærbø/Varhaug-området og E18 vere ei saga blott.

Gang- og sykkelveggar:

Målet for 1996 er at vi skal byggje til saman 10 km gang- og sykkelveggar. Her er det ei rekkje strekningar som skal byggjast, og eg vil ikkje prøve på å ramse opp alle. På grunn av gunstige finansieringspakkar, særleg med Stavanger og Sandnes, men også med Karmøy og Time, får vi realisert langt meir enn det dei statlege midlane skulle tilseie. Langs Rv 44 blir det fleire anlegg, f.eks. mellom Gauselbakken og fram til der krysset med ny Eikesetveg vil komme, i Strandgata i Sandnes, og mellom Åsedalen og Kvellurvegen. Gang- og Sykkel

vegen som er under bygging langs Rv 516 frå Madlandsvegen til Riska kirke vil også bli ferdig. Langs Fv 382 skal det bli ferdig gang- og sykkelveg mellom Sola gr. og Regimentsvegen. I tillegg til g/s-vegen som inngår i arbeidet i Norheimkrysset, skal det byggjast g/s-veg langs Fv 832 Kolnes grendahus - Hest, ca. 880 m.

Miljøtiltak:

Her er det i stor grad snakk om mange små prosjekt, og det dreiar seg mest om støyskjermar. Det er etter planen tenkt bygt i overkant av 4 km støyskjermar langs riks- og fylkesveggar i tettbygde strok.

Kollektivtiltak:

Innsatsen i 1996 vil i stor grad dreie seg om tiltak langs Rv44. Her vil vi i løpet av året få samanhengande kollektivfelt frå krysset med Haugåsveien og fram til Kongsgata. Ein delstrekning i Hillevåg er lyst ut på anbud, ellers er det ikkje teke endeleg stilling til valg av driftsform. Det blir arbeidet med å skaffe finansiering til å bygge om krysset med Haugåsveien som ein del av anlegget, men dette er foreløpig litt usikkert.

Fylkesveggar:

Anleggsarbeidet på fv 395 Grannesvegen er i gang att, og strekningen frå krysset med Rumag på Hinna, og fram til krysset med Kristine Bonnevis vei (vegen som går forbi Høgskolesenteret) vil bli ferdig til sommarferien. Det er foreløpig usikkert om finansiering går i orden slik at arbeidet kan fortsetje heilt fram til Grannesvegen.

Det ser no ut til at vi skal komme i gang med eit nytt stort anlegg på fylkesvegsida, nemleg ny veg til Frafjord. Samferdselskomiteen i Stortinget har gått inn for å prioritert dette anlegget, og det vil opne for at fylkeskommunen kan forskottere statlege midlar. Går alt som planlagt vil arbeidet starte opp til hausten neste år. Det skal her byggjast ein 4 km lang tunnel direkte frå Gilja til Frafjord slik at ein kjem utanom dei rasfarlege partia. Vi reknar med å drive ein del, eventuelt heile tunnelen med tunnelriggen vår. Anlegget er totalt rekna å koste 74 mill.kr. og det er rekna at vegen kan opnast for trafikk våren 1998.

Ellers har fylket, saman med Sokndal kommune, gått inn for å bevilge pengar til bygging av ny Åros bru over Sokna. Nøyaktig tidspunkt for oppstart er enno ikkje klart.

Tre vil bli ny vegsjef i Rogaland

Førebels har det meldt seg berre tre søkjarar til vegsjefstillinga i Rogaland, etter Chester Danielsen som går av med pensjon 1. mai neste år.

Ein søkjar ønsker fortruleg behandling, dei to andre er:



Hans I. Seland

Hans I. Seland, trafikksjef i Statens vegvesen Vest-Agder, Svein Magne Olsen, trafikksjef i Statens vegvesen Rogaland.



Svein Magne Olsen

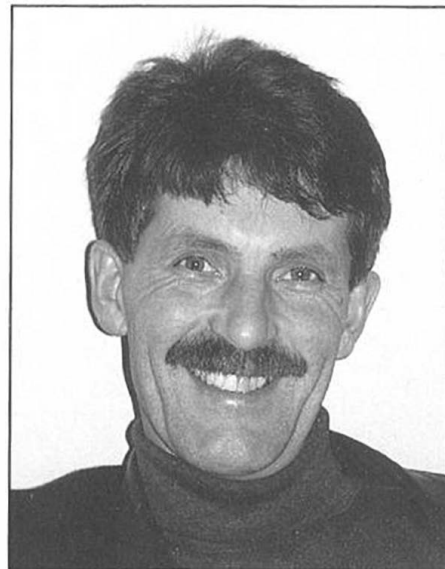
Vegsjefane blir tilsett av Samferdselsdepartementet, etter innstilling frå det sentrale innstillingsrådet i Statens vegvesen.

Mellom andre som skal uttala seg om søkjarane til stillinga, er Fylkesutvalet i Rogaland.

- God samferdsel i heile fylket er nødvendig

for næringsutvikling, busetnad og trivsel

- Eg føler at eg har fått interessa for samferdsel inn med morsmjølka, både ut frå at eg har vakse opp på Rennesøy og med ein far som var sterkt politisk engasjert, også i samferdselsspørsmål. Dette seier den nye leiaren i Rogaland fylkeskommune sin Komite for samferdselssaker, Jan Mikal Hanasand.



Jan Mikal Hanasand

Tekst og foto: Harald Sel

45 år er han, bonden frå Rennesøy, med tomatdrivhus på heile 4000 kvm, 60 vinterfodde sauer og 450 slaktegris pr år. Alt som 15 åring flytta han heimanfrå, for å gå på skule. Først var det realskule ved Kvitsund skule i Kviteseid, Telemark, deretter tok han økonomisk line ved Rogaland landsgymnas på Bryne.

Frå skiping til gardsdrift

Etter utdanninga arbeidde Jan Mikal Hanasand nokre år i skiping, med befrakning og mekling, i firmaet O. H. Meling i Stavanger. Men i 1974 flytta han tilbake til odelsgarden på Østhusvik. - Foreldra tok til å bli gamle, eg måtte gjera eit val. Eg dreiv saman med foreldra dei første åra, og overtok garden i 1977. Same året gifta eg meg med Stavangerjenta Kari Lindvik, og me har tre ungar mellom 13 og 20 år, fortel han.

Heiltidspolitikar

Jan Mikal Hanasand er nå heiltidsengasjert med politisk arbeid. Han er nyvald ordførar i Rennesøy kommune, i tillegg til dei fylkeskommunale verva. Elles har han i fire år vore partiformann for Høyre i Rennesøy og medlem i Høyre sitt fylkesstyre. Av verv elles, nemner me at han er styreformann i Gjensidige forsikring Rogaland. Jan Mikal fortel at han under gymnastida på Bryne, var med i Senterungdommen, men elles var det først etter at han flytta heim att til Rennesøy, han blei politisk aktiv.

- Eg blei rimeleg fort engasjert i Bondelaget på Rennesøy, då eg kom heim. Her var eg med i styret frå 1977, og dette førte meg vidare inn i politisk aktivitet, først i Senterpartiet og frå 1981 i Høyre.

Samferdsel

Når Jan Mikal Hanasand tar over som leiar i Komite for samferdsel, har han fire år bak seg som medlem i Hovedutval for samferdsel (som det heitte i forrige valperiode).

Me spør om korfor han engasjerer seg så sterkt i samferdselspolitikk.

- Som sagt, eg har fått det inn med morsmjølka og det går på mine oppvekstvilkår. På Rennesøy som i resten av Ryfylke, har ein fått erfarar og læra at samferdsel og kollektivtrafikk er eit alfa og omega ute i distrikta -, og særleg gjeld dette på øyar.

Vegar og infrastruktur

Fylkeskommunen sin politiske samferdselsleiar har sjøl opplevd ei samferdselsmessig omveltning, då fastlands-sambandet til Rennesøy kommune blei opna.- Rennfast har gitt oss ei ny tid, seier han. At han sjøl har fått erfarar kva gode kommunikasjonar har å seia, gjer han ikkje mindre engasjert i samferdsels-spørsmål. Og ei sak han brenn for er Kyststamvegen. Den er viktig for Rogaland og for heile Vestlandet. Men elles meiner han at det er viktig å få bygt ut vegar og infrastruktur i heile fylket.

- Rogaland er eit ressursfylke og vil ha eit vekstpotensiale i framtida. Då er det viktig å få utvikla næringslivet i alle delar av fylket. Skal ein læ det til, så er utbygging av infrastruktur - vegar og transport, heilt avgjerande. På denne måten er det god samferdsel som gir grunnlag for busetnad og trivsel ute i distrikta. Her er det ikkje berre viktig å byggja nye vegar, det er også veldig viktig med godt vedlikehald av eksisterande vegnett.

Motsetning by - land ?

- I det du seier om å byggja ut heile fylket, ligg det ikkje her ein motsetnad mellom by og land? Dei folkerike delane av fylket vil vel gjerna ha ein stor del av «kaka»?

- Diskusjonar og harde drakampar vil det alltid vera om kor løyvingane skal settast inn. På vegsida har jo styresmaktene bestemt at stamvegane skal ha første prioritet. Men utover dette er vegbygging i distrikta minst like viktig som det er i byområda, når ein skal sjå på den samla nytteverdien for Rogaland fylke.

Opprørar i Høyre ?

- Ser me i det du her seier ein samferdselspolitisk opprørar i partiet Høyre? I andre samanhengar har du vist at du ikkje er redd for å gå imot politiske standpunkt som partiet har tatt. Du erklærte deg t.d. som EU-motstandar og du har kritisert Høyre sin landbrukspolitikk.

- Nei, eg er ingen opprørar i Høyre. I samferdselspolitikken i Rogaland trur eg me skal koma fram til standpunkt, som me samla skal kunna stå for i partiet. Elles opplever ein nok interne drakampar om samferdsels-saker i alle partia, på same måte som ein har drakampar mellom partia, seier Jan Mikal Hanasand.

Rørbru og RennRand

Kva så med to store og til dels omstridde prosjekt, som rørbru-kryssing av Høgsfjorden og vegsamband Rennesøy - Hjelmeland (RennRand).

Om Høgsfjordprosjektet seier leiaren i Komite for samferdsel at han fylgjer Høyre sitt program, der ein har gjort eit prinsippvedtak for rørbruprosjektet. Men partiet vil ta endeleg standpunkt til prosjektet når prosjekteringa er ferdig og det endelege kostnadsoverslaget blir lagt fram.

- Det fins ei smertegrense for kor mykje pengar det er forsvarleg å bruka på Høgsfjordprosjektet, seier han.

Om RennRand seier Jan Mikal Hanasand: - Det er eit prosjekt som ikkje må gløymast. Nå byggjer Hjelmeland kommune sin veg over frå Randøy til Børøy. RennRand-sambandet kan gjennomførast gradvis, ved først å ta det som er lettast å gjennomføra. Eg kan og nemna at Høyre har programfesta å arbeida vidare med dette viktige prosjektet for Ryfylke.

Fylkesvegane

Å uttala seg om riksvegplanar- og prosjekt er ei side av arbeidet til Komite for samferdsel, men i første rekke er det i fylkesveg-saker ein har mest makt og mynde. Men den nye leiaren i komiteen ser ikkje særleg optimistisk på utsiktene for å få gjort noko som virkeleg monnar på fylkesvegsektoren.

