

RYGJAVEGEN

Nr. 1 • Mars 1999 • 27. årgang

Lærling Tone Iren Stenberg og førermann Egil Øfstebo på anlegget Riksveg 13 Høve-Vatnekrossen. Reportasje om lærlingar på s. 12 og 13.



- 4** Overflødig etter 25 år
- 6** Datakollaps
- 10** Privat vegdrift
- 14** Kvalitets-asfaltverk
- 18** På jakt etter gode kart
- 20** Sambindings-vegar



Statens vegvesen
Rogaland



OMSTILLING PÅ PRODUKSJONSAVDELINGEN

Produksjonsavdelingen i Det nye Vegvesenet har nå eksistert i tre og et halvt år. Lokalt er organiseringen evaluert og vi har foretatt tilpasninger av organisasjonen for å gjøre den mer effektiv og redusere de indirekte kostnadene. Det er lagt en strategi med utgangspunkt i reduserte budsjetttrammer som tilsier en styrt reduksjon av aktivitetsnivået på avdelingen. For hver andre som slutter skal det tilsettes en ny. Dermed får vi en langsom reduksjon av arbeidsstyrken samtidig som behovet for en viss fornyelse blir ivaretatt.

Hvorfor legger vi opp en slik strategi? Hvorfor kunne vi ikke bare lagt opp til en økt andel i egenregi og latt entreprenørene ta støytten når det gjelder de reduserte budsjettene ?

For å finne svaret på dette må vi gå tilbake i hva som var Stortingets begrunnelse for å ha en egen produksjonsvirksomhet i Statens vegvesen. De fire hovedbegrunnelsene var at produksjon skulle være et korrektiv til markedet, bidra til utvikling av byggherrefunksjonen på myndighets-siden, forskning og utvikling og beredskapshensyn.

Vi kan gjerne kalle disse begrunnelsene for strategiske hensyn.

Det som etterhvert har utviklet seg til å bli et problem for produksjonsavdelingen er at hensynet til sysselsetting er blitt det altoverskyggende hensyn. Det fører til at myndighetsavdelingen ikke får satt ut jobber i entreprise i vesentlig grad. Det fører også til at produksjon må ta det de kan av oppdrag i stedet for å velge ut jobbmråder hvor de vil satse for blant annet å være et korrektiv i markedet.

Produksjonsavdelingen i Vegdirektoratet har på grunn av dette dratt i gang et sentralt prosjekt for «å snu på alle steiner» i produksjonsavdelingen for å redusere kostnader. Man satser videre på å redusere omsetningsvolumet årlig på landsbasis fra 5,8 milliarder kr til 4–4,5 milliarder kr.

Begrunnelsene er klare, man ønsker å sette avdelingen i stand til å ivareta de strategiske hensyn avdelingen opprinnelig var tiltenkt. Det klarer man ikke med dagens omsetningsvolum på landsbasis. Ved å sette avdelingen i stand til dette er man samtidig med på å sikre framtidige arbeidsplasser i Statens vegvesen sin produksjonsvirksomhet.

Jeg synes Produksjonsavdelingen i Vegdirektoratet går foran med et godt eksempel når det gjelder effektiviseringsarbeidet i Statens vegvesen, – og jeg har god tro på at avdelingen skal lykkes med sitt arbeid. I Rogaland er vi med på notene og skal gjøre vårt til at avdelingen på sikt kan oppfylle de strategiske målsettingene.

Tor Geir Espedal

Vegsjeftelingen

INNHALD

Vegsjeffeigen	2	Ragnar Lende i europatoppen	19
Stort og smått – vinning og tap	3	Sambindingsvegar på Ombo og Randøy ..	20
Tau veg- og trafikkstasjon blir veggarasje ..	4	Kryssord	24
2000 problem å ta tak i ..	6	I arbeid for miljøvennleg transport	25
		Reis meir kollektivt ..	25
Nasjonal transportplan 2002–2011	8	Grøfting utan graving	26
Bybane og dobbelspor på Jærbanen	9	Bursdagsfest ved Egersund trafikkstasjon	27
Sykkelveg langs jernbanen?	9	Utbyggingsprosjekter i 1999	28
Konkurransetsetting av drift og vedlikehald	10	I selskap med filosofen Fløistad	30
		Ernst Owe Strøm til minne	32
Påbygg og ombygging på Bærheim vegstasjon ..	11	Gjør vi de rette tingene?	32
Jenter på veg mot eksamen	12	Personalnytt	33
Asfaltverket først med ISO-sertifikat	14	Avdelingsleiar-kommentar	34
Firefeltsveg i Sømmevågen	15	Skadetal og sjukefråver i 1998	35
Gjennomslag i Frafjordtunnelen	16	Tillitsvalgtes spalte	35
Geodata, gode kart og flaggstenger	18		

