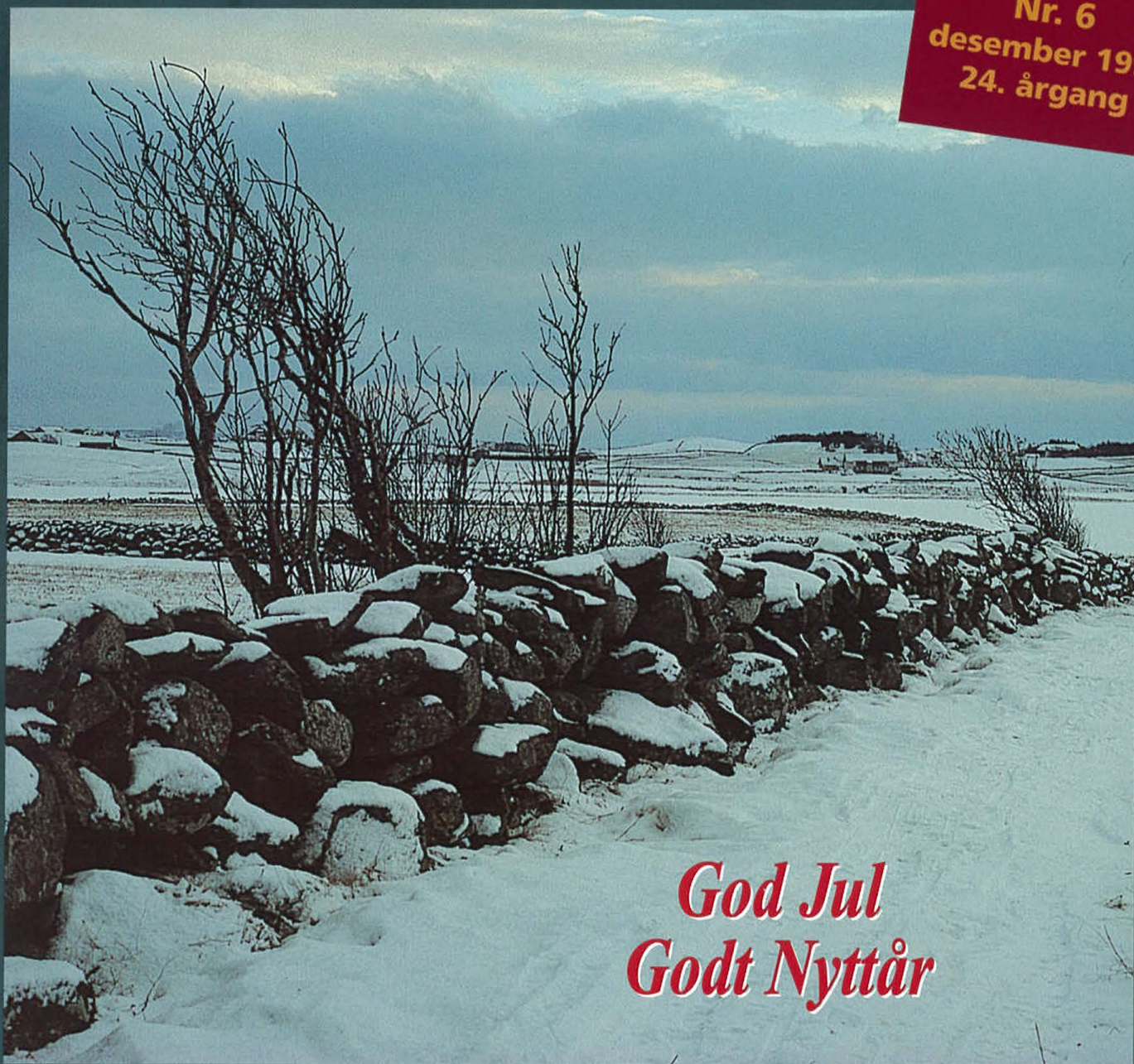




Statens vegvesen
Rogaland

Rygjavegen

Nr. 6
desember 1996
24. årgang



*God Jul
Godt Nyttår*

- 4** Svevestøvmålinger i Stavanger
- 5** Tilrettelegging for kollektivtrafikk på Karmøy
- 6** Synnøve Helland: Leiar for Distriktsseksjonen
- 10** Fridtjof Simonsen: Meiningsfylt arbeid som bruvakt
- 12** Snarveg til E18 på Jæren
- 16** Vegmesterskapet i orientering

Rygjavegen

Nr. 6 - desember 1996

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Eva Vivoll

Redaksjonsråd
Lewy Dalen
Halvor Folgerø
Anne Elise Njærheim
John Mathias Mathiassen
Sigurd Sæland
Reidun Vehus

Sats/layout
Sissel Gro Norland

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Torleiv Tveit

Baksidefoto
Harald Sel

Opplag
1900 eksemplar

Mange likar Rygjavegen -

men bladet kan bli ennå betre

Norfakta, som driv med markedundersøking og meiningsmåling, har kartlagt dei tilsette i Statens vegvesen sitt syn på intern informasjon. Ca 10 prosent av dei tilsette i fem fylke, Nordland, Sør-Trøndelag, Hedmark, Østfold og Rogaland, er intervjuua.

For Rogaland sin del viser undersøkinga eit ganske godt resultat. 75 prosent meiner dei får nok info. om eige arbeidsfelt, 50 prosent meiner dei får nok info. om resten av etaten. Sjølsagt burde resultatet vore ennå betre, helst 100 prosent, men dei tilsette i Rogaland er meir fornøgde med den interne informasjonen enn gjennomsnittet for dei fem fylka.

Vegvesenfolk i Rogaland meiner at det interne bladet Infotavla og Rygjavegen har størst nytteverdi som info.kjelde. 60 prosent meiner at Infotavla har stor nytteverdi, deretter kjem Rygjavegen med 58 prosent. Dernest følgjer brosjyrer frå fylket med 37 prosent, årsplanar med 33 prosent, Veggen og Vi med 32 prosent og oppslagstavler med 20 prosent.

Oppløftande for Rogaland er det at nytteverdien ved dei fleste info. kjeldene blir vurdert å vera større enn landsgjennomsnittet. Særleg gjeld dette for det interne meldingsbladet og for det lokale bedriftsbladet. På landsbasis meiner 38 prosent at internbladet har stor nytteverdi og 31 prosent meiner at det lokale bedriftsbladet har stor nytteverdi. I Rogaland er altså tilsvarende prosenttal 60 og 58.

For oss som arbeider med Rygjavegen er undersøkinga ei oppmuntring. Den viser at mange set pris på bladet. Dermed er det ikkje sagt at alt er såre vel. Det går alltid an å bli betre. Skal me klara det, treng me også di hjelp. Kontakt oss når du har noko på hjarta og gje oss tips.

God Jul og Godt År i 1997

Eva og Harald



Utsyn frå Gloppedalsura
Foto: Harald Sel

Mange likar Rygjavegen	2
Vegsjef-teigen	3
Svevestøvmålinger i Stavanger	4
Rundkjøringer og trafikkterminal på Norheim ..	5
Synnøve Helland: Leiar for Distrikksseksjonen ...	6
Statens vegvesen Rogaland sin første el-bil	7
Pionerarbeid for betre miljø ..	8
Ny gang- og sykkelveg i Forsand	9
Fridtjof Simonesen: Meiningsfylt arbeid som bruvakt	10
Bruk hjelm !	11
Snarveg til E18	12
Trafikkdistrikt Midt-Rogaland	14
Vegmesterskapet i orientering	16
Kryssord	17
Pensjonisttur til St. Petersburg	18
Når nettene blir lange	20
Nye medarbeidarar	21
Ole Tafjord til minne	21
Einar Gitlesen til minne	21
HMS: Rapportering av nestenulykker	22
Fag- og svenneprøve uten lærekontrakt	22
Biff, raud vin og fersk fisk	23
Tillitsvalgtes spalte	23

Vi skal være konkurransedyktig

I strateginotatet for årsplan -97 har vi satt fokus på at vi skal være konkurransedyktig og effektiv i vår jobbutførelse. Dette temaet møtte ledergruppen med full tyngde på den regionvise ledersamlingen i Kristiansand i begynnelsen av november. Vegdirektøren hadde satt søkelyset på konkurransedyktighet og vi ble invitert med på en diskusjon om hva vi egentlig mener med dette uttrykket.

Diskusjonen avslørte at det ikke er lett å være entydig i denne definisjonen i vår etat. Det letteste er kanskje å begynne med Produksjonsavdelingen der begrepet etterhvert begynner å få mening. Der arbeides det aktivt med å få til et system for sammenligning med private entreprenører for de jobbene Produksjonsavdelingen gjør. Men det er ikke bare Produksjonsavdelingen som skal være konkurransedyktig. Også resten av etaten skal være det. Mange lever i den tro at det er «tryggere» å være på myndighetsavdelingene. Det er det ikke.

Det fins private aktører i markedet som kan løse de fleste av oppgavene vi gjør (eks. prosjektering, byggeledelse, kjøretøykontroll, regnskap m.m.). Når vegvesenets konkurransedyktighet skal vurderes er det derfor hele etaten som blir vurdert og ikke bare Produksjonsavdelingen.

For å vise at vi er dyktig i konkurranse må vi ha noen å sammenligne oss med. Myndighetsavdelingene har ikke noe naturlig sammenligningsgrunnlag i privat sektor. Derimot har vi 19 andre fylker som stort sett driver med det samme på myndighetsavdelingene. Her ligger det et godt sammenligningsgrunnlag som vi må benytte oss av. «Benchmarking» er et moderne ord for den slags sammenligning. Det betyr enkelt og greit at vi må sammenligne oss med de beste i landet på enkeltområder og lære av dem. Her ligger det en stor utfordring for oss.

For å være konkurransedyktige skal vi i Statens vegvesen Rogaland være opptatt av å bedre arbeidsmiljøet og å sørge for kompetanseheving på de fleste fagområder i 1997. Det er våre felles satsingsmål. Vi kunne like gjerne tatt med kvalitets-sikring, ledelsesutvikling med vekt på god samhandling og kundebevissthet.