- Me registrerer eit nærast umetteleg behov for vedlikehald og oppgradering av fylkesvegnettet. Om det får me sterke signal frå dei fleste kommunane.

Her kan ikkje eg lova noko for den neste fireårs-perioden. Men me må alltid prøva å fordela etter beste evne og på ein fornuftig måte, innanfor dei rammene me har.

Miljø og samferdsel

- Kva tankar gjer du deg om miljø og samferdsel?

- Det fins fleire måtar å tenkja miljø på. Ser me f.eks. på den måten Statens vegvesen byggjer vegar på, så høyrer ein mange positive uttaler om kor fint det blir gjort. Ikkje minst på grunn av dette, blir Vegvesenet nå oppfatta på ein heilt anna måte i folk sin bevissthet, når det gjeld miljø.

Kollektivtrafikken

Å få fleire til å reisa kollektivt har mellom anna med miljø å gjera. Kollektivtrafikken er elles eit område som Komite for samferdselssaker arbeider ein god del med. Også her ser Jan Mikal Hanasand mange utfordringar.

- Det forrige Fylkestinget har vedtatt ein kollektivplan, der det er mange gode målsettingar, f.eks. at kollektivtrafikken bør auka med 50 prosent. Men skal ein få det til trengst det fleire midlar. Det blir då ei skikkeleg oppgåve for oss å kjempa for det.

- På Rennesøy har ein fått mange til å reisa kollektivt, ved at fylket betaler bompengane.

Er det ei sterk subsidiering som må til for å auka kollektivtrafikken?

- Prisen er berre ei side ved denne problematikken, der ikkje minst folk sine vanar og rutetilbodet spelar inn. På Rennesøy oppnådde ein - etter mitt og dei fleste sitt syn, å få folk til å halda fram med å reisa kollektivt, etter at fastlandssambandet kom. Folk bytta ferja med bussen. Dette har virka positivt.

Ikkje minst er det positivt at rutetilbodet blir godt, når mange brukar bussen.

Spela på lag

Me spør til slutt Jan Mikal Hanasand om korleis han ser på si rolle som leiar av fylkeskommunen sin Komite for samferdsel. Og han svarar at han har gjort seg tankar om dette.

- Eg ser det som stor tillit at eg er valt til dette vervet. Og eg går til oppgåva med audmjukhet. Eg har mykje å læra og har sterkt behov for å spela på lag med andre. Eg er jo valt av fire parti som har eit samarbeidsopplegg. Men elles føler eg, frå den perioden eg har vore med i Hovedutval for samferdsel, at det er eit godt klima tvers igjennom samtlege parti. Eg vil også rosa forgjengaren min, Johan Kåre Gjølme, for arbeidet hans i den perioden me har lagt bak oss.

Komiteé for samferdselssaker 1996 - 99

I tillegg til leiaren Jan Mikal Hanasand (H), var fem av medlemmene i den nye Komite for samferdselssaker også med i det gamle Hovedutval for samferdsel 1992-95, nemlig Ola Steensnæs, Johan Kåre Gjølme, Magnor E. Oma, Bente Ertresvåg og Bjarte Hetland. Her presenterer me dei 14, som i tillegg til leiaren, skal stella med samferdselssaker i Rogaland frå 1996 til 1999.



Ola Steensnæs (Kr.F)
Nestleder



Signy Nærheim (Kr.F)



Johan Kåre Gjølme (DnA)



Bente Ertresvåg (DnA)



Leif Oddvar Larsen (DnA)



Tone Brandzæg (H)



Margareth Skogland (H)



Øyvind Vaksdal (Fr.P)



Ruth Stabel Berg (Fr.P)



Magnor E. Oma (SP)



Jorunn Strand Vestbø (SP)



Tor Ytre-Arne (V)



Ellen S. Skogland (V)



Bjarte Hetland (SV)

Hinna bru for 4-felts motorveg

Ved Hinna bru sluttar den nåverande firefelts motorvegen ut frå Stavanger. Ein har klart å «pina» ut tre kjørefelt av den gamle brua, men dermed er det også slutt. Når motorvegen frå sommaren får fire felt fram til Forus, vil dei to sørgåande kjørefelta gå over ei ny bru på Hinna. Bygginga av den 11 meter breie og 135 meter lange brua er godt i gang.

Tekst og foto: Harald Sel

Arbeidet blir utført av Statens vegvesen i eigen regi og skal vera ferdig i mai 1996. Brua vil kosta ca 7,5 millionar kr. I tillegg kjem ca 1 million i utgifter til betongpeling. Heile prosjektet for firefelts motorveg Hinna - Forus er kostnadsrekna til 64 millionar kr.

Lokale leverandørar

Av kostnadane til brua er berre ca 1 million arbeidslønningar. Resten av utgiftene går stort sett til innkjøp av betong, armeringsjern og andre materialer. Desse innkjøpa skjer i det alt vesentlege frå lokale firma. Eit lokalt firma, VSL Norge a/s, har dessutan fått arbeidet med legging av spennkablur i brua.

Store dimensjonar

Om dette ikkje er mellom dei største bruene, er det likevel ganske store

dimensjonar over byggverket. Me kan nemna at forskalingsarealet er 2.045 kvadratmeter, det går med 153 tonn armeringsjern og 1.700 kubikkmeter betong. I tillegg til dei to landkara, kviler brua på fem søyler som er mellom seks og ni meter høge.

Bemanning

Statens vegvesen har ni mann i arbeid med bruarbeidet, åtte av dei er frå nordfylket. For å minska ulempene med pendling for desse, har ein fire-dagars veke på anlegget. Dermed blir det lange arbeidsdagar, men til gjengjeld fredagsfri, for dei dyktige og flittige bruarbeidarane.

Anleggsleiar for Hinna bru er Kenneth Rott. Ole Gunnar Tvedt er formann for betong- og forskalingsarbeidet og Einar B. Thuestad er formann for armeringsarbeidet.



Det går med 153 tonn armeringsjern i brua. Her er Curt Lid på gang med binding av armeringsstengene.



Forskalingsarealet på brua er 2.045 kvm. Her er Ole Gunnar Tvedt i arbeid med forskalingsbord, spiker og hammar.



Arbeidarane og anleggsleiarer saman med Vegsjefen og stabsleiarer på Utbyggingsavdelinga framfor brua. Dette var i november, under forskalingsarbeidet på nordre del av brua. Frå v.: Terje Nordmark, Curt Lid, Jon Haugslund, Karl Fredrik Riska, anleggsleiar Kenneth Rott, Ole Gunnar Tvedt, stabsleiar Øyvind Kommedal, Einar Thuestad, vegsjef Chester Danielsen, Odd Helge Johannesen og Terje Kaldekodt.

Ved hjelp av ultralyd under legging av ny asfalt, vil trafikantane i framtida kunna kjøra på eit endå jamnare vegdekke enn tidlegare. Og ikkje nok med at vegen blir betre å kjøra på. Ved ultralyd-legging treng ein ikkje legga ut avrettingslag av singel og grus før asfaltering, ein brukar mindre asfalt og ein sparar pengar. Statens vegvesen Rogaland har brukt det nye prinsippet for første gong under utlegginga av asfalt på den nye firefelts motorvegen mellom Hinna og Forus.

Av Harald Sel



Asfaltering på den nye firefelts motorvegen, med bruk av ultralyd-teknikken. Ultralydsensoren er plassert i klaven over snora. Ved hjelp av sensoren blir asfalten lagt i konstant avstand til snora med millimeters nøyaktighet. Foto: Geir Strømstad

Ultralyd ved asfaltlegging:

Betre dekke med færre kroner

Stiknings- og kvalitetssikringsleiar Geir Strømstad seier til Rygjavegen at bruken av ultralyd-teknikken har gått over forventningane.

- Det gjeld både kvalitet og pris, sjøl om det kan bli ennå betre. Me reknar med at metoden snart vil bli brukt ved all utlegging, meiner Geir.

Ultralydsensor og snor

Sterkt forenkla kan ein seia at prinsippet ved den nye utleggings-metoden baserer seg på ein ultralydsensor og ei snor.

Før ein startar med asfalteringsarbeidet,

blir det strekt ei snor på begge sider av vegen. Streckinga av snora skjer etter pinleg nøyaktige målingar og viser den profilen/kurvaturen vegen skal ha i lengderetninga.

Ultralydsensoren er plassert i ein klave på utleggaren, og er bygt på same prinsippet som ein f.eks. brukar ved graviditets-undersøkingar.

Sensoren målar heile tida avstanden mellom vegen og snora, uavhengig av underlaget. Ut frå denne målinga, blir asfalten lagt med konstant avstand til snora og med millimeters nøyaktighet.

Mot full automatisering ?

Ultralydmålinga av kurvaturen i lengderetninga blir kombinert med elektronisk tverrfallsregulering, for å få den rette helninga eller kurvaturen på vegbanen. Også dette skjer med millimeters nøyaktighet. Den elektroniske tverrfallsreguleringa skjer manuelt, men Geir Strømstad meiner at også denne operasjonen vil bli automatisert innan kort tid.

- Maskinstyrings-prinsippet ved bruk av ultralyd, som nå er brukt på motorvegen, er nok første trinn mot full automatisering, seier Geir.

Sparar tid og pengar

Den største skilnaden ved laser-prinsippet i forhold til tidlegare, er at ein nå kan gå rett frå pukk til asfaltering. Ein kan kutta ut avrettingslaget av singel og grus. Ved det sparar ein både tid og pengar. Tidlegare var ein avhengig av at underlaget var skikkeleg avretta og jamnt, før ein la asfalt. Nå blir altså ujevnheter i vegbanen regulert, ved hjelp av laser-teknikken.

Anleggsleiar Odd Magnar Nerland seier at ein ved asfalterings-arbeidet som er gjort på den nye firefeltsvegen i haust, har spart ca 130.000 kr ved å bruka ultralyd-metoden.



Oppsynsmann Arvid Eide med snora, som blir strekt med pinlig nøyaktighet i forhold til vegen sin lengdekurvatur. Resten styrer ultralydsensoren. Anleggsleiar Odd Magnar Nerland står med eit av skilta som viser kva helning/tverrfall vegen skal ha. Tverrfallsreguleringa skjer manuelt under asfaltlegginga, men ved å bruke elektronikk, skjer også dette med millimeters nøyaktighet.

Foto: Harald Sel



Ni personar har arbeidet sitt ved Sand veg- og trafikkstasjon. Då dette biletet blei tatt i slutten av oktober, var dei 10. Leif Johan Haugslund hadde nyleg begynt som lærling, mens Jarle Våge slutta 31. oktober, etter avslutta læretid og avlagt fagprøve. Frå venstre: Helge Bakka, Åshild Moe, Øystein J. Kvalvik, Svein Fure, Alf Vårvik, Åsmund Berge, Jarle Våge og Sverre Helgeland. Kjell Sandvik og Leif Johan Haugslund var på arbeid utanfor stasjonen.