RYGJAVEGEN

Nr. 1 – mars 1999

Ansvareleg redaktør: Harald Sel

Redaksjon: Birgit Høiland Gudmestad

Redaksjonsråd: Bjørn Martin Alsaker, Nidunn Sandvik Eiterjord, Nils Lausund, Tormod Nag, Anne Elise Njærheim, Lars L. Simonsen

Sats/layout: Sissel Gro Norland

Trykk: Centrum Trykkeri as

Framsidedfoto: Birgit Høiland Gudmestad

Baksidedfoto: Olav J. Stoknes

Opplag: 2000 eksemplar

Internett: www.vegvesen.no/rogaland E-post: bho-gu@online.no



Stort og smått – vinning og tap

– Når grusvegen frå Tøtlandsvik til Fundingsland skal konkurrera med veggen gjennom Kannik, blir det vanskeleg.

Det meiner Tor S. Nordbø i ein kommentar til nedlegginga av Tau veg- og trafikkstasjon. Den

tidlegare vegmeisteren på Tau er redd for at utkantane tapar når dei skal konkurrera med sentrale strok om dei same kronene. Han fryktar også at vegvesenet blir usynleg i området og at publikum vil få mykje dårlegare service. I dagens nummer har me også kommentar frå ein annan tidlegare Tau-vegmeister, Tormod Nag, om sentrum utkant-problematikken, om lokalkunnskap og om små og store einingar.

I samband med spørsmålet om privat drift og vedlikehald på delar av vegnettet, seier Tormod Nag: – Eg er overbevist om at små entreprenørar i mindre område kan gjera arbeidet billigare enn ein stor entreprenør som får ansvaret for eit stort område.

Dersom Nag har rett, kan ein spørja om det same gjeld for Statens vegvesen.

Dessutan, på same måte som Tor S. Nordbø viser også Tormod Nag til verdien av nærkontakt og lokalkunnskap. – Ein lokal entreprenør i Dalane, på Jæren eller i Ryfylke vil oftast ha eit betre grunnlag for å bruka ressursane på rett stad og til rett tid. Dessutan trur eg at lokale entreprenørar vil visa eit større personleg ansvar, noko som liknar det gamle vegvoktar-ansvaret, seier Tormod Nag.

Tankane til Tor S. Nordbø og Tormod Nag er nok ikkje i tråd med det synet som for tida er mest rådande.

Sentralisering og stordrift fører til effektivisering og til at ein får meir igjen for kvar krone, blir det gjerne hevda. På den andre sida veit me at små og mellomstore verksemdar framleis er ein berebjele i norsk næringsliv og økonomi.

Strukturendring, stordrift, sentralisering, spesialisering. Me kunne rekna opp fleire ord, som alle har det til felles at dei er knytta til vinning og tap. Får me meir igjen enn me tapar? Kven veit?

Harald Sel



1. april lukkar Tor S. Nordbø kontordøra bak seg for siste gong på Tau trafikkstasjon. Då er det alt to månader sidan Jostein Wagle på vegstasjonen pakka saman og flytta til Bærheim. Bygningane på Tau vil i framtida bli brukte av vegvesenet berre som veggarasje og lager.

Tau veg- og trafikkstasjon BLIR VEGGARASJE

BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Det har skjedd store endringar på Tau veg- og trafikkstasjon sidan omorganiseringa i 1995. For nokre år sidan hadde 40 mann matpausen sin i ei overfylt kantine, og alt var gjort klart til å slå ut eine langveggen og utvide. Men så vart òg Tau omorganisert og folk flytta, og dei siste åra er det berre Tor S. Nordbø, Jostein Wagle og delvis Kari Bjørlo som har hatt fast kontorplass på veg- og trafikkstasjonen.

Få kontrollar på Tau

Kari Bjørlo vart tilsett som kontormedarbeidar i 1980. I 1995 vart ho overført til vegkontoret, før ho i 1996 kom tilbake og vart sekretær for bru- og kaivedlikehaldet. Men etter kvart som aktiviteten på Tau stilna av, fekk ho for lite å gjera. No arbeider ho med periodisk kontroll på Stavanger trafikkstasjon på Mariero.