Nettopp kundebevissthet kan vise seg å bli et svært sentralt begrep i tiden som kommer. Vegtrafikktilsynet har vært opptatt av det i lang tid mot sine eksterne kunder. Det er kanskje vel så viktig å definere interne kunder og pleie et godt forhold til dem. Fornøyde kunder skaper optimisme og framgang også hos dem som leverer tjenestene.

Dette må både Produksjonsavdelingen og myndighetsavdelingene ha for øye i den rolledelingen vi nå har. Med nytt budsjettssystem fra 1998 vil dette slå inn med full tyngde også i Administrasjonsavdelingen, men den utfordringen er jeg sikker på at de tar.

Det nærmer seg jul og da er det kanskje på sin plass å bevise at vi også er konkurransedyktige på hjemmebane. Ta tid til familien og kutt med god samvittighet ut jobben i julehelgen. (Vi får håpe vi unngår for mye snøfall). Da møtes vi kanskje på nyåret med nye krefter og nytt pågangsmot.

En riktig god jul og et godt nyttår ønskes dere alle!

Tor Geir Espedal

*Inn i disse boksene tar noe av støvet veien.
Hver dag skiftes det filter i boksene.
Filtrene blir sendt inn til NILU for analysering.*



E18 Kannik i Stavanger sentrum har en ÅDT (årsdøgntrafikk) på 36 000. En gjennomsnitts fredags formiddag så det slik ut, biler og busser i begge filer og i begge retninger. Målebua står til venstre i bildet.

Svevestøvmålinger i Stavanger

Nå skal vi få målt hvor mye støv som virvles opp av piggdekkene i Stavanger.

Slike målinger er foretatt både i Oslo, Bergen og Trondheim.

Det er Statens vegvesen Rogaland som foretar disse målingene i samarbeid med NILU (Norsk institutt for luftforurensning) denne vinteren.

Målingene skal utføres i to perioder, den første fra 14. oktober til 14. desember, den andre fra 3. mars til 16. mai. Måleperiodene er valgt ut fra ulike forhold. Støvforurensningen varierer sterkt med vegbanens overflate, den øker også i piggdekkseasonen og avtar etter endt piggdekkseason. Ut fra variasjoner som trafikkmengde, fartsgrenser ol. er det pekt ut fire målesteder. Disse er E18 Kannik, ÅDT (årsdøgntrafikk) 36 000, Rv 44 Mariero, ÅDT 20 000, Rv 509 Sunde, ÅDT 12 000 og en bakgrunnsstasjon ved Domkirka. På alle målestedene er det satt opp målebuer og installert nødvendig utstyr.

Måler det vi puster inn

Med målingene ønsker vi å få en oversikt over forurensningsbelastningen knyttet til vegdekkslitasjen fra piggdekk langs vegene i Stavanger. Siden det legges størst vekt på den eventuelle helsemessige belastningen fra støvforurensningen, blir målingene konsentrert

om den «innhalebare» delen av svevestøvet. Resultatene av målingene vil gi oss flere nyttige opplysninger som vi vil bruke i det videre arbeid med å redusere forurensningen fra piggdekk.

Ettersyn og filterskift

Det er folkene på Vaktentralen som har jobben med daglig ettersyn av instrumenter og utskifting av filter. For ikke å få unødvendig tilsmussing kreves det stor nøyaktighet og riktig behandling av filtrene. Tor Anfinn Rosland på Vaktentralen forteller at de er ute en gang i døgnet, hele uka gjennom. I løpet av 1.5 time har de vært rundt på alle fire målestasjonene og skiftet filter, sjekket vakum og notert hvor mye luft som har passert gjennom filtrene. Hver uke sendes filtrene og notatene inn til NILU, som analyserer og bearbeider prøvene.

Kostnader

Det er Trafikkavdelinga som er ansvarlig for prosjektet og finansieringa. Kostnadene er kalkulert til 200 000 kr i 1996 og 220 000 kr i 1997. Kostnadene omfatter leie, drift og faglig oppfølging/rapportering fra NILU, samt oppsetting av brakker, strømgifter, filterskift og daglig tilsyn utført av vegvesenets egne folk. ■

Tekst og foto: Eva Vivoll

Rundkjøringer og trafikkterminal åpna på Norheim



Tekst og foto: Eva Vivoll

Ordfører Kjell Arvid Svendsen hadde full kontroll da han klypte snora med klippetang. Vegsjefen følger spent med.

20. november ble to rundkjøringer og ny trafikkterminal på Norheim i Karmøy kommune offisielt åpna.

Det var ordfører i Karmøy, Kjell Arvid Svendsen, som foretok åpningen. Med anlegget på Norheim er ferdseilen til næringsområdet tilrettelagt for både kollektivtrafikken, myke trafikanter og kjørende

Vinteren beit godt i nesen da vegsjef Tor Geir Espedal kunne ønske velkommen til nok en åpning denne høsten. - Prosjektet i Karmøy er ett av flere satsingsområder for vegvesenet når det gjelder kollektivtiltak, og jeg vil rette en stor takk til Karmøy kommune for en enestående vilje til å satse på kollektivtransport. I andre byer er kjøpesenter synonymt med større biltrafikk, men her på Norheim har det vært en bevisst tilrettelegging for busstrafikk, sa vegsjefen. Ordføreren kunne fortelle at planleggingen av Norheim kom i stand på grunn av storstilt utbygging av næringsvirksomheten i området. - Norheim er blitt et fint og tjenlig anlegg som får trafikken unna på en fin måte. Det er blitt et godt anlegg både for lokalbefolkningen, gjennomgangstrafikken og næringsområdet, sa ordføreren.

Rallarlunsj på Vigsnes

Etter åpning sto bussene oppstilt på trafikkterminalen, klar til å frakte gjester fra bl.a. NSB, Haugaland Billag og vegvesenet til Rallarlunsj på Vigsnes Grubemuseum. Her vanka det både rømmekolle og gammelost, sammen med gode ord. Ordføreren kunne

fortelle at kommunen hadde strukket seg langt for å få bygget dette anlegget, men kommunen hadde midler og velvilje til løsning, og samarbeidet med vegvesenet hadde vært både godt og konstruktivt. -Vi håper på det samme for framtiden, sa ordføreren. -Vi har fremdeles mange uløste prosjekter i Karmøy kommune.

God planlegging og utførelse

Ros vanket det også på våre egne folk. Planlegger, prosjektleder og ikke minst, arbeiderne i Produksjonsområde Haugesund fikk velfortjent ros av vegsjefen. Både for godt utført arbeid, og fordi anlegget har vært drevet helt uten skader.

Omfattende beplantning

Det er lagt stor vekt på det estetiske miljøet. Ca 1,2 mill kr ble satt av til beplantning og landskapsforming. Oppholds- og gangarealer er skjermet mot den verste trafikkstøyen med støyvoller og planter. Rundt trafikkterminalen er det skapt et parkmessig miljø med planter og belegningsstein. Det er også bygd sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Norheim, Karmøy, Haugesund og Vormedal.

Prosjektet omfatter bl.a.:

- Ombygging fra signalregulert kryss til rundkjøring i krysset mellom Karmsundgt. og Norheimsv.
- Ombygging til rundkjøring og flytting av kryss mellom Norheimsv. og Vormedalsv.
- Trafikkterminal med oppstillingsplass for 5 busser og 7 drosjer, samt parkering.
- To nye kryss mellom Vormedalsv. og trafikkterminalen og kjøpesenteret.
- Ca 650 m gang- og sykkelveg, inkl. undergang under Norheimsv.
- Ca 1170 m forbindelsesveger og tilpassning til eksisterende veg.

Kostnader:

Tot. kostn. er beregnet til 13,3 mill kr

Finansiering:

Prosjektet er en del av Karmøy-pakken, en samarbeids- og finansieringsavtale mellom Karmøy kommune og Statens vegvesen.



På trafikkterminalen er det fem oppstillingsplasser for busser, samt parkering for drosjer.

Synnøve Helland - leiar for Distriktsseksjonen



Bindeledd
mellom
kommune og
Vegvesenet



Seksjonsleiar med fart og spenst. I ein ansvarsfull og krevande jobb kjem det vel med å ha idrettsbakgrunn og vera i god form.

- Eg er ei alminneleg jente som har gått på skule, fått meg jobb og familie og har det godt på alle måtar.

- Eg har ein jobb som det er fart i; det skjer noko heile tida.

Arbeidet er interessant og utfordrande så eg trivst veldig godt. Men det er travelt.

Eg skulle ønska eg hadde meir tid, ikkje minst til større

kontakt med kommunane.

Dette seier Synnøve Helland.

Sidan omorganiseringa sommaren 1995 har ho vore leiar for Distriktsseksjonen ved Statens vegvesen Rogaland si utbyggingsavdeling.

Intervju og foto: Harald Sel

Arbeidet som leiar for Distriktsseksjonen inneber kontakt med den politiske- og administrative leiinga i 22 av dei 26 kommunane i Rogaland. (Kommunane Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg høyrer inn under Utbyggingsavdelinga sin storbyseksjon.) Synnøve Helland og dei fem medarbeidarane på seksjonen hennar er bindeleddet mellom distriktskommunane og vegvesenet når det gjeld nye utbyggingsprosjekt

Rask karriere

Synnøve fylte nyleg 30 år, så ho har gjort ein rask karriere. Ho er fødd i Ølen og budde her til ho var ferdig med vidaregåande skule i heimbygda. Deretter utdanna ho seg til sivilingeniør ved NTH i Trondheim. Seinare har ho studert bedriftsøkonomi på kveldstid, slik at ho også har eksamen som bedriftsøkonom.

Ho er gift med Einar Vevatne frå Etne som også er sivilingeniør og for tida

prosjektleiar i entreprenørfirmaet Selmer. Ekteparet har ein gut på to år.