SANDVEG- OG TRAFIKKSTASJON I DNV:

«Brikker» skal framleis på plass og venting på bilkontroll-arbeid

Framleis inne i ein periode der mange brikker skal på plass. Venting på ombygginga i verkstadbygget, slik at ein kan starta arbeidet med bilkontrollen. Dette er dei to hovudinntrykka ein sit att med etter eit besøk på Sand veg- og trafikkstasjon, fem månader etter omorganiseringa.

Tekst og foto: Harald Sel

Kva oppgåver den enkelte har - på papiret, er greitt nok. Men det er vel her som så ofte elles: Teori er ein ting, praksis kan vera noko anna. Frå å vera eigen vegstasjon til å vera ei avdeling under Haugesund, nye ansvarsliner, nye folk å forhalda seg til, mange nye rutiner; det tek si tid før det heile går seg til.

Frustrasjon og god vilje

Det er ikkje vanskeleg å konstatera ein viss frustrasjon. Somme er pessimistiske for framtida i Det nye Vegvesenet. Men viljen til å gjera det beste ut av det, - uansett, den er heller ikkje vanskeleg å konstatera. Alle håpar på ei god og sikker framtid for Sand veg- og trafikkstasjon.

Nå ventar dei ikkje minst på utbygging av kontrollgrava og installering av utstyret som trengst i verkstadhallen, slik at ein kan koma i gang med EU-kontrollane og andre bilkontrolloppgåver.

Arbeid og ansvarsområde

Totalt har nå ni personar arbeidet sitt ved stasjonen på Sand: Tre oppsynsmenn, ein kontormedarbeidar, ein verkstadformann, ein lager/materialforvaltar, to verkstad-fagarbeidarar og ein mekanikarlærling.

Me gir her ein oversikt når det gjeld oppgåver og viktigaste ansvarsområda for den enkelte ved stasjonen.

Svein Fure,

oppsynsmann Trafikkavdelinga

Arbeidsoppgåvene er langt på veg dei same som tidlegare, då han var vegmeister. Han har tilsyn med vegnettet og for at det nødvendige vedlikehaldet blir utført. Den store endringa her er at han nå skal tinga og kjøpa tenester frå Produksjonsavdelinga, for å få utført vedlikehaldsoppgåvene.

Svein vil også bli ansvarleg for trafikkkontrollane og andre biltilsynsoppgåver (m.a. førarprøve for traktor), som kjem i gang ved stasjonen i 1996.

Alf Vårvik,

oppsynsmann Trafikkavdelinga

Alf har også tatt med seg mange av sine gamle oppgåver over i DnV. Han arbeider mellom anna med avkjørslar, skilt og oppmerking og registreringsarbeid. Han vil også få ein del oppgåver i samband med etableringa av trafikktilsynsarbeidet.

Helge Bakka,

oppsynsmann Produksjonsavdelinga

Helge har oppsynet med den vanlege drifta i Sand-Sauda området, både når det gjeld vedlikehald og anlegg.

Åshild Moe,

kontormedarbeidar

Oppgåvene er stort sett som tidlegare, ansvaret for det løpande kontorarbeidet og sekretærarbeid for oppsynstenesta. Ho vil også få arbeid i samband med trafikkkontrollane.

Åsmund Berge,
verkstadformann

Same arbeid som tidlegare; dagleg leiar for verkstaden, i tillegg til ordinært arbeid på verkstaden. Nokre nye oppgaver vil koma, når trafikktilsynet er etablert.

Sverre Helgeland,
lager/materialforvaltar

Nå, som tidlegare, har Sverre ansvar for innkjøp- og lagerhald av varer og utstyr.

Øystein Kvalvik,
mekanikar/fagarbeidar

Når bilkontrollane startar, skal Øystein ta seg av hallkontrollane. Han er for tida under opplæring, for dette arbeidet. (Tanken er at ein person til skal lærast opp, slik at stasjonen blir mindre sårbar ved ferie og evt. andre fråver.) Elles skal Øystein framleis arbeida med reparasjonar, vedlikehald og anna arbeid på verkstaden.

Kjell Sandvik,
mekanikar/fagarbeidar

Arbeid stort sett som tidlegare, med ulike arbeid på verkstaden i Sand. Dessutan er det Kjell som for ein stor del tek seg av vedlikehald og reparasjonar ved asfaltverket i Jøsenfjorden.

Leif Johan Haugslund,
lærling

Har nyleg starta som lærling. Tanken er at det heile tida skal vera ein lærling ved stasjonen. Før Leif Johan var Jarle Våge lærling. Han slutta 31. oktober, etter å ha avlagt fagprøve som mekanikar.

Registrering av

KULTURMINNER

I Rogaland og i landet forøvrig pågår det for tiden et omfattende arbeid med registrering av kulturminner. I første rekke er det de kulturminner som vi er eier av selv.

Jeg nevner:

Bruer - hestedrikkekar - rotemerker - gamle vegar og vegfar - gamle smier - murte steinmurer, stikkrenner ol. Hver ting blir registrert på et spesielt skjema med stedsangivelse, teknisk stand, bruksområde, eier ol. I tillegg blir gjenstandene fotografert og avmerket på vanlige kart. Det skal til slutt lages egne kart hvor alle kulturminner i landet skal tegnes inn. Dette arbeidet blir gjort sentralt.

Av Lewy Dalen

Omfattende arbeid, også på fritiden

Dette er et omfattende arbeid. Vi tar også med viktige kulturattraksjoner som gamle kirker, verneverdige hus etc. Selvsagt pågår mye av dette arbeidet ikke bare i arbeidstiden. Mange utfører mestedelen av arbeidet på fritiden. Det er interessen for arbeidet som er drivkraften. Kulturminner må vernes for framtiden.

Trenger flere opplysninger

Når det gjelder selve registreringsarbeidet mangler vi mange opplysninger. Jeg vet at mange av Rygjavegens lesere sitter inne med opplysninger. Jeg tenker spesielt på våre pensjonister. Jeg vil be dere ta kontakt, dersom dere har kjennskap til ting dere mener skulle vært registrert. Koordinator i fylket er Lewy Dalen. Eller dere kan ta kontakt med Njål Hanasand i Egersund eller Odd Iversen i Haugesund.



Skjervik på skilting

Arbeidet til ein vegarbeidar spenner over mange ulike oppgaver. På den andre sida har det blitt meir og meir spesialisering. Nå kan ein ikkje seia at Lars Skjervik har spesialisert seg på oppsetting av vegskilt.

Som ein av produksjonsarbeidarane i ytre Ryfylke, har han mange ulike gjeremål både i Hjelmeland, Finnøy, Strand og Forsand.

Men i haust har det blitt mykje arbeid med skiltvedlikehald og oppsetting av nye skilt, fortel han. Her set han opp eit nytt serviceskilt, som viser avstand til den nye rasteplassen ved riksveg 13 på Oanes i Forsand.

Tekst og foto: Harald Sel

Viktig sambandsveg *får god standard*

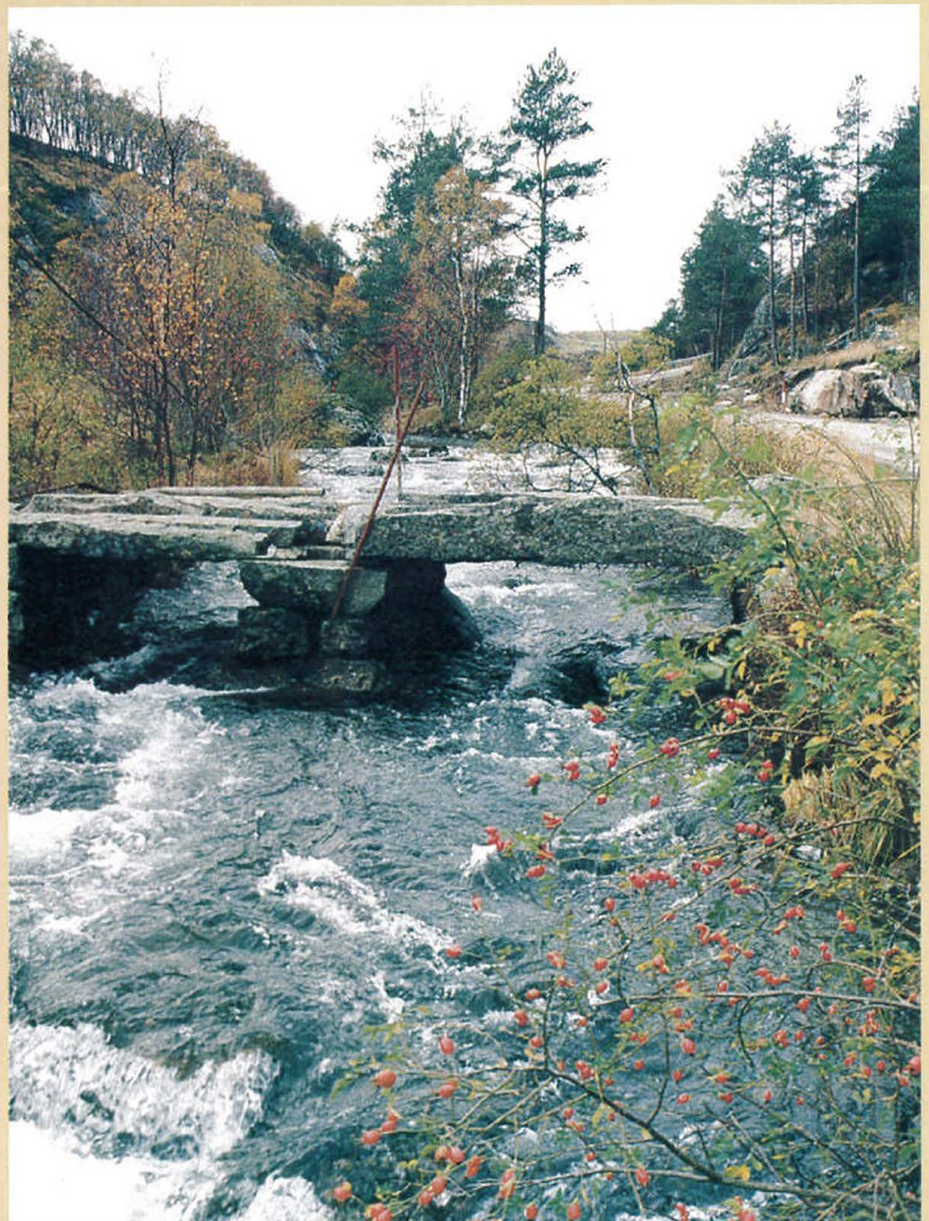
Tekst og foto: Harald Sel

I november neste år vil Rv 504 ha god standard på heile den 22 km lange strekninga frå Varhaug i Hå til Bue i Bjerkreim.

Det har lenge vore eit sterkt ønske å få utbetra den siste strekninga fram til Bue, på denne viktige sambandsvegen mellom E 18 og Rv 44.

I 1985 utbetra Statens vegvesen 3,7 km frå Mellomstrand til Osland. Nå er ein i gang med å utbetra det som står att av dårleg veg, 5,3 km frå Osland til Bue.

Vegen vil få ein kjørebanebreidde på 2,75 meter + skulder på 0,5 meter.



Gamlevegen går gjennom eit variert landskap med fleire kulturminne. Ved utbetringa av vegen, legg ein vekt på å redusera inngrepa mest mulig. Her ser me ei klopp av kilt stein, som går over åna tett ved vegen på Røysland. For å verna brua, blir vegen lagt i ein sving utanom kloppa.