Torsdag 17. desember hadde Bjørlo sin aller siste arbeidsdag på Tau. Då

var Odd Magne Jåthun på plass for å foreta periodisk kontroll på sju Taubilar som hadde tinga plass denne siste dagen. Det har vore gjennomført køyretøykontroll ved Tau trafikkstasjon med jamne mellomrom det siste året. Men ordninga har vore lite kjend, og det har ikkje akkurat vore kø framfor kontrollhallen. 17. desember vart siste gongen vegvesenet gjennomførte slik kontroll på Tau.

– Det er vemodig. Eg håpa i det lengste at eg kunne fått vore på Tau. Men det er jo bra eg har eit arbeid å gå til, og det er triveleg på trafikkstasjonen på Mariero, forsikrar Kari Bjørlo.

Usynleg vegvesen

Tor S. Nordbø har arbeidd på Tau veg- og trafikkstasjon i 20 år. Då vegvesenet vart omorganisert i 1995 var han vegmeister.

– Det er tragisk at stasjonen blir lagt ned. Dette har vore eit aktivt område, og tidleg på 90-talet hadde me ein omsetnad på 15–20 millionar kroner i

året. Her har alltid vore stor aktivitet, med mykje utbetringar og satsing på fast dekke, seier Nordbø. Han fryktar at vegvesenet blir usynleg i området og at publikum vil få mykje dårlegare service.

– Me har hatt ein del besøk på stasjonen. Det blir det jo slutt på no, og kontakten med kommunane kan òg bli endra – og då ikkje til det betre er eg redd.

Tøtlandsvik tapar mot Kannik

At Tau blir ein del av det same området som storbyen Stavanger tykkjer Nordbø er urovekkande. Han er redd utkantane tapar når dei skal konkurrera med sentrale strok om dei same kronene. – Når grusvegen frå Tøtlandsvik til Fundingsland skal konkurrera med vegen gjennom Kannik, blir det vanskeleg.

Tor S. Nordbø fryktar derimot ikkje for sin eigen situasjon. Hen er no oppsynsmann, og har kontor både på Stavanger trafikkstasjon og på Tau. – Eg skal halda fram å jobba med mitt.



I januar 1994 var det denne gjengen som hadde Tau vegstasjon som fast arbeidsstad (t.h.). I desember 1998 var berre Tor S. Nordbø og Jostein Wagle att. I tillegg tok Kari F. Bjørlo seg av kontorarbeidet i samband med dei periodiske kontrollane.





Tau veg- og trafikkstasjon blir lagt ned denne våren.

Eg tek meg av søknader om avkjøringar, gjev dispensasjonar i byggesaker og uttalar meg om reguleringsplaner. Området mitt strekk seg frå Klepp kommune i sør til Jøsenfjorden i nord, inkludert alle øyane. Eg bur her på Tau og skal pendla til Stavanger trafikkstasjon på Mariero – som eg har gjort før. Dessutan kan det henda at eg skal ha heimekontor, og blir verande der nokre dagar i veka. Elles foregår mykje av arbeidet mitt ute i felten, seier Nordbø.

Bruer og kaiar

Jostein Wagle byrja som oppsynsmann på Tau 1. desember 1986. I 1988 vart han oppsynsmann for bruer og kaiar. Dette har han jobba med sidan, sjølv om tittelen hans i mellomtida har vorte endra. Fram til for nokre månader sidan var han faggruppeteiar for bru- og kaivedlikehald i Rogaland. Så vart han fristilt, skreiv ein ny jobbsøknad og vart driftsleiar for bru- og kaivedlikehaldet i Rogaland. Frå 1. februar

har han hatt kontorlassen sin på Bærheim. Han, og dei som arbeider i utedrifta, inkludert gjengen på Vølaren, har ansvar for 1250 bruer og 50 kaiar i Rogaland. Det tyder mellom 120–150 reisedøgn i året for utegjengen.

Spennande framtid

– For bru- og kaivedlikehaldet spelar det ikkje nokon stor rolle at Tau blir lagt ned. Eg kan ha kontor kor som helst, og lageret som me har på Tau blir verande. Men vegvesenet blir mindre synleg i området, og me gjer det vanskelegare for publikum å nå oss. Det er langt til byen, framandt og stort – av og til kan det vera vanskeleg nok for oss som arbeider i etaten å vita kven me skal ta kontakt med, meiner Wagle.

Sjølv er han glad for at han fekk flytta til Bærheim. Dei siste åra har han sakna kollegaer og fagleg miljø, og tek gladelig ein times ferje- og bilpendling på kjøpet.