NTH og Vegvesenet

Som diplomoppgåve ved NTH laga Synnøve produksjonsplan for ein parsell av ny E18 ved Trondheim for Statens vegvesen Sør-Trøndelag

- Denne parsellen er ikkje utbygt ennå, men eg håpar dei kan gjera seg nytte av produksjonsplanen min når vegen skal byggjast, seier ho. At så skjer, er vel sannsynleg. Etter som ho fekk arbeid ved Statens vegvesen Sør-Trøndelag straks ho var ferdig sivilingeniør i 1989, må ho ha gjort eit godt arbeid med diplomoppgåva/produksjonsplanen. I Sør-Trøndelag arbeidde ho først som kontrollingeniør og seinare som byggeleiar på anleggsavdelinga.

Til Rogaland

Til Rogaland kom Synnøve i 1991, då ho blei tilsett som byggeleiar for Ytre

ringveg vest (Rv 1) frå Hillevåg til E18. Dette prosjektet var ferdig i oktober 1994. Deretter var det fødsel og omsorgspermisjon, før ho overtok si nåverande stilling. Som leiar for distriktsseksjonen har det vore viktig for Synnøve å gjera seg kjent i fylket. Ho har reist ein god del og besøkt dei fleste kommunane, men seier at ho skulle ønska ho kunne bruka meir tid på reising og utadvent arbeid.

- Eg har ennå eit stykke å gå før eg kjenner fylket godt nok. Men det skjer så mykje i kvardagen at eg får for lita tid til å koma meg ut.

Innfri alt

- Når du har møte med representantar frå dei ulike kommunane, er det vel ofte ønske om nye vegprosjekt som blir drøfta. Men vegvesenet sin «penge-sekk» gir truleg ikkje rom for så mange nye vegar i tida framover?
- Det stemmer. Kommunane fremjar ønske om mange gode prosjekt. Eg skulle ønska eg kunne innfri alt, men realiteten er berre ikkje sånn, slår ho fast.

Utfordringar

Synnøve meiner at den største utfordringa for Statens vegvesen på utbyggingssektoren er å sørge for at prosjekta blir utført til rett tid, rett kvalitet og i samsvar med kostnads-kalkylen. Elles brenn ho for at vegvesenet skal ha ei effektiv organisering, ha eit godt arbeidsmiljø og vera ein konkurransedyktig etat. Her er det også viktig med ein god personalpolitikk og like gode lønnsvilkår som i det private næringslivet.

Interesser, arbeid og familie

Synnøve fortel at ho gjennom heile oppveksten har hatt svært mange fritidsinteresser. Særleg gjeld dette idrettsaktivitetar, langrenn, friidrett, fotball og volleyball, men ho har også vore med i sangkor og musikkorps. Nå blir det lite tid til den slags aktivitetar.

- Nå prioriterer eg familie, venner og arbeid, men trener så pass at eg held meg nokonlunde i form, seier ho.
- Kva tankar har du om karrieren framover?
- Eg har ingen konkrete tankar, men held alle muligheter opne. Når eg har jobba nokre år som seksjonsleiar, kan det vel henda eg har lyst til å prøva noko nytt. ■



Svein Kyte med el-bilen utanfor kontrollhallen ved Stavanger trafikkstasjon. - Bilen er grei og effektiv i bytrafikken, seier Kyte.

Statens vegvesen Rogaland sin første el-bil

Effektiv, driftsøkonomisk og miljøvennleg

Tekst og foto: Harald Sel

I omlag eit halvt år har Statens vegvesen Rogaland hatt i drift sin første elektriske bil. Bilen er norsk, heiter CityBee og blir laga av elbil-produzenten Pivco. El-bilen blir i første rekke brukt som budbil og anna tenestekjøring i Stavanger-området. Til dagleg er han stasjonert ved Stavanger trafikkstasjon på Mariero.

Energi for 80 km

- Bilen er grei og effektiv i bytrafikken, seier Svein Kyte ved Stavanger Trafikkstasjon, som er ein av brukarane. Kyte har også brukt bilen til litt lenger kjøring, - opp til 80 km utan lading, og det går greit. Maksimalfarten er 90 km/t, så bilen er heller ikkje noko sinke på motorvegen. I teorien skal bilen kunne kjøra opp til 100 km mellom kvar lading.

Enkel opplading

Når ein skal lada opp batteria koplars ein bilen til ei vanleg stikkontakt. Pluggar ein t.d. i kontakta om kvelden er batteria fullt opplada om morgonen. Energibruken er svært låg. Omrekna frå elektrisitet til bensin er energibruken 0,03 liter pr mil. Det vil seia ein tiendedel av dagens mest energiøkonomiske bensinbilar.

Serieproduksjon i Norge

Til nå er det berre laga nokre få prototypar av CityBee og prisen er ganske høg, - ca kr 200.000,-. Men produsenten, Pivco, har nå bestemt seg for å starta serieproduksjon i Norge, og då håpar ein at prisen skal bli ein god del lågare. Erfaringane så langt tilseier at det kan bli aktuelt for Statens vegvesen Rogaland å kjøpa fleire el-bilar. Miljømessig er el-bilen svært interessant, særleg til bykjøring. I Rogaland er det oppretta eit Elbilforum med Ola Undheim frå Statens vegvesen som leiar, og Stavanger Energi har etablert eit service- og verkstadsenter for el-bilar. Elbilforum har som mål at ein innan 1999 skal ha 100 el-bilar i Stavanger-området.

Eit pionerarbeid krev ein god start, tykte me. Dermed strekte me nasjonalbandet, og let produksjonsleder Torbjørn Hogstad saga over snora. Dei nyttilsette tømrrarane, Harald Hartvigsen t.v. og Ingvar Sikveland held i snora. Ein fornøgd huseigar, Bernhard Watne, står smilande i bakgrunnen.



Tekst og foto:
Eva Vivoll

Pionerarbeid for betre miljø

I Høylandsgata i Sandnes har no arbeidet med fasadeisolering av hus starta. Det er i alt fem hus som skal isolerast. Arbeidene består i skifting av vindauge og ventilar, samt fasadeutbetring.

Med dette arbeidet skal støynivået koma ned på eit tilfredstillande nivå, og det er opphaldsrom som stue, kjøken og soverom som er prioritert.

Det er første gong i historia at Statens vegvesen Rogaland utførar fasadearbeid i eigenregi, difor må denne utbetringa kallast eit pionerarbeid i etaten. Produksjonsavdelinga har tilsett to tømrrarar som skal gjera dette arbeidet. På sikt skal dei og bygga støyskjermar og utføra anna tømrrararbeid i etaten. Tømrrarane, Ingvar Sikveland og Harald Hartvigsen, har begge brei erfaring frå tømrrararbeid, og er også nyleg kursa i støyisolering og fasadeutbetring.

Finansieringsavtale

Arbeidet i Høylandsgata er eit av fleire miljøprosjekt som inngår i Miljøpakke Sandnes. Prosjektleiari Rune Gunnerød på Utbyggingsavdelinga fortel at Miljøpakke Sandnes er ein finansieringsavtale mellom Sandnes kommune og Statens vegvesen Rogaland.

Miljøpakken inneheld ein avtale om planlegging og gjennomføring av miljøtiltak i perioden 1995 - 2001. Med miljøtiltak meiner ein støytiltak som fasadeisolering og støyskjerming, samt tiltak som beplantning og estetisk opprusting. I avtalen finns også ei tilskotsordning der huseigarar kan søkja om økonomisk tilskot til utbetringa. Gunnerød fortel og at utbetringa i Høylandsgata bare er begynnelsen på tilsvarende prosjekt i åra framover.

Eigenandel

I Høylandsgata må huseigarane betala ein eigenandel basert på kva tilstand veggjar og vindauge hadde før utbetringa. Dei totale kostnadane er berekna til 500 000 kroner og det er Miljøpakken som betalar det meste. Arbeidet skal vera ferdig til jul.

Fornøgd huseigar

Arbeidet starta i Høylandsgata 7 måndag 28. oktober. Då me ankom tidleg på formiddagen var arbeidet alt godt i gang. Og det var ein fornøgd huseigar som tok i mot oss, trass i det uungåelege rotet som blir i kjøken og stove når vindauge og karmar skal rivast. Huseigaren, Bernhard Watne, rosar vegvesenet for det gode samarbeidet, og er glad for at familien no skal få eit betre innemiljø. Han var og fornøgd med finansieringsavtalen mellom Sandnes kommune og vegvesenet, som gjer at arbeidet ikkje blir for kostbart for huseigarane. ■



Her er Harald Hartvigsen i gang med å riva karmar på huset i Høylandsgata nr 7.

Ny gang- og sykkelveg i Forsand

Betre vilkår for dei yngste



Mange brukarar var møtt fram til opninga. Barna frå barnehagen fekk utdelt refleks, og skuleelevane fekk syklane sine kontrollert av lensmannen. Dei fekk også ei formaning om kor viktig det er å bruka hjelm når ein er ute og sykklar.



Mørkret hadde ikkje heilt slept taket då vegsjef Tor Geir Espedal om morgonen den 22. oktober svinga øksa og kunne erklæra enno ein veg i fylket for opna. Denne gong var det 1400 meter gang og sykkelveg i Forsand som låg klar til bruk. Rett nok hadde vegen vore fedig ei stund, men i samband med at vegsjefen skulle møte politakarane i kommunen blei han og beden om å opna vegen.

Tekst og foto: Eva Vivoll

Gang og sykkelvegen går langs Fv 491 frå Øyren (ferjekaia) til Bergekrossen, og er ein viktig skuleveg. Den går og forbi barnehagen, aldersheimen og kommunehuset.

Vegen har kosta knapt 1,6 mill. kroner, og han er finansiert av kommunale midlar og fylkesvegmidlar som var øyremarka gang-/sykkelvegprosjekt.