Prisen for utbetringa av vegen er utrekna til 15,05 millionar kr. Dessutan skal krysset mellom Rv 504 og E18 utbetrast. Dette arbeidet er kostnadsrekna til 1,05 mill. kr.

Kommunane forskotterer

Prosjektet har ei løyving på årets Statsbudsjett på 4,7 mill. kr. Same summen er ført opp på budsjettet for 1996. Arbeidet kan likevel fullførast neste år, ved hjelp av forskotterte midlar frå kommunane Hå, Time og Bjerkreim. Hå og Time har forskottert 2,7 mill. kr kvar og Bjerkreim 0,7 million. Kommunane vil få tilbakebetalt halvparten av dei forskotterte midlane i åra 1998 og 1999 og den andre halvparten i åra 2002 til 2005.

Sprenging og masseflytting

Mellom Osland og Bue går Rv 504 i til dels vanskeleg terreng. Det må sprengjast ut ca 30.000 kbm fjell og det må flyttast ca 50.000 kbm masse. Til å bygga opp den nye vegen, trengs det ca 15.000 kbm stein, singel og grus.

Miljø og kulturminne

Det har nærast blitt eit varemerke for Statens vegvesen i seinare år, å levera frå seg vakre anlegg der ein legg vekt på å verna om naturmiljø og kulturminne. Denne vegen bli ikkje noko unntak i så måte. Mellom anna skal det settast opp 850 kvm natursteinmur. Vert å merka seg er det også at ei klopp av kilte steinheller på Røysland, blir liggjande som før over elva. For ikkje å skada dette kulturminnet, blir vegen lagt i ein sving utanom kloppa.

Trafikkauke

Rv 504 har i dag ein heller liten døgntrafikk, eit gjennomsnitt på ca 430 kjøretøy. Til samanlikning er gjennomsnittleg døgntrafikk på E18 ved Bue 3.800 kjøretøy. Når vegen får betre standard på heile strekninga og tillatt aksellast blir auka frå 8 tonn til 10 tonn, reknar ein med ein relativ stor trafikkauke. Dette gjeld i særleg grad for trafikk frå og til Hå kommune.

Ny riksveg forbi Undheim?

Via fylkesvegen om Undheim til Bryne, vil det også bli trafikkauke mellom Bue og Time kommune. På grunn av dette har Statens vegvesen foreslått overfor Vegdirektoratet at nåverande fylkesveg frå Rv 504 ved Myrebø til 505 ved Mossige blir omklassifisert til riksveg. Dersom denne omklassifiseringssøknaden blir godkjent, håpar ein at det skal bli lettare å få midlar til utbetring av dårlege strekningar mellom Mossige og Undheim.



Bjarne Dybing (t.v) og Jan Hove i arbeid med dynamitt, fengheter og skyteledning. Her er det mange hol som skal ha den rette ladninga, før storsalven skal gå.



Siste klargjering før sprenging. Borehola er opptil 8 meter djupe.



Salva er gått. Ei stor steinrøys er sprengt ut. Vegen skal vera rydda og opna igjen innan to timar.

- Vegutbygging har engasjert meg mest

Han har eit langt liv bak seg som lokalpolitikar, nå 83-årige Karl Helgeland frå Erfjord. I 1937, som 25-åring, tok han for første gong sete i Erfjord heradstyre. Med berre korte avbrekk, var han med i kommunepolitikken til 1980. I åtte år, frå 1956 til 1964, var han ordførar i Erfjord kommune. Frå 1965 til 1968 var han første ordføraren i storkommunen Suldal, etter samanslåinga av dei tidlegare kommunane Jelsa, Erfjord, Sand og Suldal. I tillegg til kommunepolitikken, har han hatt ei rekke verv, både politiske og i ulike organisasjonar.



Karl og Hilda Helgeland utanfor eldrebustaden i Sand, der dei nå bur.

Tekst og foto: Harald Sel

- Hovudinteressa mi har vore vegar og kommunikasjon. Det kom seg nok av at me lenge var veldig isolerte i Erfjord. Me hadde berre båt og føter å ta oss fram med. Til godt ut i 1930-åra var det lite anna enn nokre få lokale hestevegar i kommunen, seier Karl Helgeland.

1000-års utvikling

- Eg har opplevd ei utvikling i mi levetid som truleg er større enn på 1000 år tidlegare. Muligens kan ein ta endå sterkare i, seier 83-åringen og fortel om fattigdom med eit liv på grensa av eksistensminimum for mange i Erfjord, så seint som i 1930-åra.

Sjøl gifta han seg med Hilda Natland i dette tiåret, dei fekk barn og Karl blei aktiv i politikk og organisasjonsliv.

- Mitt engasjement fekk familien unngjelda for. Mykje av gardsarbeidet heime på Helgeland fall på kona og seinare på ungane, etter kvart som dei vaks til, seier han.

Mange barn - få hjelpemiddel

Hilda og Karl Helgeland fekk ti barn, ni av dei lever. I 1949 hadde dei fem barn og venta eit til. Dei fekk trillingar - tre jenter, men mista ei av dei då ho var eit år gammal.

- Eg har aldri blitt meir øvegidde enn eg blei den gongen. At me skulle få meir enn eit barn, kom heilt overraskande på oss - for ikkje å snakka om tre, seier Karl.

Sjøl med dagens hjelpemiddel, vil det krevja mykje av foreldre å få tre barn på ein gong. Då trillingane på Helgeland kom, hadde dei verken straum eller springvatn på garden. Bortsett frå nokre få med privat kraftverk, var det først i midten av 50-åra folk i Erfjord kommune fekk straum. På Helgeland fekk dei elektrisk kraft i 1957.

- Det gjekk likevel betre enn ein skulle tru med tre spedbarn, takka vera utruleg stor hjelp frå bygdefolket. Me fekk oppleva nestekjærleik på sitt beste, meiner Karl.

Vegbygging 1870 - 1965

Karl Helgeland fortel at den første offentlege vegen i Erfjord blei bygt i 1870-åra. Han gjekk frå Hålandsosen til Natlandsvatnet og var ca 7 km. lang. Rundt 1910 fekk kommunen sin andre offentlege vegstubbe, frå Vik til Lovravatnet.

Så i 1920 vedtok heradstyret ein stor vegplan. Den omfatta mellom anna veg til Tysse, Erøy - Tednes, Erøy - Bogsund

og ei rekke andre bygdevegar. Fylkestinget godkjente planen og frametter i 30-åra blei fleire vegar bygde.

Somme av bygdevegane fekk statstilskot og andre var såkalla vegfonds-vegar. Stort sett betalte Staten 50 prosent, oppsittjarane betalte 42 prosent og kommunen finansierte resten.

- Arbeidet med å få gjennomført vegplanen frå 1920 var framleis ein gjengangar i heradstyret etter at eg kom med i 1937 og var det framleis i mange år etter krigen. Det tok si tid, men før kommunesamanslåinga i 1965 var alle prosjekta i planen for det meste gjennomført, slår gamleordføraren fast.

Ryfylkevegen

Same året som Karl Helgeland kom med i heradstyret, i 1937, starta arbeidet med Ryfylkevegen i Erfjord. Det var eit prosjekt som den ferske politikaren kom til å engasjera seg sterkt i gjennom mange år. Og her, som ved dei fleste større vegprosjekt, var det strid og ulike meiningar om traséval. Mellom anna var vegen først planlagt å gå langs fjorden til Tyssebotn.

- Me sette igang eit intenst arbeid for å få bru, og me lukkast - heldigvis, seier han.

Tre vegsjefar

Karl Helgeland har hatt mykje kontakt, samarbeid og harde forhandlingar med tre vegsjefar, Olav Ødegård, Trygve Gimnes og Chester Danielsen.

Han fortel mellom anna at han besøkte Chester i Vegdirektoratet, då han arbeidde der på slutten av 1960-tallet.

- Då var eg ordførar i storkommunen og prøvde å røykja ut hos Chester kva dei meinte om Suldalsvegen i direktoratet. Før det hadde eg hatt mykje kontakt med Chester den tida han som ingeniør var engasjert med Ryfylkevegen. Eg hugsar at me var så glade då me fekk han som vegsjef. Mange med meg hadde lært han å kjenna som ein svært dyktig mann og dessutan som ein alminneleg mann og ein god kamerat, slår Karl fast.

Suldalsvegen

- Du nemner Suldalsvegen. Sjøl om mange andre viktige vegar har blitt bygd i Suldal i di politikartid, er det vel Suldalsvegen du har arbeidd mest med, ved sida av Ryfylkevegen?

- Eg såg på Suldalsvegen som eit framhald av Ryfylkevegen, og slik har det blitt. Ei tid tenkte me på å få eit entreprenørfirma til å byggja Suldalsvegen som bomveg. Me fekk hjelp av vegsjef Trygve Gimnes til prognosar og utgreiingar. Eg var hos dåverande samferdselsminister Haakon Kyllingmark med desse utgreiingane og bad om løyvingar til å starta opp. Det fekk me ikkje. Men så kom Ulla Førre-utbygginga og løyste problemet, seier Karl Helgeland, som meiner at Suldalsvegen ville kome uansett. Men han tvilar på om vegen ville vore ferdig i dag - i 1995, utan kraftutbygginga.

Uløyste vegprosjekt

Den pensjonerte politikaren er framleis levande opptatt av ulike samfunnsprosjekt, og ikkje minst vegsaker og samferdsel. Han ser mange uløyste oppgåver i Suldal og Ryfylke, og har fylgjande melding til Vegsjefen i Rogaland:

- Det vegprosjektet som er viktigast å få realisert, er Tengesdal - Hylen. Der nest

må det byggjast bru over Sandsfjorden og veg mellom Bog og Landsnes. Dessutan er Ryfylkevegen moden for ganske stor opprustning.

Frå fattigdom til velstand

Det er gjevande og tankevekkande å få vera i lag med eit så kunnskapsrikt, erfaringsrikt og engasjert menneske som Karl Helgeland. Han er ei levande lokalhistorisk kjelde om vår nære fortid,- ei tid med nesten ufatteleg teknisk utvikling og andre store hamskifte, og ein kolossal materiell velstandsauke.

- Har endringane og utviklinga gått for raskt? spør me.

Han tenkjer seg vel om, før svaret kjem.

- Nei, - ja, ja - eg veit ikkje. Ein ting uroar meg iallfall; dette med korleis yngre generasjonar, - som er vande med å kunna få det dei peikar på, er rusta til å møte ei eventuell nedgangstid. Ein skulle helst vera sterk for å klara seg igjennom 30-åra, då me levde på bortimot eit minimum av det som det var råd å leva av. Men velstanden kan også vera tung å bera.

vi må, vi kan, vi vil, bare vi slipper til.



Det er mangt som skal læres når vegstasjonen også er blitt trafikkstasjon. Gretha Helvig (til venstre) fra Egersund trafikkstasjon instruerer Eli Undheim i arbeidet.



Førnydde sjefer. Trafikksjef Svein Magne Olsen (til venstre) og distriktsleder Leif Ødegård i trivelig miljø foran det nybygde teorirommet. I ombyggingen er det lagt vekt på å bruke samme materialer som opprinnelig.