– Det er sentralisering som er trenden no. Det ser me over heile fjøla, i både statlege og private verksemder. Framtida blir spennande. Me må vera budde på å bretta opp ermene og ta dei utfordringane som kjem. Fagleg er me i Vegvesenet godt rusta til å klara det, meiner Jostein Wagle.



Ei stor, tom kantine er ikkje så triveleg å vera i, så Andreas Erfjord, som jobbar med kai- og bruvedlikehald, og Odd Magne Jåthun tek heller kaffipausen i gangen på Tau veg- og trafikkstasjon.

Rygjavegen nr. 1-1974 for 25år sidan

Ny vegstasjon på Tau

Den nye vegstasjonen er nest siste ledd i vår utbygging av vegstasjoner, bare Sand venter på sin. Til åpningen hadde vi besøk fra Vegdirektoratet. Det var avd.dir. Flaate og sjefsing. Major.

Bygget har kostet 800.000 kroner, tar vi tomten med blir prisen 900.000 kroner. Vegvesenet legger vekt på en nøktern standard på disse vegstasjonene uten å slå det minste av på kravet om hensiktsmessighet. Bygget er standard for et vegmesterområde, og en håper at trivelige arbeidsforhold skal legge til rette for at maskinparken skal bli godt ettersett.

Nøkkelen havnet til sist hos vegmester Rake som takket på vegne av dem som hadde sin arbeidsplass på Tau. Dette er en veldig forbedring i forhold til de kontorene som hadde vært brukt til i dag.



Johannes I. Norland (t.v.) var ein av dei sju som fekk bilen sin kontrollert av Odd Magne Jåthun på Tau vegstasjon 17. desember. Det var siste gong det vart gjennomført køyretøykontroll i regi av vegvesenet på Tau.

2000 problem å ta tak i

Statens vegvesen Rogaland, med Vegdirektoratet som pådriver, er i gang med å løysa dataproblema som kan oppstå i samband med år 2000. Alle aktuelle system skulle vera kartlagde og vurderte innan 10. februar, og innan 1. mars skulle dei ansvarlege ha klart for seg kva tiltak som skal prioriterast.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND
GUDMESTAD

No har ein resten av året på seg til å setja tiltaka i verk.

– Kvar avdeling har ansvar for sine styrings- og kontrollsystem. IT-seksjonen har ansvar for PCar som er kopla i nettverk og for sjølve nettverket, seier Ellen Marie Aanestad. Ho er med som teknisk konsulent og representant for administrasjonen i den lokale prosjektgruppa i Rogaland, som Svein Dahle i vegsjefens stab er leiar for. Dei andre i gruppa er Karl Arne Egeli frå Trafikkavdelinga, Tor Frøland frå Produksjonsavdelinga, Arild Volden frå Utbyggingsdavdelinga og Reidun Vehus som representerer fagforeiningane.

Rennfast

Så langt har altså arbeidet vore konsentrert om å kartleggja alle system og finna ut kor stor risiko det er for at dei

vil svikta, og kor farleg det vil vera dersom det skulle skje. Både Aanestad, som er knytt til IT-seksjonen, og Svein Dahle, som leiar arbeidsgruppa, meiner alt er under kontroll så langt. – Me har rimeleg oversikt. Skulle til dømes styringssystema i Rennfast svikta, så er me budde på det. System kan svikta, også under normale forhold. Me har alltid beredskap og utstyr til å gå inn og styra manuelt, seier Aanestad.