Godt samarbeid

Både ordførar Fridtjof Thorsen Norland og vegsjefen rosa det gode samarbeidet mellom kommunen og vegvesenet. Ordføraren sa at han håpa vegsjefen ville ha same omsorg for dei i Ryfylke som Torgeir Espedal, «Ryfylkevegens far» og på det næraste vegsjefens namnebror, hadde hatt. Vegsjefen takka for æra med å få opna vegen, og

Vegsjef Tor Geir Espedal svinga øksa og kunne erklæra ein tryggara ferdsel for mjuke trafikantar. Øksa var eit syn i seg sjøl, med skafi henta frå naturen, og eit økseblad laga i same form som eit finn på Landa frå bronsealderen. Det var ordføraren som hadde laga øksa.

meinte at denne opninga fekk vera ei generalprøve på det som skal skje i Forsand våren 1998 når Lysefjordbrua skal opnast. Han sa og at midlane frå fylkesvegbudsjettet kom seint og det var om å gjera å ha byggeklare prosjekt. Forsand kommune arbeidde raskt, og var parat til å betala halvparten av kostnadene, dermed kunne bygginga starta. ■

Båtar som skal til og frå det indre - hamneområdet i Kopervik må gå gjennom Strømsundet. Men over sundet går Strømsund bru, som er ein del av Rv 511, og under brua er det berre tre meters seilingshøgde. Men det hindrar ikkje sjøtrafikken i særleg grad. Brua kan nemleg vippast opp etter behov og store fartøy kan passera. Ei av vaktene, som sørger for at brua blir opna og lukka er vegvesenets Fridtjof Simonsen. Han har vore vakt ved Strømsund bru sidan hausten 1992. Då var helsa hans så dårleg at han sto i fare for å bli uføretrygda. Nå styrer han hydraulikken og storbåttrafikken gjennom Strømsundet, frå vakttårnet ved brua. Det arbeidet klarer han godt og han trivst med jobben.



Fridtjof Simonsen ved instrumentbordet i vakttårnet ved Strømsund bru. Herfrå vippar han brua opp og ned, når båtar skal passera sundet, og styrer trafikken både i Strømsundet og på Rv 511.

Fridtjof Simonsen slapp å bli uføretrygda

Meiningsfylt arbeid som bruvakt

Tekst og foto: Harald Sel

Statens vegvesen og Karmsund kommune har delt ansvar for vaktene på Strømsund bru, slik at kommunen og vegvesenet har vakthald annan kvar veke.

For vegvesenet er Fridtjof Simonsen fast vaktmann med Birger Steine som avløysar.

Vaktordninga

Arbeidet som vaktmann omfattar både heimevakt og vakt ved brua.

Dagen startar med heimevakt frå kl. 7 til 9. Så fylgjer vakt på brua frå kl. 9 til 15 og deretter heimevakt til kl. 18.

Frå kl. 18 til kl. 7 neste morgon er vakttelefonen sett over til Røde Kors, slik at vakthavande der kan rykka ut og opna brua i situasjonar der det er nødvendig.

Heimevakt

Fridtjof bur i Røysund som ligg 23 km frå Kopervik. Når båtar skal passera i den tida han har heimevakt, må han kjøra att og fram mellom Røysund og brua. Det kan bli ein del turar, men som regel går det greit, fortel han. - Eg får som regel beskjed i god tid frå båtar som skal passera, slik at dei slepp å venta. Men av og til ringer dei så tidleg at det blir ventetid for meg. I går venta eg nesten ein halv time på



Ein båt er på veg inn mot sundet. Fridtjof har stengt vegen og ved hjelp av hydraulikk vippar han opp heile brua, slik at båten kan passera. Opning og lukking av brua tar ca seks minutt.



ein båt. Men det får så vera; ein må jo vera fleksibel, meiner Fridtjof.

Utolmodige bilistar

Sjølve opnings- og lukningsprosessen for brua tar ca seks minutt, litt avhengig av kva fart båtane har. Køane kan av og til bli ganske lange, og me spør Fridtjof om han ofte møter utolmodige og irriterte trafikantar.

- Ja det skal vera visst. Eg har opplevd dei som er så utolmodige at dei har

kjørt rett igjennom bommen; heldigvis før eg har starta hevinga av brua, så det har gått bra.

Det hender også at folk kjem springande opp i vaktrommet og brukar kjeft. Det er i det heile utruleg kor utolmodige og aggressive somme bilførarar kan vera.

- Korleis taklar du slike situasjonar, når folk kjem og kjeftar på deg?

- Eg held meg heilt rolig og prøver å forklara situasjonen. At det nå ein gong er bestemt at båttrafikken skal kunna gå gjennom sundet. Eg gjer berre jobben min. Som regel roar dei fleste seg ned etter kvart.

Helseproblem

Fridtjof Simonsen er 56 år. Han har mekanisk utdanning og begynte på Statens vegvesen sin verkstad i Haugesund i 1974. For nokre år sidan begynte han å få helseproblem. Diagnosen var psoriasis-leddgikt. Dette førte til leddproblem i nær sagt heile kroppen. Særleg store var problem med ryggen, stive albuar og stiv nakke.

- Eg gjekk og hangla ei tid på verkstaden men klarte ikkje å gjera ein skikkeleg jobb. Difor var det storarta for meg å få denne jobben. I tillegg til bruvakt-arbeidet, har eg litt smøring, spyling og vedlikehald. Dette kan eg ta i periodar når eg føler meg i rimeleg god form, så det går bra.

Alt til vegvesenet

- Eg er glad eg har fått denne muligheten. Slik som helsa hadde blitt, er det lite anna vegvesenarbeid eg kunne ha utført. Eg meiner at vegvesenet bør satsa på å få hand om oppgåver som folk med helseproblem kan makta, slik at dei slepp å bli uføretrygda.

Difor meiner eg og at vegvesenet burde hatt heile vakthaldet på Strømsund bru. Ein stor kommune som Karmøy har så mange muligheter til å finna alternativt arbeid for folk med helseproblem. Så vegvesenet bør arbeida for å overta heile bemanninga ved bruvakta, meiner Fridtjof Simonsen. ■

Bruk hjelm !

Sykkelskader for 1 milliard

Sykkelskader i trafikken kostar Norge ca ein milliard kroner i året. Dette viser ei undersøking som Transportøkonomisk institutt og avdelingsoverlege Gunnar Lande ved Sentralsjukehuset i Rogaland har gjort. Utrekningane er basert på registrerte skader ved Sentralsjukehuset og legevakta i Stavanger i 1991.

Lande uttaler til Rogalands Avis at ingenting tyder på at problemet har blitt mindre etter 1991. Snarare tvert imot. I 1995 blei det registrert 621 sykkelskader på Sentralsjukehuset mens skadetallet i 1991 var 470. I tillegg til dei registrerte skadane, reknar ein med store mørketall. Ganske mange sykkelulykker med personskade blir ikkje registrerte.

Undersøkinga viser at det skjer svært mange sykkelulykker i undergangar. I Sandnes og Stavanger er mange undergangar bygd i 90 graders vinkel. Dette fører til mange skader. I seinare år har Statens vegvesen i større grad bygde undergangane på skrå.

Mange av skadane kunne vore unngått, dersom syklisten hadde brukt hjelm. Men på dette området er det for tida ei gledeleg utvikling. Ei telling i haust ved 11 kontrollpunkt i Stavanger viser at 35,6 prosent av syklistane brukte hjelm mot bare 19,7 prosent i 1993.



Sauasaksa beit godt på den nasjonalfjerga ulltråden, og med eit klypp kunne ordførar Gunnhild Vassbø erklæra vegen for opna. Naboordførarane, Eldar Odland, Hå kommune og Inge Haugland, Time kommune, held godt i snora, mens vegsjefen såg til at alt gjekk rett for seg.

Tekst og foto: Eva Vivoll

Snarveg til E18

Hautvinden var sterk nok til at også festflagga stod i stram giv akt då Rv 504 Osland - Bue blei offisielt opna måndag 14. oktober, og ordførar Gunnhild Vassbø kunne gje vegfarande mellom Jæren og E18 ein raskare og sikrare veg. Både arbeidarar, ordførare på Jæren og andre inviterte gjestar hadde møtt fram for å sjå på velsigninga. Dei gladaste av dei frammøtte var kanskje ekteparet Tordis og Elling Røysland, som i alle år har hatt vegen gjennom gardstunet sitt.



Det er blitt enkelt å koma seg på fisketur på Røyslandsvatnet etter at vegvesenet bygde veg ned til vatnet. Det skal visstnok vere mykje fisk i vatnet, så no er det god anledning til både å sikre seg middag og få tiltrengt rekreasjon.

DATA OM ANLEGGET:

Utbetring og omlegging av eksisterande veg:

Lengde	5,3 km.
Kjørbanebreidde	2,75 m

Finansiering:

Totale kostnader, inkludert kryssutbetring i krysset Rv 504/E18	18 mill. kr
Statlege midlar	9,4 mill. kr

Forskottering av kommunane:

Hå kommune	2,7 mill. kr
Time kommune	2,7 mill. kr
Bjerkreim kommune	0,7 mill. kr



Musikantar frå Undheim og Eikeland skulekorps blæs sterka enn vinden, og glade tonar sette gjestane i feststemning.

Det er mykje sauar i Bjerkreim kommune, så kva var vel meir naturleg enn at ordføraren tok i bruk sauasaks og ullgarn då ho opna vegen.

- Kommunikasjon er viktig både for den enkelte og for næringslivet. Tverrsambandet mellom Jæren og Bjerkreim har fram til no ikkje vore nokon tenleg veg, smal og svingete som han har vore. Han vart nok i si tid anlagt meir ut fra kor hesten lettast

kunne finna fram, sa Gunnhild Vassbø, før ho kutta snora og kunne sende første bilist forbi.

Viktig sambandsveg

Vegen mellom Varhaug og Bue er ein svært viktig sambandsveg mellom Jæren og E18. Den gamle vegen var både smal og svingete, og hadde nedsatt akseltrykk. Det førde til at det meste av tungtrafikken mellom Jæren

og E18 måtte kjøra om Sandnes eller Egersund. Vegsjefen framheva i sin tale betydninga vegen har for næringslivet, og sa vidare:

- Dette er ei viktig hending, og Rv 504 blir no den viktigaste hovedvegen mellom Jæren og E18.