Ja, det er slagordet på Nærbø veg- og trafikkstasjon.

4. oktober ble det markert. Her kan man i tillegg til råd og rettleiding om veg, nå også få utført det meste som tidligere biltilsynet tok seg av. Nærbø veg- og trafikkstasjon blir styrt fra Egersund trafikkstasjon.

Det er en positiv gjeng, med distriktsleder Leif Ødegård i spissen, som tar imot Rygjavegens utsendte. -Her skal servicen være på topp. Innbyggerne i Hå, Time og Gjesdal skal ikke bare få hjelp til vegvedlikehold og avkjørselssaker. Nå kan vi også utføre de fleste «biltilsynsoppgaver», som prøveskiltutlevering, registrering og kjøretøykontroll, sier distriktsleder Leif Ødegård.

- Det er kun kontroll av store biler som ikke inngår i tilbudet, men mulighetene er tilstede. Vegdirektoratet har gitt positive signaler til midler for bygging av hall.

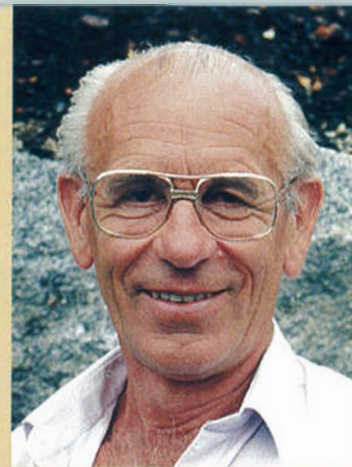
Førerortopplæring er så absolutt helt nytt på Nærbø.

Fra 1. november kunne kandidatene etter teoridelen trekke mellom ni forskjellige ruter. Fire om Sandnes, tre om Bryne og to om Stavanger. Det er Ola Undheim og Sverre Julshamn på Egersund trafikkstasjon som har vært ansvarlig for å legge opp rutene. De lover begge at vanskelighetsgraden slett ikke er mindre ved oppkjøring på Nærbø.

Leif Ødegård sier at aktiviten på Nærbø vil avhenge av brukerne. Nærbø veg- og trafikkstasjon kan fort vokse seg både stor og sterk. Lykke til!

Tekst og foto: Eva Vivoll

Toralf Birkeland frå Kyllingstad i Gjesdal hadde 30 år bak seg i Statens vegvesen, då han blei pensjonist i fjor haust. Storparten av tida arbeidde han med vedlikehald. - Til tider kunne ein bli trøyt og lei, f.eks. når ein dag ut og dag inn dreiv med reinsking og sikring av tunnelar. Men i det store og heile har eg likt meg godt, seir han. Og aller best har Toralf likt seg når han har fått mura med naturstein. Det er spesialiteten hans, og oppsetting av ein gråsteinmur var det siste arbeidet han hadde i Statens vegvesen. Det flotte resultatet kan me sjå langs gang- og sykkelvegen ved Rv. 42 fram mot det gamle meieriet på Helleland.



Toralf Birkeland:

Spesialist på gråstein-muring

Tekst og foto: Harald Sel

- Eg var ikkje gamle karen då eg var med far og mura med gråstein. Den einaste lærdommen eg har, den fekk eg av han, seier Toralf. Og nokon dårleg lærdom kan ikkje det ha vore. Det kan ein slå fast både ved å studera muren på Helleland og andre murar som Toralf har mura.

Bakfyllinga viktig

- Ein heilt grunnleggjande lærdom ved murearbeid, og som far min la stor vekt på, er at bakfyllinga er like viktig som sjølve muren, seier Toralf. Han viser til ein gråsteinmur langs vegen i Ålgård sentrum, som eit eksempel på kor gale det kan gå når bakfyllinga ikkje er god nok. Dette er ein gammal mur, som for få år sidan blei demontert og flytta lenger inn i skråninga. Etter kort tid begynte muren å siga ut.

- Eg blei spurt om eg ville ta arbeidet med muren på Ålgård. Men eg sa nei, då eg forsto at her var det om å gjera å få sett opp muren fort og billig. Eg ville ikkje ha det presset på meg at arbeidet måtte gjerast så fort, at eg kunne risikera å slurva med bakfyllinga. Og etter det

me ser i ettertid, var det nettopp det som skjedde. Med god bakfylling ville muren ha stått både sikkert og stødig, seier Toralf.

Må bruka flid og tid

Han seier at han også hadde ei anna motforestilling, då det blei spørsmål om å ta ansvaret for muren på Ålgård. Han var redd for kommentarar frå eit «ukyndig publikum».

- Skal ein gjera skikkeleg arbeid, slik at ein gråsteinmur blir fin og står støtt, må ein bruka lang tid. I Ålgård sentrum går det folk rundt heile tida. Og eg kan tenkja meg kommentarane: «I Statens vegvesen tek dei det med ro. Her skjer nesten ingenting.»

Toralf Birkeland seier at det med dagens lønningar er heilt uråd å leggja ned så mykje arbeid og flid som dei gamle meistrane på gråsteinmuring gjorde.

- Under omlegging av vegar f.eks. har me stundom måtta fjerna gamle murar. Då får me sjå kor utruleg godt arbeid som er utført. Men så brukte dei også tid på arbeidet. Kanskje la dei opp berre ein

til to steinar om dagen. Og det er forståeleg. Dei hogg til kvar einaste stein heilt nøyaktig, og dei hadde ingen maskinar - berre ein steinbukk.

Maskinmuring

Så nøye er me ikkje i dag. Av og til må ein akseptera at det sprikar litt mellom steinane, seier Toralf. Og så har ein maskinar til å hjelpa seg med. Han er imponert over fleire av dei som i dag murar med maskin.

- Eg var nede på Slettebø og såg på muringa ved den nye veg- og trafikkstasjonen. Det såg elegant ut og dei er flinke. Men eg har likevel mest tru på å kombinera maskinmuringa med det gamle murarhandverket. Ved å slå av nokre kantar på steinane, lirka til litt og jamna ut på manuelt vis, blir muren endå finare og meir stødig.

Flotte murar i fyllinga

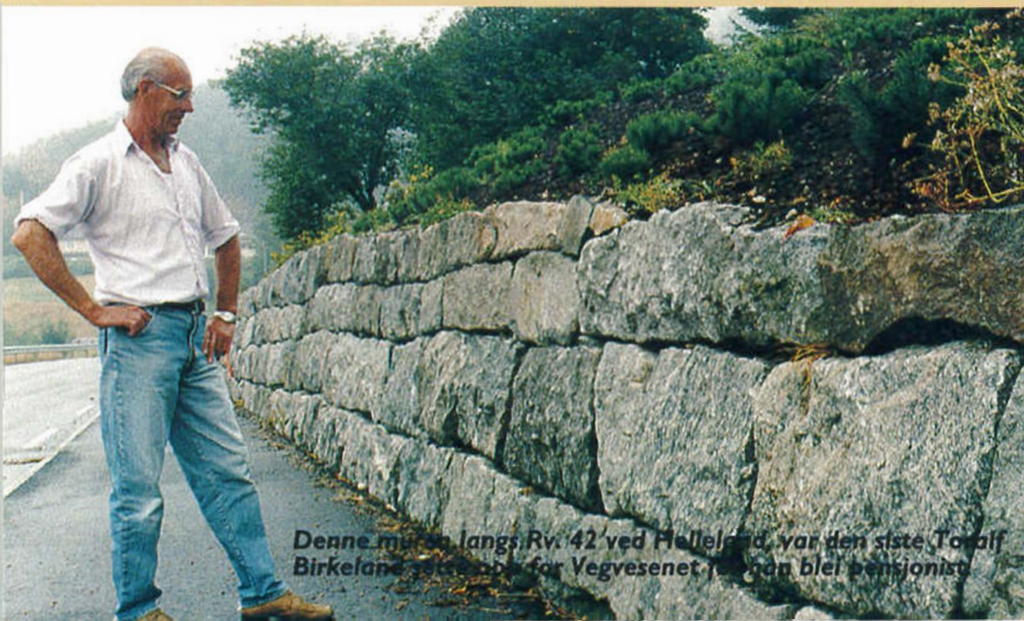
Men uansett om ein murar på det gamle viset eller med maskin, Toralf er glad for at gråsteinen på ny er blitt populær og mykje brukt, både på veganlegg og elles. I ein periode var det ikkje slik.

- Mange flotte murar av kilt stein har gått i fyllingane eller er graven ned. Det skjedde f.eks. fleire plassar då den nye E18 blei bygt. Det er veldig synd.

Å kila stein er både tids- og arbeidskrevande og dermed også ganske dyrt. Det er heller ikkje like lett alltid å finna fjell som eignar seg til kiling.

- Å kila stein er vel også ein kunst som få kan i dag?

- Som alt anna, må det lærast. Sjølv har eg som regel brukt gamal, kilt stein, når eg har mura. Men eg har sakte kilt ein del også. Det er ikkje lett å få blokkene så fine som ein gjerne vil ha dei, seier Toralf Birkeland.



Denne muren langs Rv. 42 ved Helleland, var den siste Toralf Birkeland mura opp for Vegvesenet før han blei pensjonist.

Gi deg tid

I høst har det pågått en trafikksikkerhetskampanje rettet mot voksne trafikanter. Det er Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) i Rogaland som satte i gang kampanjen i samarbeid med Politiet, UP, lensmennene og Statens vegvesen Rogaland.

Tekst og foto: Eva Vivoll

Kampanjen kom på dagsordenen etter at sentrale politikere reagerte på svært stygge ulykkestall i trafikken, særlig i årets to første måneder.

FTU søkte Fylkesutvalget om ekstraordinære midler, og fikk bevilget 200 000 kroner, som i sin helhet har gått til trafikksikkerhetskampanjen. I tillegg bruker FTU endel av sitt ordinære budsjett til informasjonsarbeid i forbindelse med kampanjen.

Du er kanskje en av dem som har blitt stoppet i høst i «snill» kontroll? I stedet for et møte med foreleggsblokka, har de uniformerte fra Politiet og Trafikk-

stasjonene hilst blidt og gitt deg både refleks, brosjyrer og gode råd på veien. Noen har også fått med seg ei fargerik T-skjorte som i rødt hjerte maner til å gi deg tid i trafikken.

Det er satset spesielt på to områder i kampanjen: Å gi trafikantene informasjon om riktig adferd i trafikken, og at gal adferd ofte vil bli oppdaget og påtalt. Det er laget i alt seks brosjyrer som forteller hva du som trafikanter bør gi deg tid til. I tillegg gjengis endel lover og regler fra Vegtrafikkloven.

Som et ledd i aksjonen, og satsingen på økt risiko for å bli oppdaget, har FTU brukt 75 000 kroner av kampanjebudsjettet til en laser fartsmåler. Fartsmåleren

er overlevert Stavanger Politikammer, men den skal også kunne brukes ved behov av politi og lensmenn i de andre politi- og lensmannsdistriktene i fylket. Dette har økt mulighetene til fartskontroller i Rogaland fylke med hele 30%.