Hektisk i USA

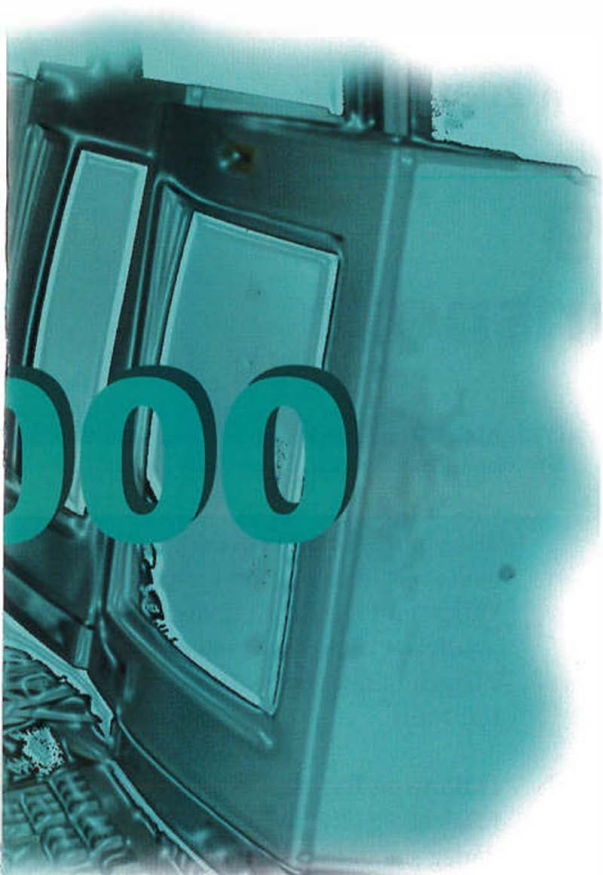
Leiinga ved vegkontoret har førebels teke 2000-problemet med stor ro. Arbeidet går sin gang, og ein meiner å ha kontroll. I andre etatar og i andre land har det vore mykje meir fokus over lengre tid på akkurat dette problemet. Til dømes har det amerikanske trygdevesenet kartlagd og arbeidd med problemet sidan 1991. Dei har òg svært mykje å fiksa, heile 30 millionar kodeliner som skal oppdaterast for å tole overgangen til neste århundre. Det sier litt om omfanget av det arbeidet som må gjerast, at i 1996 – etter fem års arbeid – hadde 400

programmerarar berre greidd å fiksa seks millionar av dei. No er det mykje mindre som trengst å ordnast i vegvesenet, men så er det til gjengjeld berre att ni månader å gjera det på. – Så vidt eg kan sjå av papir eg har tilgjengeleg, eg har arbeidd i etaten sidan juli i fjor, så kom 2000-problemet på dagsorden for første gong i februar 1998, seier Aanestad. Ho er litt uroa over korleis det skal gå. – Det er viktig at alle innser alvorlet. Dette er første gongen me må løysa eit så omfattande problem på så kort tid, utan at det er mogleg å søkja om å få utsett tidsfristen.

Samfunnskollaps

Om folk flest her i landet tek det med ro, eller berre er litt uroa, fram mot årsskiftet, er det ikkje alle som er like avslappa. I USA er det ikkje berre trygdevesenet som ser for seg ein mogleg datakollaps etter at nyttårsraketane er svidde av. På Internett finst det lassevis med nettstader der folk kan sjekka om dei er budde på det som skal koma. For den som eventuelt er uroleg frå





2000 PROBLEMET:

For å spare plass på databrikker, såkalla microchips, har årstal vorte lagt inn med berre dei to siste sifra – til dømes 99 i staden for 1999. Dette vil føra til at datamaskinane vil lesa 2000 som 00.

Det er litt ulike teoriar om kva konsekvensane vil bli, og ulike system kan koma til å reagere ulikt. Nokre system kan forkasta nullane som ugyldig informasjon, andre kan koma fram til negativt resultat på kalkulasjonar (til dømes at ein registrert person har negativ alder og dermed ikkje er fødd enno) og andre system kan rett og slett låsa seg.

Datamaskinar kan sjølvsagt bli råka av dette problemet.

Men berre 20 prosent av alle microchips som er produserte, ligg i datamaskinar. Resten er i anna elektronisk utstyr.

Også utstyr som ikkje brukar datofunksjon kan bli råka av 2000-problemet, fordi masseprodusert utstyr inneheld masseproduserte microchips, der datofunksjon er standard.

før, er det ikkje mykje trøyst å finna på desse nettstadene, og det spørst om ikkje mange av dei «gode råda» tvert om kan få ein sjølvforsterkande effekt. Mellom anna kan ein lesa at både sivile og militære styresmakter vil missa all oversikt og kontroll, straum, vatn og matforsyningane vil kollapsa, politi- brann- og helsevesen vil ikkje kunna fungera, og det vil bli erklært unntakstilstand i elles stabile statar. Ein kan vidare lesa seg til kor mykje mat, klede og brensel ein bør ha hamstra, og ikkje minst – kor mykje våpen og ammunisjon ein må ha på lager for å sikra seg og sine når samfunnet fell saman. Folk blir også oppmoda til å forlata byane, fordi det er større sjansar for å livberga seg i meir griskrendte stork. Dette er berre litt av det ein kan finna på nettet. Det seier seg sjølv at også diverse religiøse grupperingar brukar årtusenskiftet for alt det er verdt.