Fornøgde brukarar

Og transportnæringa er godt fornøgd med nyvegen. Dei vil spare både tid og pengar, og sentrale partar i transportnæringa meiner at bedriftar både på Jæren og i Bjerkreim vil oppleve ny blomstring. Også privatfolk rosar den nye vegen, og ser fram mot ein enklare kvardag.

Miljøvern

Det er eit vakkert landskap vegen ligg i, og det er derfor lagt stor vekt på å verna om både naturlandskap og kulturminner. På Røysland ligg ein gamal klopp kilt av steinheller. Kloppa er bevart ved at vegen er lagt i ein sving utanom. Det er og sett opp 60 kvm. natursteinmur, og det er bygt ein gang og fiskesti ved Røyslandsvatnet. Arbeidet blei påbegynt i mai 1995 og er utført i eigenregi av Produksjonsområde Egersund. Det har ikkje vore skadar i byggeperioden. ■



Ekteparet Tordis og Elling Røysland har hatt vegen gjennom gardstunet sitt i alle år. Dei er vel fornøgd med at dei endeleg kan gå i fjøset utan å passa seg for trafikken. Vegsjefen sikra seg ein god prat med dei under opningsarrangementet.

Trafikkdistrikt Midt- Rogaland

Trafikkdistrikt Midt-Rogaland har sitt hovedsete ved Stavanger trafikkstasjon, men har også virksomhet lokalisert til Sandnes trafikkstasjon og Tau-veg og trafikkstasjon.

Bemanningen består av totalt 57 ansatte.

Distriktet dekker over 11 kommuner fra Hjelmeland/Finnøy i nord til Klepp i sør. Vi har ansvar for drift av ca 300 km riksveg, ca 700 km fylkesveg og ca 100 km gang- og sykkelveger.

Distriktet har også forvaltningsansvaret for forannevnte vegnett vedrørende reklame, avkjørsler, graving, arbeidsvarsling etc.

Vi har også ansvar for årlig gjennomføring av ca 6.000 førerprøver, ca 7.000 teoriprøver, 8.600 kontroller av kjøretøy i hall og ca 19.000 kontroller av kjøretøy på veg.

Distriktet utsteder årlig ca 40.000 vognkort og 16.000 førerkort.

Vi har også ansvaret for å føre tilsyn med bilverksteder og kjøreskoler. Distriktet er for tida inne i en fase med evaluering av organisasjonen. Utover vår daglige jobbutførelse, er det dette, samt håp om å flytte inn i nye lokaler før årtusenskiftet som for tiden opptar oss mest.



Dag Folkestad
Distriktsleder



Anne-Line Aanonsen
Inspektør

Av Dag Folkestad



Robert Bjelland
Avdelingsingeniør



Kari Bjørlo
Sekretær



Bjørg Bollestad
Fullmektig



Marit Brattbakk
Faggrupeleder



Tor Arvid Braut
Inspektør



Endre Brigtsen
Avdelingsingeniør



Lars Arvid Bråtveit
Inspektør



Lewy Dalen
Faggrupeleder



Sverre Dybdahl
Inspektør



Sigbjørn Eggebø
Avdelingsingeniør



Trude Eikeland
Fullmektig



Olav Eikeskog
Inspektør



Jens Ove Endø
Fullmektig



Eilert Evensen
Avdelingsingeniør



Erik Fjermestad
Formann



Guro Flokketvedt
Konsulent



Øyvind Førland
Konsulent



Øyvind Gilbo
Avdelingsingeniør



Gerd Gravdal
Førstesekretær



Anne Beate B. Hansen
Inspektør



Reidun H. Haugland
Førstesekretær



Sissel V. Hobberstad
Fullmektig



Bjarne Hæstad
Avdelingsingeniør



Marit Iversen
Førstesekretær



Dagmar Johnsen
Fullmektig



Liv P. Jonassen
Førstesekretær



Odd M. Jåthun
Inspektør



Morris Kjølleberg
Avdelingsingeniør



Alf. K. Kristiansen
Inspektør



Linda Kristiansen
Førstesekretær



Gro Ø. Kvalbein
Førstesekretær



Svein Kyte
Faggrupeleder



Reidun Lanne
Faggrupeleder



Lise B. Ljostad
Førstesekretær



Berit Lomeland
Førstesekretær



Turid Løland
Fullmektig



Arnfinn Midtsæter
Avdelingsingeniør



Mette W. Myrwooll
Fullmektig



Tor Steinar Nordboe
Oppsynsmann



Astrid Olsen
Reinholdsbetjent



Aud Jorunn Olsen
Reinholdsbetjent



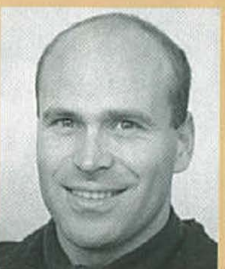
Torhild Rypestøl
Konsulent



Sigurd Samsonsen
Inspektør



Leif Skorge
Inspektør



Jens Storhaug
Avdelingsingeniør



Håvard Svihus
Fullmektig



Eva Sørensen
Fullmektig



Erik Thomsen
Oppsynsmann



Kristian Tjelta
Oppsynsmann



Jan Tofte
Inspektør



Alf Egil Tollefsen
Pedagog



Anne Marie Torsvik
Førstesekretær



Anne-Karin Øren
Førstesekretær



Elisabeth Aadland
Fullmektig

Vegmesterskapet i orientering

Rogaland sterkt bemerkta både i fremste og bakre rekke

Av Bjørn Alsaker

Årets vegmesterskap i orientering vart arrangert av Aust-Agder i helga 14. - 15. september. Løpsområdet var Vegårdshei. (Der ulven kom frå.) Statens vegvesen Rogaland var nok ein gong godt representert, med 13 deltakarar.

Vår eminente O-oppmann, Kjell Husebø, organiserte etter beste kollektivprofil, togtur for nokre fredag, vegsjefens Voyager (bil) for «dei lange» og småbilar for brorparten.

Lørdags føremiddag blei det arrangert ei triveleg byvandring i Arendal for dei som kom med tog. Dei som kom på lørdag, etter ein lang tur gjennom vårt vakre, naturskjønne sørland, ankom nesten direkte til første løp.

Totalt var det påmeldt 140 deltakarar. Ein del stilte ikkje på startstreken, mens vi andre fekk vakre naturopplevelsar i det vakre Vegårdshei-området til langt utover ettermiddagen. Vel, løypa var nok noko vanskeleg for ein del av løparane, men vi frå Rogaland gjorde oss sterkt bemerkta også i år, både i dei fremste og i dei bakre rekker. Bjørn Alsaker blei for femte gong VM-meister. Elles var dei andre jevnt fordelt både på øvre og nedre del av resultatlistene.

Etter at alle hadde inntatt løperdrikke, mat og gode varme klær, truffe likesinna frå andre fylke, var det ca ein time med diskusjon om vegval, dyreliv, botaniske opplevingar m.v. Deretter var det kjøring til Arendal sentrum for dusjing og avslapping på



Bjørn Alsaker i full fart mot mål til sitt femte VM-mesterskap.

hotellet. Oppmennene møtte på oppmannsmøte, mens dei andre fortsatte kontakt og samvær på tradisjonelt vis..

Festen blei slik som det er vanleg i O-miljøet, utan dårleg ettermæle. Premiane blei utdelt med pomp og prakt, me fekk fortalt ei rekke gode historiar frå alle fylka og vi hadde ein svært vellykka middag. Etterpå var det dans, der mellom andre Kari S.T. sleit golvet heile natta. Men i 3 - 4 tida var det jamt slutt på festen og dei O-frelste inntok utkvilingsstilling.

Morgonen etterpå var kald med frost på bakken. God, krafing frokost blei inntatt. Så var det på ny ein tur opp til samlingsplassen frå lørdag, der stafetten skulle foregå.

Løypene var noko lettare på søndagen, men vanskeleg nok. Både jentene og gutane gjorde sine saker bra med to andreplassar.

Etter nok ei premieutdeling og samling på løparmøtet, var dei ein fin avslutningstale av Wilfred Aanonsen frå Aust-Agder.

Vi håper at ennå fleire vil vera med på O-fellesturen neste år. ■



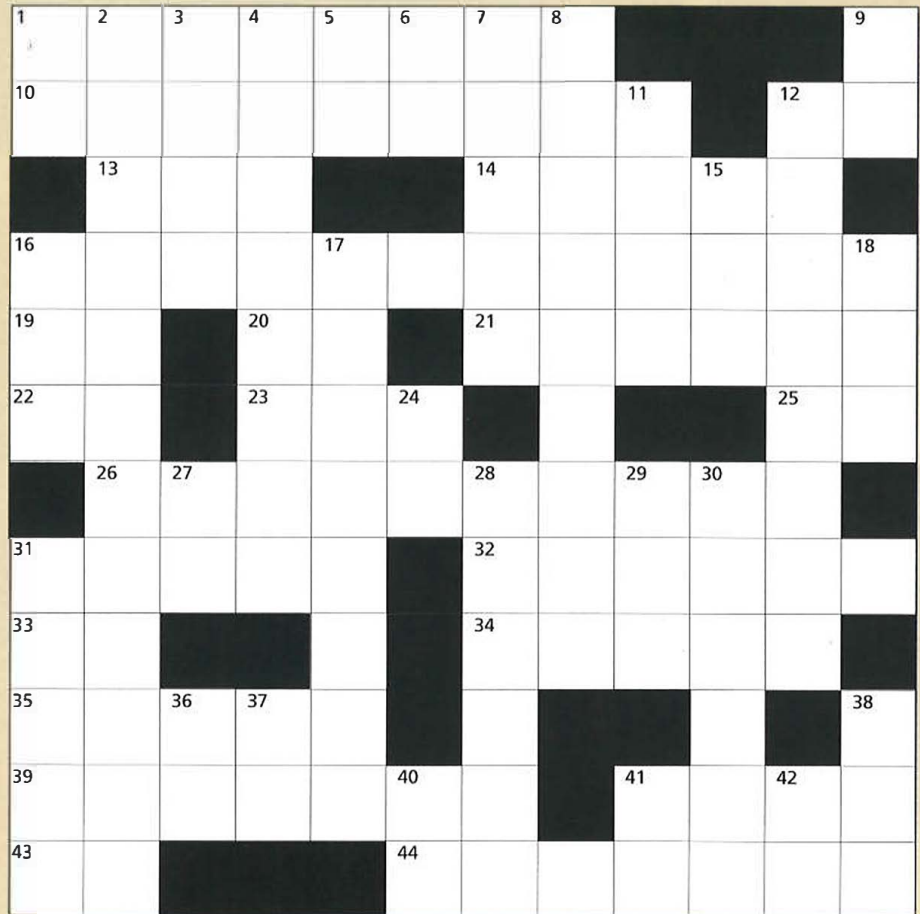
Deltakarane frå Rogaland ved startområdet.