I tillegg til kontroller på vegene og utdeling av informasjonsmaterieill, har FTU også satset på å spre informasjon gjennom media. TV-Haugaland har i høst sendt to programmer som omhandler temaet trafikksikkerhet, og de samme programmene er sendt på ÆTV. Også Radio 102 har vært involvert med en egen trafikksikkerhetsuke i sin kanal.

Og selv om kampanjen nå er over, er oppfordringen stadig den samme:

Gi deg tid.....

*til å trygge fotgjengerne
til å planlegge forbikjøringen
til å holde avstand
til ansvar, trygghet og kjøre glede
til bakkekontakt.....*

Laser fartsmåler og troverdighet

Fra tid til annen har det vært oppslag i media som kan reise tvil om fartsmålerens nøyaktighet og egnethet i politimessig sammenheng. Vi har snakket med politiavdelingssjef ved Trafikkavsnittet på Stavanger Politikammer, Asbjørn Johansen. Han sier at med dokumenterte

testresultater og rapporter fra relevante instanser, kan ikke politiet se at det er framkommet noe som med rimelighet kan være egnet til å svekke tilliten til utstyrets måletekniske kvaliteter, herunder også egnethet for politiets fartskontroll.

Før politiet tar laseren i bruk, blir det gjennomført et opplæringskurs som kvalifiserer den enkelte tjenestemann til å bruke denne. Det er også utarbeidet egen instruks for bruken av laser fartsmåler.

- Bruk av laser fartsmåler er uten betenkeligheter når politimannen som foretar måling følger brukerveiledning/instruks, samt at måleverdien klart kan henføres til et bestemt kjøretøy, sier Asbjørn Johannesen.

Han legger til at tildelingen av en laser fartsmåler fra FTU er et viktig tilskudd i trafikksikkerhetsarbeidet i distriktet, spesielt i forbindelse med overvåking av trafikken på ryfylkevegene.

Politivdelingssjef Asbjørn Johansen demonstrerer den nye fartsmåleren for sekretær i Fylkestrafikksikkerhetsutvalget, Arne G. Vashø.



PRODUKSJONSAVDELINGA:

Produksjonsområde **Egersund**

Av Øyvind Langemyr

Statens vegvesen Rogaland har, etter omorganiseringa, inndelt fylket i tre produksjonsområder, område Haugesund, område Stavanger og område Egersund.

Produksjonsområde Egersund består av følgende kommuner: Sokndal, Lund, Eigersund, Bjerkreim, Gjesdal, Time og Hå

Produksjonsområdet har ansvar for trafikkrettet vedlikehold av grøfter og drenering, dekker, grøntarealer, murer, rekkverk, trafikkskilter, tunneler og vintervedlikehold. Disse oppgavene blir utført på oppdrag fra Trafikkavdelinga.



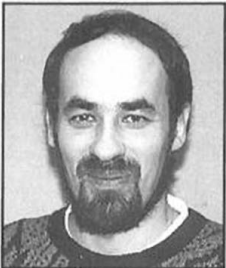
Øyvind Langemyr
Produksjonsleder



Per Aniksdal
Maskinfører



Oddvar Apeland
Formann



Kjell Bjørnevoll
Spesialarbeider



Per Bollestad
Maskinfører



Inge Byrkjedal
Formann



Ingvar Bø
Maskinfører



Asbjørn Bøe
Fagarbeider



Bjarne Dybing
Maskinfører



Sverre Espeland
Formann



Harald Espevik
Maskinfører



Dag Fanebust
Fagarbeider



Erik Fjermestad
Fagarbeider



Jostein Frafjord
Maskinfører



Tora Gilja
Reinholdsbetjent



Fred H. Gilje
Fagarbeider



Kåre T. Gilje
Sjåfør



Bernt O. Hanasand
Oppsynsmann



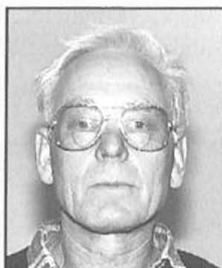
Normann Helleren
Fagarbeider



Torbjørn Helleren
Spesialarbeider



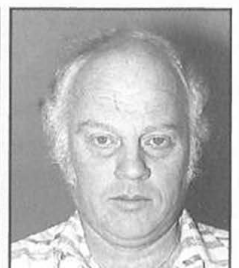
Jan Hove
Fagarbeider



Jon G. Husveg
Fagarbeider



Unni Johnsen
Kontorfullmektig



Viktor Kjærvoll
Sjåfør



Endre Kulleseid
Formann



Eil Liestøl
Reinholdsbetjent



Torfinn Liestøl
Spesialarbeider



Geir Navrestad
Sjåfør



Kjell Navrestad
Formann



Torunn Njarheim
Reinholdsbetjent

På oppdrag fra Utbyggingsavdelinga har produksjonsområdet ansvar for bygging av mindre anlegg, utbedringer og strukturelt vedlikehold.

For tiden arbeider vi med følgende anlegg:

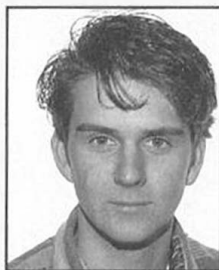
- Rv 504 Osland - Bue
- Fv 117 Malmei - Grøtteland
- Rv 505 Gang- og sykkelveg Netland - Serigstad

I 1995 hadde produksjonsområdet en omsetning på ca 65 millioner kroner. Dette er fordelt med ca 30 mill. på vedlikehold og ca 35 mill. på anlegg.

Området har ansvar for:

- 520 km riksveger
- 580 km fylkesveger
- 35 km gang- og sykkelveger

Bemanninga i området er ca 65 personer.



Svein M. Nødland
Maskinfører



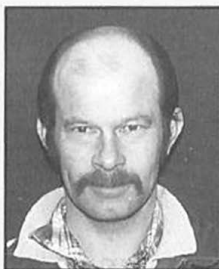
Asbjørn Oddane jr.
Formann



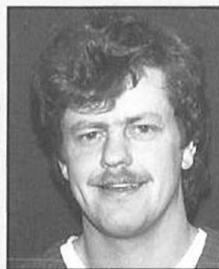
Oddvar Ollestad
Fagarbeider



Rasmus Rasmussen
Fagarbeider



Harald Refsland
Formann



Ingvar Reime
Faggruppeteider



Andreas Roan
Stikningsassistent



Sigvart Rinden
Sjåfør



Svein Rinden
Lærling



Allis Røyland
Reinholdsbetjent



Johnny Røyland
Maskinfører



Bjørg Sandmark
Reinholdsbetjent



Tor Skårland
Fagarbeider



Magne Slettebø
Formann



Ted Ove Slettebø
Sjåfør



Halvard Solheim
Maskinfører



Liv Stapnes
Reinholdsbetjent



Svanhild Stavnheim
Reinholdsbetjent



Jonny Stenberg
Lærling



Arvid Stølen
Formann



Agnar Svanes
Lærling



Ingfrid Svanes
Reinholdsbetjent



Kåre Taksdal
Sjåfør



Gaute Vigre
Formann



Peder Vinge
Fagarbeider



Ernst Walskaar
Oppsynsmann



Bodil Wigdel
Kontorfullmektig



Håkon Østrem
Spesialarbeider



Øyvind Algård
Lærling



Aud Amødt
Reinholdsbetjent



Georg Aasen
Sjåfør

NTL arbeider nå med innsending av krav om lønn etter Hovedtariffavtalen pkt. 2.3.4 som har sammenheng med omorganiseringen, men mine tanker går stadig til en kollega og til hennes drøm



Reidun Haugland arbeider på Stavanger trafikkstasjon og er leder av NTL avd. 110-37. Hun har gjennom sitt arbeid som tillitsvalgt fått god kjennskap til mange ansattes opplevelser av omorganiseringsprosessen.

.....om **Det nye Vegvesenet**

Dagene tusler mot et nytt år og jeg innbiller meg at arbeidsdag og fritid er to forskjellige ting. I hvert fall natten vil jeg ba for meg selv. Men i denne etaten går det meste hånd i hånd - inderlig infiltrert i hverandre i en merkelig symbiose. Verst er det når nettene blir i vegvesenets regi - sågar i Det nye Vegvesenets regi. Når varmen og roen som omslutter kroppen under dyna forvandler seg til en klebrig, svettende masse og hjerterytmene øker - da er det **MARERITT!**

Jeg våkner med et skrik - men skjønner etterhvert at verden fortsatt er den samme. Men nattens lidelser er ikke glemt. For i drømmene har jeg nettopp klatret gjennom piggrådsgjerder, myr og leire, gjennom svarte, dryppende skoger - for så å skimte vegkontoret i det fjerne. *Jeg har drømt!*

«Jeg er på min daglige tur til jobb og tenker med gru på at jeg skal gjøre dette hver dag, gjennom piggråd og myr. Hvorfor er alt blitt så vanskelig på veg i det nye (vegvesenet)? Men midt i kaoset strekkes en hjelpende hånd mot meg - fra en oppsynsmann i sør-fylket. Han sier at dette skal vi nok klare, selv om tiden er knapp. I drømmen er klokken ti på fire. Det nye Vegvesenet skal være på plass klokka fire! (Men som organisasjonens representant vet han vel hva han snakker om).

Så nærmer vi oss vegkontoret, som ligger der ruvende og innbydende, som en altoppslukende hval. I «tolvte time» strekkes en annen vegvesenhånd (pussig nok også han fra utedrifta). Han står på trappen og leder veg inn i kontoret. Han drar meg gjennom korridorer og opp til øverste etasje. Det er noe han vil vise meg. På toppen er et glasshus - hvor festen pågår for fullt. Men de fleste er paralyserte, de danser rundt i ring. Midt i ringen ligger et trekkspill som holder liv i forsamlingen.

Og alle er kledd i grått - unntatt en av sekretærene som danser smilende og innbydende i en rød kjole med små sommerfugler, mens en av de nye avdelingslederne holder et fast tak om henne. De andre strekker hendene mot ingenting - som om de tror det skal komme noe forløsende ovenfra! Jeg skjønner lite - fordi festen foregår så nært mitt kontor, men ingen har fortalt om den. Hvorfor holdes jeg utenfor?

Men så skjønner jeg det meste: For midt i gråten ser jeg alle de andre ansatte på kontoret. De ligger på trebrisker langs korridorveggene, sløve, gråtende - nærmest døde. De sier ingenting, ser bare helt fortapt ut. Imens danser gjengen i glasshuset. Den røde kjolen flagrer og musikken blir høyere og høyere. Hele vegkontoret skjelver. Jeg løper bortover korridoren, ned trappene og forbi alle de triste og grå skjebnene langs veggene. Mine to hjelpere fra utedriften løper med meg. Vi stormer ut døren og ser at jordmassene rundt vegkontoret beveger seg mer og mer - som et jordskjelv. Vi hopper - og havner på trygg grunn. Her står vi mens hele vegkontoret krenger, synker og slukes opp av ei myr, mens trekkspillet på toppen spiller skjebnesymfonien!»

Da våkner jeg - redd, varm og med hjertebank. Etter en kopp te klarer jeg å komme tilbake til virkeligheten, gå på jobb, sjekke grunnen utenfor kontoret og om glasshuset er der fortstatt - før jeg begir meg opp trappene til møte i prosjektrådet for Det nye Vegvesenet.