Dataekspert satsar på vedkomfyr

Dette er det ekstreme scenarioet. Men også eit norsk blad som PCW Nettverk har hatt artiklar der farane

for ein samfunnskollaps blir seriøst diskutert. Og kopiar av nettopp desse artiklane har Vegdirektoratet distribuert til medlemmene av 2000-prosjekt-gruppene på vegkontora.

– Eg tek det med ro, flirer Ellen Marie Aanestad. – Men eg har ein vedkomfyr heime, og eg kjem til å ha litt mjøl og gjær på lur når tida nærmar seg. Berre i tilfelle det skulle bli eit lite straumbrot...

Nytt operativsystem

Medan avdelingane har ansvar for kvar sine system, tek IT-seksjonen seg av nettverka.

– Me har vore rundt i heile fylket og kartlagd problemet. Det vil seia at me har gjort testar på utvalde PCar. Me har funne ut at nokre ikkje vil takla overgangen til 2000. Ein del har me valt å ikkje testa fordi me er sikre på at dei vil ryke. Dette gjeld gamle maskinar som likevel står for tur til å bli bytta ut, seier Aanestad.

Innan 1. april skal alle vera over på eit operativsystem (Windows NT) som me kan få til å takla år 2000. På størstparten av dei PCane som feilar på

2000-testen, finst det programvare som kan oppgradera dei. Det heile er eit spørsmål om pengar og investeringar, men Aanestad kan enno ikkje seia noko om kor store investeringar det vil vera snakk om. Elles er det direktoratet som tek seg av programvare som fylka har felles. Dei vil koma med nye versjonar av program som ikkje vil takla 2000.

120 dagsverk

IT-seksjonen har budsjettert med 120 dagsverk til testing og feilretting.

Dette er ikkje medrekna dei som skal ordne opp i systema som dei ulike avdelingane har ansvar for.

– 120 dagar er i overkant av eit halvt årsverk. Det er i allefall ikkje for mykje. Eg ser for meg at det kan bli ein del stress og styr mot slutten av året. Etter at me er ferdige med risiko og sårbarheitsanalysene blir det sett opp ei prioriteringsliste. Noko må me kan henda venta med til litt ut i 2000 før det verkar. Vegdirektoratets 2000-prosjekt blir ikkje avslutta før 1. april 2000, og det er ikkje grunn til å tru at alt vil vera ferdig innan 31. desember, seier Ellen Marie Aanestad.



Effektiv, trygg og miljøvennleg transport

- Nord-Jæren får høg prioritet, men det må også satsast på utbygging av transportsystemet i Nord-Rogaland, Ryfylke og Dalane.
- Persontrafikk må overførast frå bil til miljøvennlege transportformer.
- Det skal arbeidast for at ingen blir drepne eller hardt skada i vegtrafikken.
- Skadeleg utslepp frå transportsektoren må reduserast.

Nord-Rogaland

Også i Nord-Rogaland ventar ein stor vekst i næringsaktivitet og folketal. Transportbehovet vil særleg auka mellom Karmøy og Haugesund og vidare mot Aksdal i Tysvær. Også i nordfylket vil det vera ei stor utfordring å leggja til rette for meir miljøvennleg transport.

Dalane og Ryfylke

IDalane og i Ryfylke har viktige vegar dårleg standard og fleire strekningar er rasfarlege. Jernbanen går også gjennom eit rasfarleg område i Drangsdalen i Lund. Det er ei utfordring å sikra eit grunnleggjande transportsystem med gode og trygge samband mot sentrale strøk og dei nasjonale transportårene. Dette er nødvendig for vidare næringsutvikling og avgjerande for at det skal bu folk i utkantane, heiter det i utfordringsdokumentet.

Ekstraordinær finansiering

Investeringsbehovet i transportsystemet fram mot år 2011 er mykje større enn det ein kan venta å få realisert over offentlege budsjett. I utfordringsdokumentet slår transportetatane fast at det trengst ekstraordinær finansiering, dersom ein skal få løyst viktige transportoppgåver. Det er også ei utfordring å få finansiert driftstilskota til kollektivtrafikken, dersom ein skal få eit konkurransedyktig tilbod.

Til Stortinget i 2000

Etter fylkespolitisk behandling av dei lokale utfordringsdokumenta, skal det utarbeidast eit felles plandokument frå etatane. Dette skal sendast til departementet og til fylkesvis høyring innan 1. september i år. I vårsesjonen år 2000 skal Nasjonal transportplan leggjast fram for Stortinget.

Dette er hovudmålsettingane i transportetatane sitt utfordringsdokument for Rogaland i arbeidet med Nasjonal transportplan 2002–2011.