Framme frå v.: Helene Taugbøl, Kari Smådal Turøy, Svein Sivertsen, Tor Geir Espedal, Arild Volden. Bak frå v.: Gudmund Gausel, Kjell Husebø, Knut Taugbøl, Terje Hodne Nilsen, Bjørn Alsaker, Helge Gunnar Nessa og Agnar Aasheim.

Kryssord nr. 6/96

VANNRETT

1. Rett
10. Forurensning
12. Trett
13. Kvinnenavn
14. Hån
16. De er reist
19. Uro
20. Røys
21. Informasjonskanal
22. Tillate
23. Belegg
25. Retn. omv.
26. Førerkort
31. Torsk
32. Kjemp
33. Vokaler
34. Påstander
35. Gni
39. Militær
41. Esel
43. Ordne
44. Svulme



LODDRETT

1. Etterskrift
2. Brått
3. Puste
4. Tømme
5. Drikk
6. På skip
7. Hvile
8. Triste
9. Elv
11. Terror
12. Tidsrom
15. Nektelse
16. Prep.
17. Dommer
18. Struts
24. Sporte
27. Lever
28. Skjebnesvangert
29. Fyr
30. Fritenker
31. Stinkador
36. Am. tidsangivelse
37. Yte
38. Stamfar
40. Selskap
41. Utrop
42. Artikkel

Løsningen på kryssord nr. 6/96 sendes til:

RYGJAVEGEN

Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 23. jan. 1996

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 5/96

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

Vinnere av kryssord nr. 5/96

Lidvard Skorpa
Vegkontoret

Sigmund Holgersen
Steinsneshaugen II
5500 Haugesund



*Deltakere på pensjonistturen.
 Fra venstre: Kari Thu, sjåfør Hans Stokka, Ellen Helle, Birger Sandvik, Erling Årdal, Berit Rodvelt, Arne Fatnes, Mikal Rodvelt, Malena Silgjerd, Øyvind Olav Hamre, Oline Hamre, Johan Lund, Sigrid Tvedt, Bjørg Bilstad, Thor Hetland, Ingfrid Hetland, Amanda Espevold, Ola Sandvik, Vermund Birkeland, Martha Øye, Jens Motland, Ånen Fyljesvoll, Harriet Imsland, Gerd Nesvold, Ingrid Kvalevaag, Norunn Fyljesvoll, Henry Nesvold, Margit Viestad, Ingrid Danielsen (nesten skjult), Olga Dalaker, Chester Danielsen, Karen Bratteland, Øystein Bratteland, Emilie Johannessen, Kjell Dalaker, Sigrid Sorve, Sigurd Stangeland, Liv Rettedal, Sverre Thu, Roman Piekart.*

Pensjonisttur til St. Petersburg

Tekst: Chester Danielsen
Foto: Olav Øyvind Hamre

Første etappe, Stavanger til Oslo. Været var fint, vi hadde en flott buss der vi satt høyt og så mye som vi ellers ikke ser i privatbilen.

Mange nye tunneler

Vi kjørte to helt nyåpna vegstrekninger, - omlegging av E18 ved Flekkefjord og den nye Grenlandsbrua i Telemark. Det som slår meg er at det ble mange tunneler. Det å bygge tunneler synes etter hvert å bli en enkel og kanskje noe lettvindt løsning av terreng-problemene. De lange tunnelene i Telemark i tilknytning til Grenlandsbrua virket sånn umiddelbart unødvendig lange,-det er da tross alt ikke Vestlands-terreng her.

Grenlandsbrua

Selve Grenlandsbrua var flott. Skråstagsbrua med et tårn i dette terrenget er nok ikke den billigste løsningen, men jeg synes at resultatet i høy grad forsvarer merutgiftene. Jeg håper og tror at vi om noen år vil kunne si det samme om hengebrua over Lysefjorden som vi er i ferd med å bygge nå og som vil stå ferdig våren 1998.

Mye for bompengene

Ellers var jeg imponert over kvaliteten av de altfor få rasteplassene i Agderfylkene og Telemark. Imponerende var også de velstelte vegkanter, blomstrende rundkjøringer og de avanserte veg- og vegkryss-system de er i ferd med å bygge øst for Kristiansand. Jeg tror ikke det blir lenge før Kristiansand overgår Stavanger/Sandnesområdet m.h.t. avansert og ferdig utbygd hoved-

vegsystem. Det skyldes selvfølgelig at de i Kristiansand har innført bompenger og at vegsjefen i Vest Agder har funnet forståelse hos de lokale politikkerne for en offensiv satsing på vegutbyggingen i storbyområdet.

Flatt og kjedelig

Etter E18 i Norge så er jo Sverige et flatt og kjedelig landskap å kjøre gjennom. Vegene var jo gode nok, men også de var litt grå og kjedelige. Velfriserte vegkanter,men ingen blomster, ingen overskudd som i Norge. Trafikken var liten og milene gikk unna.

Estland

Den 3 - 4 timers ferjeturen tvers over Finskebukta til Tallinn gav oss vårt første spede møte med Østeuropa og med estlenderne. Vi fikk noen interessante timer i Tallinn

med en meget flink svensktalende lokal guide,-det er helt utrolig hva disse guidene vet og kan.

Ellers var det interessant å betrakte havnen med kraner og båter som minnet om 50-årene hos oss.

Det samme gjorde bilparken, gatene og de ensomme vandrerne med klær fra Fretex,-det hele gav et litt fattigslig og mismodig inntrykk på meg.

Spennende grensepassering

Passeringen av grensen fra Estland til Russland var en spennende opplevelse i det grå og triste været. Først ble vi nektet all utreise fra Estland,-vistnok fordi våre visum bare forelå i kopi og ikke i original. Vi hørte rykter om at hvis vi ville betale en «bot» på ca kr 500 hver så skulle vi få slippe ut. Men vi hadde folk med oss som tydeligvis kunne spillereglene,så etter hemmelige forhandlinger og venting i ca 30 min fikk vi lov å kjøre til neste checkpoint som var kontroll av bussens papirer. Etter å ha betalt klekkelig for en spesialforsikring av bussen for fem dagers opphold i Russland, kjørte vi videre noen meter til den virkelig store prøven,-pass- og tollkontrollen. Ferdig utfylte skjema med opplysninger om pengebeholdning,smykker og verdigjenstander ble avlevert, all bagasje ut av bussen til gjennomsyn og kontroll. Passene ble grundig studert,-likeså visaene. Alt sammen tok sin tid, men



Birger Sandvik på scenen under ei folkloretilstelling i St. Petersburg, der han fikk prøve seg i russisk folkedans.

det gikk godt og vi ble til slutt belønnet med et lite halvsml fra selveste sjefen med ønske om god reise.

St.Petersburg

Vi var to dager og tre netter i St.Petersburg og oppholdet her var interessant, selsomt,tankevekkende og lærerikt.

Byen bærer preg av fattigdom, hele infrastrukturen inkl. bygninger var nedslitt og meget dårlig vedlikehold. Også her var f.eks. bilparken gammel og nedslitt. Vi var under hele oppholdet skeptiske og redde for å forlate flokken og gå for oss selv,-de fleste vi så på gata syntes enten å være beryktede mafiafolk som vi hadde hørt så mye om eller så var de tiggere.

Tiggere og gateselgere var det over alt og det følte til tider plagsomt. Opp i alt dette forlorne,ble vi vist palasser,katedraler og byggverk som f.eks. Sommerpalasset og Vinterpalasset. De overgikk alt det i hvert fall jeg tidligere har sett i prakt og skjønnhet og rikdom. Kontrasten var stor og mange av oss stilte oss uforstående til at det skulle være sånn og det var vel også et skår i skjønnhetsopplevelsen.

Heimturen

På heimturen hadde vi en stopp på markedsplassen i Viborg, før vi passerte grensen til Finland.

Dette var en riktig kald og gufsen formiddag. Markedsplassen en ødlig grusflate med vaklende trebord og forfrosne kvinnelige selgere med mye og kjedelige klær.

En av de flotteste vegstrekningene vi kjørte på hele turen var E18 gjennom Finland.Det var stort sett firefelts veg av høy standard og kvalitet.

Vegen snodde seg gjennom terrenget nesten uten en eneste rett linje.

Vegdekke, vegoppmerking, skilting og grøntarealene var alt sammen helt på topp. Det gledet en gammel vegmann. Og fra Finland bar det raske vegen heim igjen i løpet av to dager.

Det sosiale og kulturelle liv i bussen hadde nå tatt seg svært opp. Vi sang og fortalte historier og gledet oss over å være tilbake til gamlelandet med norske vege,norsk natur og skikkelig norsk vær.

Hele reisa vår, tvers over Skandinavia og rundt hele Finskebukta, tur - retur Haugesund var på over 3300 km. Det er omtrent som å kjøre strekningen Stavanger - Oslo seks ganger. ■

Russiske folkedansarar i St. Petersburg.



Når nettene blir lange!

Tiden går så altfor fort.
Dager, uker og måneder blir til år.
Ting er blitt endret, og må endres.
Nye er gått inn i pensjonistenes rekker.
Noen av våre kjære kolleger er gått bort.
Hva har vi brukt tiden til når vi ser oss tilbake?
Hjem, familie, venner, arbeid og ferie,
tiden suller og går.