Sanndrømt - eller bare litt utslitt av for mye vegvesen-tanker? Historien er i hvert fall sann. Jeg drømmer mye, men dette var vel sterkt. Uten å ha tatt kontakt med psykolog eller analytiker drister jeg meg til en slags moral - eller kanskje konklusjon: Det skal ikke bli enkelt å komme fram til Det nye Vegvesenet, men vi beholder jobben. Om hele vegvesenet synker i ei myr for tida vise.

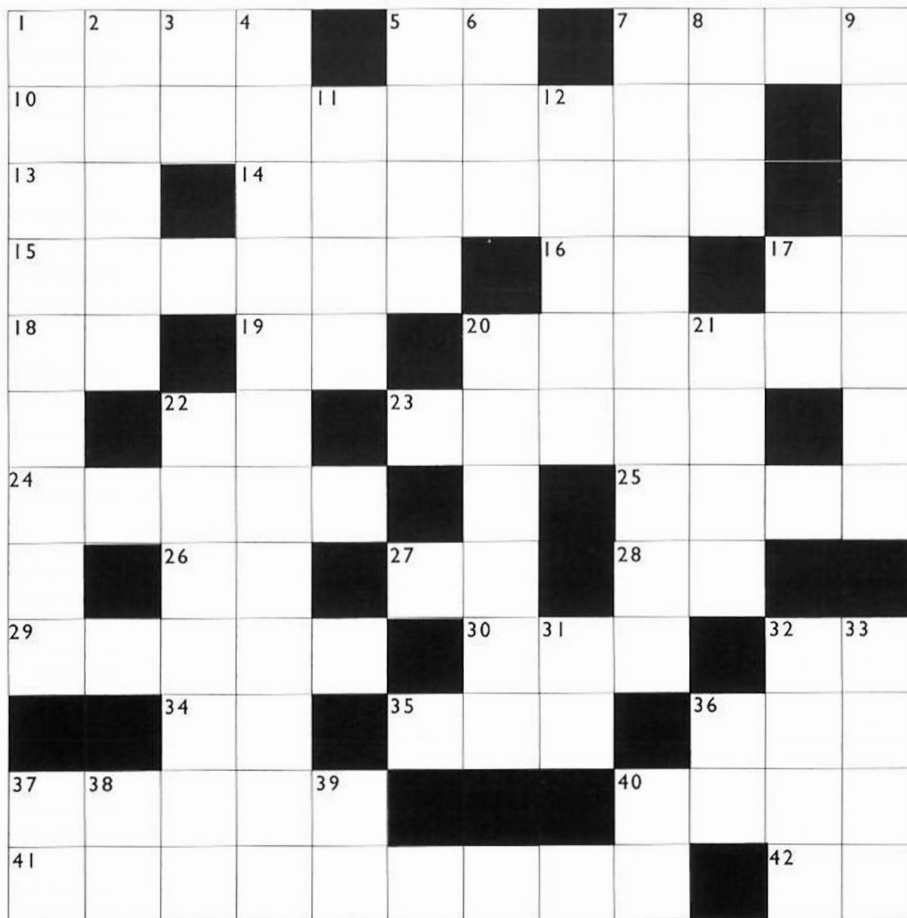
Kryssord nr.6/95

VANNRETT

1. Diger
5. Sivbåt
7. Utsikter
10. Selskapet
13. Dansk navn
14. Dele inn
15. Servitør
16. 3,14
17. Byge
18. Flatemål
19. Eventuelt
20. Spinne
22. Norsk Standard
23. Instrument
24. Tet
25. Sjef
26. Neste
27. Pron.
28. Voks
29. Holde av
30. Forhøyning
32. Tall
34. Einar Knudsen
35. Anti
36. Udelt
37. Buskas
40. Hær
41. Ensformig
42. Flatemål

LODDRETT

1. Plage
2. Beholdere
3. Mesterskap
4. Oppgaver
5. Mannsnavn
6. Plog
7. Ekte
8. Gi
9. I mørket
11. Dokument
12. Lager
17. Lever
20. Sjanse
21. Kjærlighetsgud
22. Kommer nå
31. Retning
32. Emne
33. Haster
36. Fork.
37. Voks
38. Sjarm
39. Ordne
40. Parti og seksjon



Løsningen på kryssord nr. 6/95 sendes til:

RYGJAVEGEN
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 20. januar 1995

Innsendt av:

Adresse:

.....



Rett løsning nr. 5/95

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

Reidun Gundersen
Kantinen, Vegkontoret

Ivar Fett
Vst, Vegkontoret

Ny E18 utanfor Flekkefjord:

Rogalendingar på tunnelarbeid i Vest Agder

Frå sommaren 1996 er det slutt på flaskehalsar og trafikproblem, når ein skal kjøra E 18 forbi Flekkefjord i Vest Agder. Då blir ein ny vegstrekning på 5,2 km opna. 2,7 km av vegen går i tunnel, og det alt vesentlege av tunneldrifta er utført av Statens vegvesen Rogaland. - Rogalendingane har gjort kjempegodt arbeid, og samarbeidet har vore svært godt, seier anleggsleiar for ny E18 Flekkefjord, John Pedersen.

Tekst og foto: Harald Sel

Anleggsleiaren fortel at mykje av fjellet har vore forferdeleg dårleg. Trass i desse vanskanene, har tunneldrivarane klart å halda framdriftsplanen. I tillegg har Drangeidtunnelen blitt billigare enn kostnadsoverslaget, og ein har halde seg innan kostnadsramma for dei to andre tunnelane.

Tre tunnelar

Anleggstart for ny E18 ved Flekkefjord var i 1992. Statens vegvesen Vest Agder dreiv då sjøl 200 meter av Austadtunnelen, for å få masser til fyllinga i Trolldalen.

I januar 1994 starta tunneldrivarane frå Rogaland, i samarbeid med Vest Agder, arbeidet med Drangeidtunnelen på 790 meter. Etter at ein var ferdig her, sto Logatunnelen for tur. Arbeidet med denne pågjekk frå juni til november 1994.

Deretter drog tunnelgjengen til Austrundalen, og sprengde ut den 1.790 meter lange Stolpen tunnel. Så kom turen til dei 650 metrane som sto att av den 850 meter lange Austadtunnelen. Arbeidet her pågjekk frå 12. mai til 15. november i år.

Til saman har dei tre tunnelane kosta ca 38,5 millionar kr. Samla kostnad for den nye 5,2 km E18 ved Flekkefjord er ca 149 millionar kr.

Sjeldan og vanskeleg bergart

Anleggsleiar for tunneldrifta, Knut Utaaker, seier at arbeidet har gått bra, trass i mykje dårleg fjell. Logatunnelen var verst, mens geologane hadde rekna med at fjellet ved Austadtunnelen var ennå verre enn det viste seg å vera.

Det er ein svært sjeldan bergart, Charnokitt, som har laga problem for tunneldrifta ved Flekkefjord. Geologane har funne ut at bergarten er oppsmelta

og avkjølt to gonger, første gongen for ca. 1.100 million år sidan og andre gongen for ca 850 millionar år sidan. Utanom vestre del av Vest Agder og i delar av Rogaland, er det stort sett berre i India ein har registrert denne bergarten.

Charnokitt har såkalla indre spenningar, som blir utløyste ved fjellsprenging, slik at berget sprekk opp i alle mulige retningar.

Samarbeid

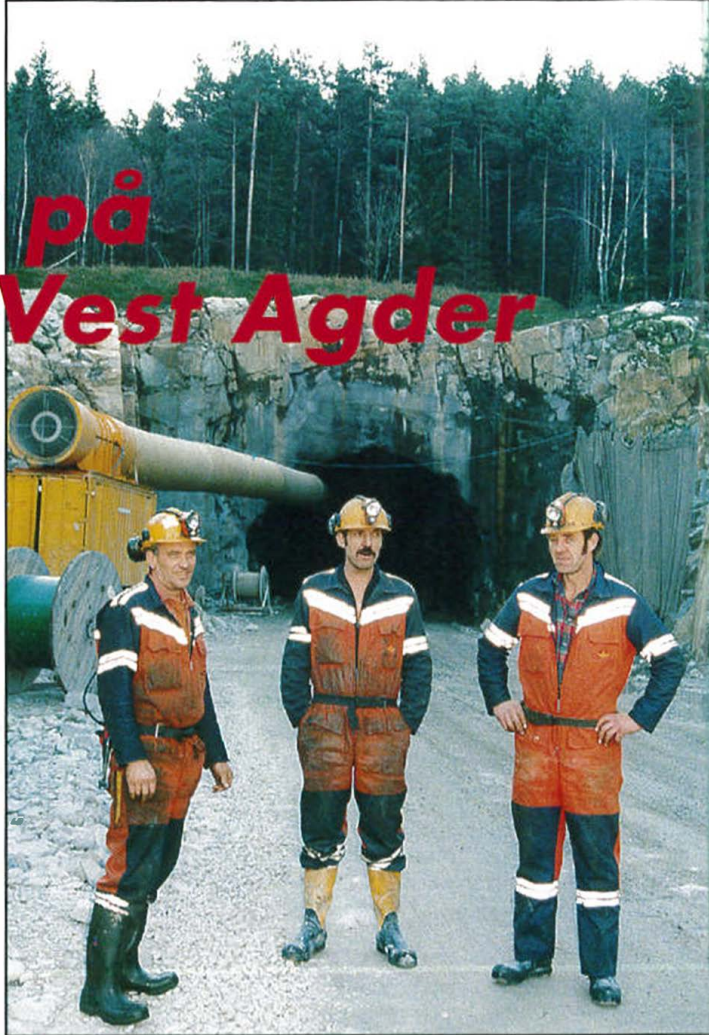
Under tunneldrivinga ved Flekkefjord har ein brukt Statens vegvesen Rogaland sin datarigg, men på arbeidslaga har det vore folk frå både Rogaland og Vest Agder. Ein del av arbeidarane frå Vest Agder var dessutan med over til Rogaland under arbeidet med Stolpen tunnel, og dei er nå tilbake i Ørdsdalen for å driva den siste tunnelen på den nye vegen her.

- Samarbeidet med Vest Agder har vore over all forventning. Det går veldig fint, seier anleggsleiar Knut Utaaker.

Flinke og friske folk

Ved drivinga av Drangeidtunnelen og Austadtunnelen har arbeidet gått på to skift, mens ein i Logatunnelen hadde tre skift. På kvart skift er det fem arbeidarar og ein oppsynsmann.

Arbeidarane får mykje skryt av anleggsleiarane, både frå Rogaland og Vest Agder. Det er flinke folk og dei er dertil nesten unormalt friske. Under drivinga av Austadtunnelen frå mai til november i år, var det f.eks. berre tre fråversdagar på grunn av sjukdom.



Tre av tunnelarbeidarane framfor munningen av Austadtunnelen, der det var gjennomslag midt i november. Frå v.: Magnus Weltzin, Otto Lunde frå Rogaland og Olav Orthe frå Vest-Agder.