Jernbaneløypene, Kystverket, Luftfartsverket og Statens vegvesen meiner at ei målsetting om trygg trafikk og godt miljø skal leggjast til grunn for utviklinga av transportsektoren i byområda i Rogaland. I den regionale utviklinga er utfordringa å knytte regionane saman og redusera transporttida. Bil-, sjø-, luft- og kollektivtrafikken er viktig for alle regionane, mens jernbanetransporten er mest viktig for Jæren og Dalane. Dessutan er gang- og sykkeltransporten viktig for alle regionane, særleg i tettbygde område.

Nord-Jæren

Held prognosane, vil auken i folketal og arbeidsplassar på Nord-Jæren halda fram. Dermed vil også transportbehovet auka. Overføring av persontrafikk frå bil- til kollektiv- og gang/sykkeltrafikk og overføring av godstransport frå veg- til jernbane- og sjøtransport, vil vera den store utfordringa. Transportetatane meiner også at det er viktig å samordna arealbruk og transportsystem.



- For meg har dette vore som å arbeida med ein veg, seier Bjørn Alsaker som i seinare tid har vore engasjert med utgreiing av bybane og dobbelspor på Jærbanen.
- Veg eller jernbane, målsettinga er den same: At transportsystemet skal bli så godt som råd og at miljøproblema og andre ulemper skal bli små.



Planarbeid for Jernbaneverket

Bybane og dobbelspor på Jærbanen

Overingeniør Bjørn Alsaker med dokumentet om bybane og dobbelspor på Jærbanen. I planarbeidet har han hatt god hjelp av avdelingsingeniør Tom Koll Frøffjord. Arbeid med kart og utforming av plandokumentet har Brit Elve Strand og Kjersti Vasbø tatt seg av.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Plandokumentet om bybane og dobbelspor på Jærbanen mellom Stavanger og Sandnes er ferdig. Statens vegvesen har gjort arbeidet for Jernbaneverket, som skal bruka dokumentet i det vidare arbeidet. Meldinga og konsekvensutgreiinga, som skal utarbeidast seinare, er også ein del av grunnlaget for Nasjonal transportplan 2002–2011.

– Arbeidsgruppa har gjort utgreiingar om plassering av trasé og nye spor, om infrastruktur og arealbruk og investeringskostnader, for å nemna noko, opplyser Bjørn Alsaker. I arbeidsgruppa er det også med representantar frå komnrunane Stavanger, Sandnes og Sola og frå Jernbaneverket. Ei viktig side ved arbeidet er kartlegging av potensielt trafikkgrunnlag ved bybane- og dobbelsporutbygging. Ein har og sett på korleis ein kan tilretteleggja for ny bustadbygging langs nåverande og framtidig bane.

Ein har vidare vurdert verknadene av omreguleringar langs jernbanen, t.d. frå industriareal til bustadbygging. I dette arbeidet har Rogalandsforskning vore med og utarbeidd grunnlag for samfunnsnytte ved ulike alternativ.

Korleis ein skal kombinera ny Rv 44 gjennom Strandgata i Sandnes med dobbelspor, er ei spennande sak som blir omhandla i planen. To alternativ er nemnde, veg under jernbanespor eller ein kulvert parallelt med jernbanen.

Støyproblem ved jernbanen er også kartlagt. Omlag 800 bustader har i dag ganske store støypager.

– Med nye spor, betre togmateriell og flytting av godsterminalen frå Stavanger til Ganddal, vil støypagene bli ein god del mindre, seier Bjørn Alsaker. I plandokumentet har ein likevel lagt inn seks km med høg støyskjerm og ni km med låg støyskjerm langs jernbanespor.

Sykkelveg Stavanger–Sandnes langs jernbanen?

I utgreiinga Statens vegvesen har gjort for Jernbaneverket om bybane og dobbelspor, har ein også vurdert bygging av ein tur-, gang- og sykkelveg langs jernbanen frå Strandgata i Sandnes til Stavanger sentrum.

– Arealmessig er det små problem med å plassera ein gang- og sykkelveg langs jernbanen. Dersom ein byggjer vegen samtidig med dobbelspor, vil dette vera rasjonelt og etter måten billig. Ein sykkelveg ville utvilsomt føra til auka bruk av sykkel som alternativ transportform. Og tenk på den flotte naturopplevinga det vil vera å sykla langs Gandsfjorden, seier Bjørn Alsaker.



Entreprenør Olav Aniksdal, som i tre år har hatt ansvar for drift og vedlikehold av 100 km fylkesveg i Klepp kommune.