Kanskje det er nødvendig å stanse opp å tenke,
føle stillheten i kropp og sjel.
Og nå er den snart her igjen,
tiden da stillheten senker seg i alle hjem.
Desember, pengene sitter løst,
presanger til store og små, butikker
overfylte av mennesker.
Hva er det vi hører, jo fine juletoner,
kjente julesanger, julestemning.

Hjemme tenker de på julekakene,
7 eller 13 sorter til å mette småfuglene på nyåret.
Juleneket alene kan ikke mette alle de små nebbet.
Er pinnekjøttet spiselig i år?
Det pyntes og stelles, vaskes og ryddes.
På lille julaften skal juletreet i hus og pyntes,
det er gammel tradisjon.
Alle de gamle tradisjonene skal vi holde på.
Forberedelsene er gjort, nå er det jul.

Freden og roen, den kommer etter hvert.
La oss bruke denne julehelgen til å kose oss, tenke, undre.
Ikke la omsorg- og omtanke begrepet være
en frase i skrift, men utøves i gjerninger.
Da vil det kanskje bli som det står
i den fine julesangen, Deilig er jorden.
Men uansett, Et barn er født i Betlehem.
Og hvis ingen går i fella men passer deg for den,
skal alle sammen snart få feire jul igjen.

God Jul!

Lewy Dalen

Nye medarbeidarar



Kjell Langholm

Fagarbeidar ved Produksjonsavdelinga,
produksjonsområde Haugesund



Jarle Haukås

Fagarbeidar ved Produksjonsavdelinga,
produksjonsområde Haugesund

Jubilantar

50 år

Bjørg Sandsmark

Produksjonsområde Egersund
1. januar

Øivind Kommedal

Utbyggingsavdelinga stab
12. februar

Terje Marvik

Areal og transportplanseksjonen
19. februar

Astrid Njå Fredriksen

Regnskapsseksjonen
24. februar

Magne Iversen

Laboratorieseksjonen
28. februar

60 år

Kjell Olav Todnem

Seksjon for eiendom og geodata
23. desember

Sverre Helgeland

Verkstedsseksjonen Haugesund
27. desember

Agnar Aasheim

Motorveggruppa
11. januar

Ole Martin Tafjord til minne



Pensjonert vegmeister Ole Martin Tafjord er død, i ein alder av 88 år.

Ole Tafjord arbeide for og med vegvesenet heile livet sitt. Han begynte så tidleg som i 1926 på veganlegget «Trollstigvegen». Han kunne fortelja mange gode historiar frå dette anlegget, som han var med på i ni år. Han opplevde naturkatastrofen i Tafjord i 1934, og var med på redningsarbeidet der. Det var ei hending han aldri kom til å gløyma. Etter mange år med diverse anleggsarbeid slo han seg til ro på Bryne og bygde hus her i 1951.

Ole Tafjord var med og bygde opp vegstasjonen på Nærbø, som sto ferdig i 1964. Frå 1968 var han vegmeister i område nr. 7, Nærbø, og han gjekk av med pensjon i 1975. Det er ikkje få kilometer steingard langsmed riks- og fylkesvegar som Tafjord var med på å få bort.

Ole Tafjord var ein dyktig vegmann og han utørte eit kjempearbeid for vegetaten. Han gjekk inn for dei ulike oppgåvene med godt humor og var godt likt av kollegaer og arbeidsstyrken som han var leiar for.

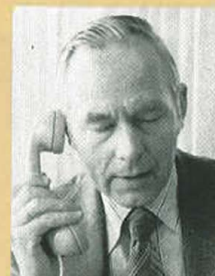
Fred over minnet hans.

Per Skårland

Eg har vore med på ein liten del av det store spelet, som bygging av norske vegar er. Når eg ser attende på alle åra som er farne, må eg seia at eg har hatt eit rikt liv. Og framfor alt skal ho ha takk, som eg fekk dela livet med i så mange år.

Ole Tafjord sin avslutning i minneartikkelen «Vegane falla så vide», Ryggavegen nr. 3/1985.

Einar Gitlesen til minne



Mandag 28 oktober 96 mottok Trafikkstasjonen i Stavanger melding om at Einar Gitlesen var gått bort vel 72 år gammel.

Einar Gitlesen begynte i det daværende Statens Bilsakkyndige i Stavanger som ekstrahjelp sommeren 1971 og ble fast ansatt tidlig på høsten samme år. Han kom til oss fra Arsenalet på Sørlandet avd. Kluge.

Gitlesen hadde sin arbeidsplass på bilregisteret og fikk etterhvert ansvar for å holde orden på skiltlageret for den avskiltede kjøretøyparken i vårt distrikt. Dette arbeidet skjøttet han med orden og nøyaktighet. Han var blant de rolige uten å gjøre mye av seg i det daglige, men på tomannshånd fikk vi likevel lære ham å kjenne som en personlighet med humor og omtanke for andre. Han var en god arbeidskollega som vi snart savnet da han ble pensjonist.

Han hadde hele sitt liv bopel på Sandnes og kjente byen ut og inn, og med sin sans for historie og personkjennskap delte han av sin kunnskap nå det var behov for viten om Sandnes og forholdende der. Disse kunnskapene fikk han bl.a. i den tiden han drev frukt og tobakkforretning og han hadde også vakter som kontrollør ved Kinoen i Sandnes.

Han var en hjemmets mann og tapet og savnet er stort hos gjenlevende hustru, barn og barnebarn og den øvrige familie.

Vi lyser fred over Einar Gitlesens minne.

Øyvind Førland

Rapportering av nestenulykker

Vi har som målsetting at vi skal være en etat som ikke produserer skader selv om noe av arbeidet som utføres er forbundet med risiko.

Vegsjefen har uttalt at vi også bør ha som langsiktig mål 0 skader med fravær.

Mål for 1996:

20% færre arb.ulykker målt i forhold til 1995 d.v.s. (15 skader 1995 - 20%) mindre enn 12 skader med fravær.

Pr. 1 nov. 96 har vi registrert

- 15 skader med fravær
- 12 skader uten fravær
- 21 nestenulykker

Vi har ikke fått en reduksjon som var målsettingen, men tvert i mot en økning. Vegsjef/ledermøte har bestemt at det skal iverksettes tiltak slik at vi snur denne negative skadesutviklingen. Metoden vi hittil har nyttet er å vente til skaden har skjedd for så å sette inn skadereduserende tiltak.

Dette er en teknikk som i dag er avleggs. I dag skal vi ikke vente vente til skader

er skjedd. Dersom vi totalt har 20- 30 skader med og uten fravær i året, så vil tilbakemeldingen og tiltakene være for få og komme for sent til å ha noen skadereduserende virkning. Vi kan i verste fall få en økning slik vi har fått. Det har ingen hensikt å sette som mål 0 skader m/fravær og så fortsatt nytte denne teknikken.

Vi må nytte en metode hvor forebyggende skadereduserende arbeid vektlegges mest. Erfaring har vist at det beste forebyggende arbeidet kommer gjennom at den enkelte selv øver seg opp til å vurdere sikkerheten ved å rapportere tilløp til ulykker (nestenulykker). Metoden ødelegges ikke av at det rapporteres for mye, men av at det rapporteres for lite. En studie av forholdstall viser at for hver alvorlig personskade fines det 600 ulykkestilløp eller nestenulykker, 30 underliggende matrielle skader og 10 mindre personskader med behov for førstehjelp. Metoden har liten effekt dersom det

rapporteres mindre en 10 nestenulykke for hver skade med fravær. Vi har fått inn melding om 21 tilløp/nestenulykker. 15 skader hittil i år skulle tilsi at vi burde hatt innrapportert 150 nestenulykker og det er de områdene/arbeidsplass som produserer skade som må melde om tilløp .

I denne fasen er det viktigst at rapporteringen kommer igang. Neste fase er at tilløpene blir behandlet seriøst i linjen og tilslutt vil danne statistikk grunnlag for tilbakemeldinger. For å få inn mest mulig av reelle forhold/handlinger, kreves at den som har gjort en «flause» våger å rapportere det og får ros for rapporteringen. Foreløpig er bestemt at det skal meldes fra om hendelser som under andre forhold og omstendigheter kunne ha ført til en ulykke med personskade. Metoden kan videreutvikles til å omfatte skader og tilløp til skader på materiell/eiendom og miljø.

Olav Kleven, Verneleder

Fag- og svenneprøve uten lærekontrakt

Av Egil K. Olsen

§ 20 i lov om fagopplæring i arbeidslivet gir voksne kandidater/privatister rett til å gå opp til fagprøve uten å være lærling. Fagprøven består av en teoretisk og en praktisk del.

Krav til praksis

For å kunne melde seg opp til fagprøve må kandidaten dokumentere minst 25 prosent lenger praksis enn læretiden i faget. Praksisen må være allsidig. Er f.eks kravet til læretid fire år (48 mnd), blir kravet for privatisten fem år.

Krav til teori

Kandidater som går opp etter § 20 (privatister) må avlegge den teoretiske prøven dersom teorikravet sett forhold til opplæringsplanen/læreplanen for faget ikke er dekket. Det stilles ikke krav til forutgående teoriopplæring, men kandidatene må ved prøven vise at han eller hun har de forutsatte kvalifikasjoner. Opplæringsplanen for faget definerer kravene til praksis og teori. Enkelte fag krever bevitnelse eller sertifikater som skal være klar før prøve kan avlegges.

Eksempel på bevitnelse: Innen faget GRUNN- OG ANLEGGSTEKNISK ARBEID kreves bevitnelse for gjennomført 108 timers kurs i stilasbygging, sertifikat innen ADK1 rørlagging og to ukers sprengningslære.

Påmelding

Påmelding som § 20-kandidat gjøres på eget skjema «Fagprøve etter § 20-ordningen». Skjemaet fås ved alle vegvesenkontor i fylket. Skjemaet sendes tjenesteveg til seksjonsleder som videresender søknaden til avdelingens opplæringskontakt.