Også i Nord Trøndelag

Statens vegvesen Rogaland, i samarbeid med Vest Agder, driv ikkje berre tunnel i grannefylket vårt i sør. I slutten av oktober var det gjennomslag i den 337 meter lange Kleivika tunnel på ein ny fylkesveg i Nord Trøndelag. Tunneldrivinga var utført av Kjetil Nordbø, Asgeir Nordtveit og Sverre Kvinnesland frå Rogaland, Erling Manneråk frå Vest Agder, og med rogalendingen Narve Steine som oppsynsmann. Jøssund heiter staden der Kleivika tunnel er bygt, og dette er langt nord i Trøndelag - nesten ved grensa til Nordland. Kleivika tunnel er kostnadsrekna til 5,9 millionar kr.

Det lyser i stille grender

Tiden går så fort, det er alt vinter med sine lange og mørke kvelder.
Jeg sitter og filosoferer. Tankene flyr, langt tilbake i tiden.
Jeg er barn igjen, det er julaften. Det har vært en lang dag,
tidlig oppe, men nå går det mot kveld. Det mørkner.
Far er i fjøset, blir visst aldri ferdig. Må ut for å se etter.
Han er visst snart ferdig, jo, han kommer.
Ser ikke ut som han har noe hast, venter han på noe?
Endelig er alle trege, voksne ferdige.
Det er middag, men det smaker ikke noe særlig godt.
Jeg vil gå fra bordet, men mor skal lese juleevangeliet. Tørre greier.
Ser heller på pakkene under juletreet, den som ligger bak den store.

Kan det være.....

Det skal vaskes opp etter middagen, omstendig og lenge.
Hvorfor kan ikke kjøkkenbenken tørkes av senere? Uforståelig.
Endelig, endelig ferdig. Vi går inn i bestestua,
far og mor, søsken, bestefar og bestemor, alle er vi der.
Det banker på døra, hvem er det nå?
Døra går stille opp, det er julenissen.
Jeg er redd, kryper opp i sofaen til far. Vi får pakker.
Det er dette som er jul.



Er mye forandret siden den gang?
Er høytiden og felleskapet der som før?
Med stress, kjøpepress og reklame.
Og juleutstilling tidlig i november.
Jeg lurer meg på, er noe som før?
Ja, Jakob Sande's fine julesang:
«Det lyser i stille grender» er jo den samme.
Juleevangeliet er det samme.



Vil vi høre juleevangeliet nå som voksne?
Det rører noe i det innerste hos de fleste av oss.
Jeg savner å høre det, men mor leser det ikke lenger.
Vi voksne vil ikke innse at i julen er også vi barn.

Jeg er tilbake i nåtiden. Regnet mot vinduet vekker meg.
DnV er snart et halvt år gammelt
og Chester vil gå av med pensjon i mai.
Men det blir nok jul på ny.

I den store hovedstaden diskuterer menn i fine dresser
og damer i høyhælte sko kristendomsundervisningen skolen.
Var ikke kristendomsundervisningen den største ballasten
vi fikk med oss som barn fra skolen?

God Jul!



HVORDAN HAR VI DET?

v/bedriftslege Børge Skeie

For hver enkelt av oss er det vel ikke så vanskelig å svare, jeg kjenner godt hvordan *jeg* har det, blandt annet hvordan *jeg* synes *vi* har det på jobben. Men har vi spurt *hverandre* hvordan *vi* har det?

Etter omorganiseringen tror jeg det er viktig å stille spørsmålet, og å stille det *før* uønskete resultater har fått varige skadevirkninger.

Ikke alle har fått det arbeidet de ønsket seg, noen har mistet et arbeid de trivdes med og fått et de *ikke* trives med. Nå kan en selvfølgelig si at det er for tidlig å dømme resultatet av Det nye Vegvesenet. Det er riktig nok, men mitt poeng er at vi tar høyde for at sluttresultatet skal bli best mulig.

Problemer på arbeidsplassen skal først og fremst tas opp med nærmeste overordnede, som skal gjøre sitt for at forholdene blir så gode som mulig. Men alle vet at det ikke alltid er så lett å si i fra om ting som ikke fungerer bra. En kan føle at en peker seg sjøl ut som "problemkonstruktør" og at det er noe galt med meg som ikke "kan tilpasse meg".

Det lederen kan gjøre er sjøl å ta initiativet og si til alle: "All forandring kan oppleves vanskelig, jeg er veldig interessert i å høre nå hvordan dere har det. Jeg vil også snakke med hver enkelt av dere etterhvert for å få et inntrykk av situasjonen så vi kan rette på det som ikke fungerer bra".

Etter min mening er en av de viktigste sider ved lederskap å ligge i forkant av vanskene, ikke vente til de legges på bordet. - Bare at lederen viser interesse og viser at han vil gjøre noe, er et viktig signal som virker samlende.

Hvordan dette kan løses i praksis vet den enkelte leder best, viktige instrumenter er de fellesmøter en allerede har og ordningen med medarbeider- samtaler. La ikke resultatet av omorganiseringen bare måles av fjerne skjema fra direktoratet, men la det på hver arbeidsplass spørres:»Hvordan har vi det?»

Er det vanskelig å si i fra på arbeidsplassen, eller du synes at forandringene er gått på helsa løs, er bedriftshelsetjenesten alltid villig til å lytte, og til å delta i forsøket på å finne konstruktive løsninger.

Jubilantar

50 år

Knut Nyland
Vegsjefens stab
- 6. desember

60 år

Magnus Danielsen
Prod. Stavanger
- 9. januar

Rolf M. Nilsen
Skilt og oppmerking
- 28. januar

Odd S. Sivertsen
Prod. Stavanger
- 1. februar

Nye

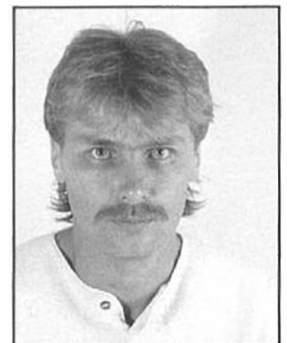
MEDARBEIDARAR



Kristin Eikemo
Engasjement som kontrollingeniør på betongarbeidet på Lysefjordbrua fra 30. oktober



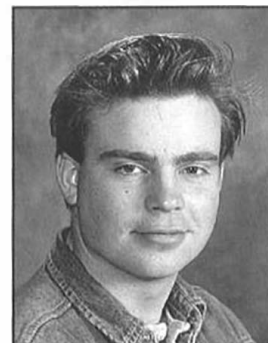
Egil Holstad
Vikar som juridisk saksbehandler på Administrasjonsavdelinga, Økonomiseksjonen fra 9. oktober



Torgeir Lognvik
Oppsynsmann/Skiftleder på Produksjonsavdelinga, tunnel-drift fra 6. november



Jan Tofte
Vikar som inspektør ved Trafikkavdelinga, Stavanger trafikkstasjon fra 1. desember



Øystein Hansen
Vikar som avdelingsingeniør på Utbyggingsavdelinga, Storbyseksjonen fra 1. november



Bente Pål - Olsen
Oppsynsmann på Trafikkavdelinga, Egersund Trafikkstasjon



Sissel utformar

Rygjavegen

Frå og med dette nummeret av Rygjavegen har Sissel Norland ansvaret for sats og utforming/layout av bladet.

Sissel er nå tilbake i arbeid ved Grafisk senter på Vegkontoret, etter å ha hatt eit års permisjon, for å utdanna seg til typograf.

Utforming av Rygjavegen blir nå ei av oppgåvene for den nyutdanna typografen.

Me ønskjer henne lykke til med den utfordringa

Elles kan ein seia at Bodil Dam Bustad, som i nokre år har hatt sats/layout for Rygjavegen, og Sissel Norland byttar stafettpinnar.

Samtidig som Sissel var tilbake etter studiepermisjonen, går nemleg Bodil ut i studiepermisjon, for å gjennomgå den same utdanninga som Sissel nå er ferdig med.

Me takkar Bodil for det pionerarbeidet ho har utført for Rygjavegen på utforming/layout-området, og ønskjer henne ei god og lærerik studietid.

Harald Sel

Etter omorganiseringen.....

Det er naturleg, når en gis adgang å skrive i Rygjavegen, at en fremdeles er opptatt av omorganiseringen i etaten, og har kommentarer til den.

Å evaluere resultatet, selv om vi allerede ser problemstillingen, er vel tidlig. Evalueringen skal gjennomføres i 1996, slik at vi da får god anledning til å komme med innspill.

NITO vil allikevel ta opp med ledelsen skjevheten som er oppstått vedr. lønnsplasse- ring etter omorganiseringen. Vi har også foreslått en drøfting vedr. fortolkning av de vedtak som ble fattet.



Lønnsforhold

I forbindelse med ansettelse av faggruppeledere, fikk nesten samtlige en lønsplassering som gav dem 4-5 lønnstrinn. Vi som tillitsvalgte er alltid glad for at våre medarbeidere blir "løftet" i lønn, det gjorde vi også i disse tilfellene. En annen oppgave er også å vurdere konsekvensen for andre medarbeidere.

I denne fasen signaliserte NITO tidlig at vi ville komme med krav overfor ledelsen om bedre lønnsbetingelser for medarbeidere på seksjonene på vegkontoret. NITO vil her bemerke at i motsetning til mange andre fylker, er ingen faggruppe etablert på vegkontoret.

Når vi i ettertid ser den skjevhet som bl.a. har oppstått mellom ingeniører med 15-20 års erfaring og ansvar for oppgaver med budsjett i mangemillionerlassen og nytilsatte faggruppeledere, er det etter vårt syn et lederansvar og da et lederansvar på alle nivåer å sørge for at skjevheten blir rettet på.

Etter vårt syn er det her spørsmål om villighet og kreativitet.

Fortolkning av vedtak

I forbindelse med diverse ledersamlinger har NITO fått den forståelse at budsjettansvar - personellansvar skal følges og delegeres lengst ut i linjen. Før omorganiseringen ble budsjettansvar (godkjenning) delegert til vegmester/anleggsledere.

I forhandlingen med ledelse vedr. organisering av "Det nye vegvesenet" var NITO aldri i tvil om at budsjettansvar - personellansvar skulle tillegges faggruppelederne, et nivå som kan sammenliknes med vegmester/anleggsleder. Pr. dato er dette ikke blitt realisert og NITO's påstand er at en har foretatt en innskjerping, etter vårt syn helt på tvers av den lederpraksis etaten før har stått for.

Vi håper at ledelsen her kommer NITO i møte slik at ansvar - myndighet vedr. budsjett og personell kommer på riktig nivå.

Til slutt et lite hjertesukk. NITO anket to ansettelser vedr. faggruppleder i brev av 9. juni 1995. I dag 17/11-1995 er det enda 4 medarbeidere som venter på en avgjørelse.



Statens vegvesen
Rogaland



RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER



Ei naki grein

Ei naki grein med blodraud bær
og ei som bladrik blømer,
på kvar sin måte fagre er
for den som kjærleg dømer.

Den eine gjev sin ange, ho,
der ljuv ho ligg og blømer.
Den andre gjev sitt hjarteblod
når lauv for haustvind rømer.

Den eine skin og strålar, ho,
den andre brenn og mognar
og gjev til sist sitt hjarteblod,
der tung av bær ho bognar.

Eg gav deg den med blommar på.
Eg gjev deg den med bæra.
Kven rikast er vil du få sjå
litt lenger fram på ferda.

Olav Aukrust

Frå: Himmelvarden
Gyldendal Norsk Forlag
Første utgåve, 1916



RYGJAVEGEN