Oppmelding til fagprøve

Ved oppmelding til fagprøve brukes eget skjema «Oppmelding til fag-/svenneprøve». Skjemaet kan fås ved å kontakte Tormod Nag, Produksjonsavdelinga.

Har du spørsmål

vedrørende § 20-ordningen, kontakt:
Liv Rettedal, Personalseksj. tlf. 51 50 14 94
Paul Stranden, Samordn.seksj. tlf. 51 50 15 31
Egil K. Olsen, Verkstedseksj. tlf. 51 50 15 20

Biff, raud vin og fersk fisk

Nokre av oss starta på høgskulen i Trondheim med friskt mot. Landet trengte vegar, bruer og tunnelar. Nokre turar på Samfundet, nokre festar på Studenterrytta og nokre år i vegvesenet seinare så kjem dei der og bryt ned visjonane våre.

Du har sett han. Han er i slutten av førtiåra med langt krølla hår, fotformsko og skulderveske i skinn. Han har framleis runde studentbriller og røyker pipe.

Han bur på beste vestkant i Tigerstaden og reiser på Kalvøya kvar sumar saman med dei andre sekstiåttarane. For å vere radikal. Han er alltid til stades på seminarer og konferanser. Som oftast på Statens si rekning. Biff og raud vin er gode greier. Og han reiser med fly. Det var desse CO2-utsleppa, frå bilane.

Han er ein av dei som vert henta inn når vi ikkje er heilt sikre på om gode vegar gjev færre trafikkulykker enn dårlege vegar, om folk kjører på breie og rette vegar enn på smale og kronglete vegar, om det vert støv frå piggdekk, om store bilar brukar meir drivstoff enn små, og andre viktige spørsmål. Som vi liksom ikkje er heilt sikre på. Det høyrer liksom litt betre ut når vi får pakka det inn i mykje papir. Og han og venene hans på Transportøkonomisk institutt - dei får godt betalt - av Staten. Kvart år.

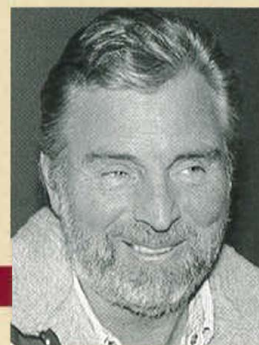
Men nye vegar vil han ikkje ha - i alle fall ikkje i distrikts-Noreg. Han vil heller ha biff og raud vin, seier han. På ferja. Kva ordførarar og folk rundt omkring i desse kommunane som vil ha ny veg seier, bryr han seg ikkje om. Dei forstår ganske enkelt ikkje sitt eige beste.

Men eg veit at han har eit lite problem! Han likar ikkje at eg seier det, men eg seier det likevel. Det er rundt i desse grisgrendte kommunane langs kysten at det meste av det vi lever av i dette landet, vert produsert. Omlag 75% seier ekspertane. Då kan det vel ikkje vere så dumt å ha nokre folk som bur der heller. Ja, berre slik at vi framleis har noko å leve av. Dette veit Magnus og dei andre gutane og jentene på Tinget, heldigvis! Og kva om Staten ga folk i Forsand 4 veker ekstra ferie eller bygde 20 kilometer ny gang- og sykkelveg i staden for dei pengane som kvart år vert bruka på tjukke rapportar frå dette instituttet. Ferie og raud vin er gode greier! Og så var det dei av oss som likar fersk fisk! Heller fersk fisk enn biff. På ferja.

EGO

Tillitsvalgtespalte

Nytilsettinger, lønnsjusteringer og satsingsmål



Kristoffer Skjørestad, Hovedtillitsvalgt NAF

«Vegsjefprosessen» er nå over og vi har fått ny vegsjef.

På vegne av oss fra NAF ønsker vi Tor Geir lykke til, og vi inviterer herved til et positivt samarbeid. I skrivende stund går praten nå mest om hvem som blir Tor Geir sin arvtaker som produksjonssjef.

Det er viktig for oss å få dette på plass så vi kan få ro i rekkene.

Hvis organisasjonene godkjenner forslaget fra trafikksjefen blir det startet en evaluering av Det nye Vegvesenet ved Stavanger trafikkstasjon nå i høst. Dette vil få konsekvenser for en del av våre medarbeidere, forhåpentligvis positive. Også her er det viktig å få ro i rekkene.

I løpet av 1997 kan vi få en evaluering på resten av vår organisasjon. Etter min mening så trengs det noe «finpussing» her og der.

Vi har i år fått tilsatt bortimot 30 nye medarbeidere i utedrifta.

Etter mange år med naturlig avgang uten nytilsettinger, ser jeg meget positivt på denne friske fornying. Jeg ønsker alle de nytilsatte velkommen og lykke til. Men jeg ser med uro på de signaler som er kommet fram i media i senere tid angående investeringskutt på fylkes- og riksveger.

Som vegsjefen har sagt, så blir det ikke aktuelt med oppsigelser av fast tilsatte. Men det betyr igjen at flere av oss må være villige til å ta oppdrag over fylkesgrensene i perioder, alt etter investeringene.

Den sentrale justering/normering er nå i boks.

De fleste av våre medlemmer med full tid går ett trinn opp på A-tabellen. Det er også noen justeringer på stigen som gir lokale opprykk for enkelte. De lokale justeringene (som går sentralt) startet i november.

Vi har flere krav inne, blant annet formannslønna som skal opp ifølge sikringsbestemmelsene. Desverre er potten vi får så liten at det kan røyne hardt å nå fram med alt.

To av vegsjefens satsingsmål i årsplanen for 1997 er kompetanse og arbeidsmiljø. Vi stiller store forventninger til at avdelingsledere, seksjonsledere og faggruppelidere tar dette på alvor. I så fall vil det få de positive ringvirkningene som er hensikten: Bedre trivsel, arbeidsmiljø og effektiv drift. Dette er viktig for at produksjonen skal bestå i egen regi.

God Jul!

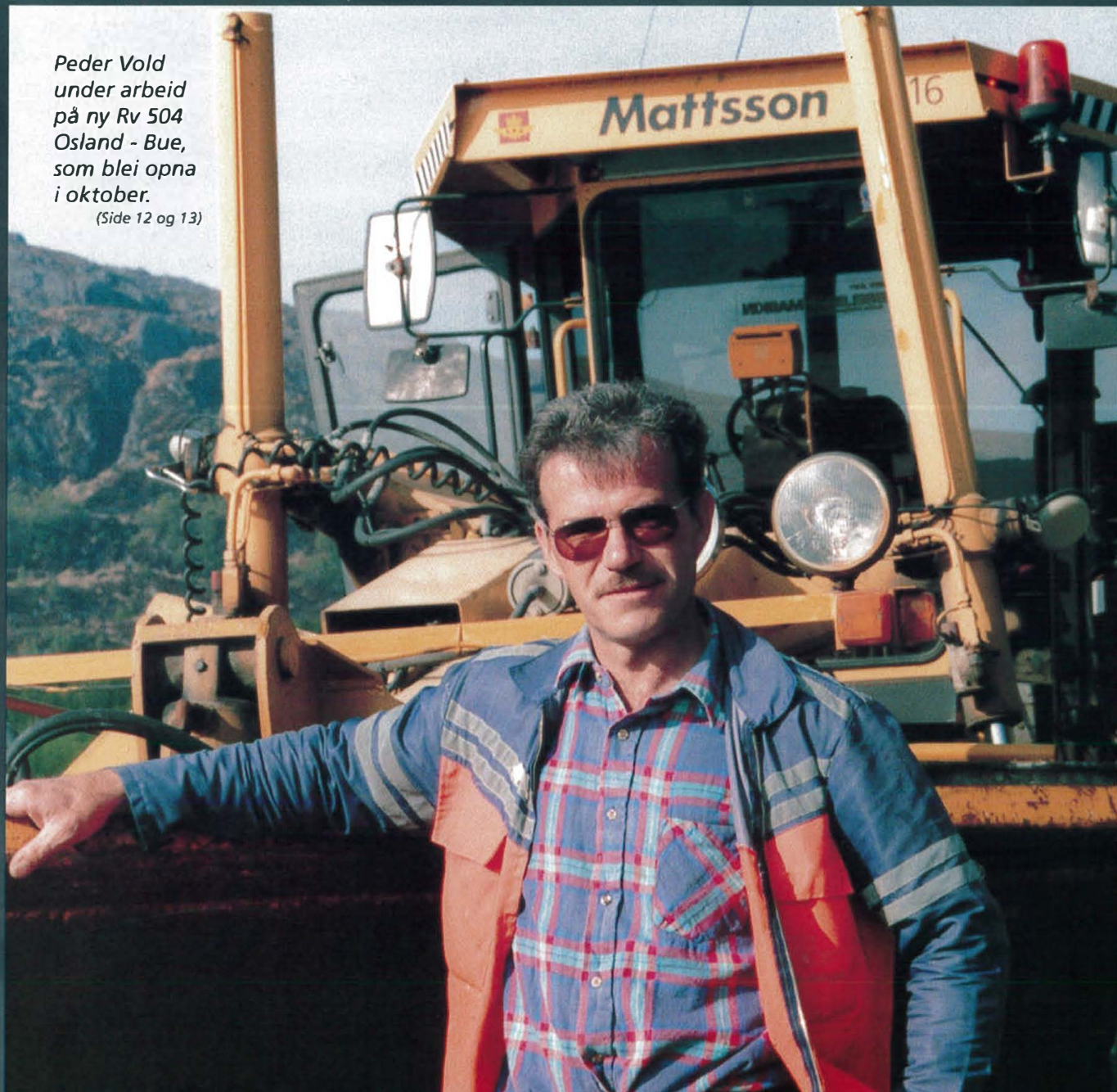
C

RETURADRESSE:

Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197
4001 Stavanger

*Peder Vold
under arbeid
på ny Rv 504
Osland - Bue,
som blei opna
i oktober.*

(Side 12 og 13)



Statens vegvesen
Rogaland