Gode erfaringar i Klepp

Drift og vedlikehold av fylkesvegar i Klepp kommune bør lysast ut på ny, når avtalen med entreprenøren går ut i mai, meiner faggruppeleiar Tormod Nag ved Stavanger trafikkstasjon. Derimot går han inn for at vegvesenet skal overta vedlikeholdet av grøntanlegg på Rennesøy.

I 1996 gjorde Statens vegvesen Rogaland sin første avtale med ein entreprenør om drift og vedlikehold av eit vegnett. Også i landssamanheng var dette eit pionerprosjekt. For første gong skulle ein privat entreprenør få høve til å konkurrera med vegvesenet om å ha det totale ansvaret for vedlikehold av offentlege vegar.

Treårskontrakter

Entreprenør Olav Aniksdal hadde det beste tilbudet ved utlysinga i 1996. Firmaet fekk ei treårig kontrakt om

drift og vedlikehold av ca 100 km fylkesveg i Klepp kommune. Prisen er i overkant av ein million kroner per år. I 1996 gjorde vegvesenet også ein treårig vedlikeholdsavtale med Virgo gartnerservice A/S. Denne kontrakta er avgrensa til grøntanlegg på Rennesøy og har ein pris på ca 280.000 kroner i året.

Rett pris og kvalitet

– Me har stort sett gode erfaringar frå Klepp. Tilleggsrekningar har ikkje vore noko problem. Gjennomsnitt for

TEKST: HARALD SEL
FOTO: ARNE G. VASBØ

Små område og lokale entreprenørar

Om ikkje lenge vil truleg private entreprenørar overta drift og vedlikehold på delar av vegnettet i alle fylka. Vegdirektoratet kallar det konkurranseutsetting og tenkjer seg entrepriser i større, samanhengande område. Tormod Nag har meir tru på mindre område.



Tormod Nag

Frå Arsvågen ferjeleie. Virgo gartnerservice A/S har sidan 1996 hatt kontrakt for vedlikehold av grøntareal på E 39 over Rennesøy.



Pris og lokalkunnskap

Passande område for konkurranseutsetting kan vera eit distrikt tilsvarande eit gammalt vegmeisterområde, meiner Vegdirektoratet. For Rogaland vil dette seia omlag 600 km veg. Tormod Nag tvilar på om det vil vera beste løysinga med entreprisedrift i så store område. – Eg er overbevist om at små entreprenørar i mindre område kan gjera arbeidet billigare enn ein stor entreprenør som får ansvaret for eit

stort område. Dei små har ikkje eit stort administrasjonsapparat, dei er ofte fleksible og det er lett å nå fram med klager og synspunkt, seier Nag. Han legg også vekt på distriktprofilen og lokalkunnskapen til mindre, lokale entreprenørar.

– Ein lokal entreprenør i Dalane, på Jæren eller i Ryfylke vil oftast ha eit betre grunnlag for å bruka ressursane på rett stad og til rett tid. Dessutan trur eg at lokale entreprenørar vil visa eit

året er under 20.000 kroner, og gjeld t.d. nedkjørte skilt, stikkrenner som bryt saman og andre ting som ligg utanom avtalen, seier Tormod Nag. Han meiner at kvaliteten på arbeidet er bra. Det viser vegvesenet sine stikk-kontrollar. Drifts- og vedlikehalds-utgiftene per kilometer har vore ca 11.000. Dette er iallfall ikkje dyrare enn når vegvesenet sjøl har ansvaret for vegar av tilnærma same standard som i Klepp.

Arbeid å ta til

Grøntvedlikehaldet bør vegvesenet overta sjøl, men grunnen er ikkje at ein er misnøgd med entreprenøren Virgo. – Me hadde ein strategi ved å inngå treårskontrakt. Anlegget det gjeld var nytt i 1996, og etter tre år har plantane kome så langt at områda skal vera bortimot vedlikehaldsfrie. Arbeidet vidare vil stort sett vera plenslått og skjering av buskane. Det er høveleg arbeid å ta til for vegvesenet sine eigne folk, seier Tormod Nag.

større personleg ansvar; noko som liknar det gamle vegvoktaransvaret.

Heller 200 enn 600 km

Ved å lysa ut og inngå ny avtale for vegane i Klepp trur Tormod Nag at ein kan hausta meir erfaring med privat entreprenørdrift, før ein eventuelt lyser ut eit større område i Rogaland. – Men elles stiller eg spørsmål ved om alle fylke treng å gjera det på same måten. Landet vårt er ulikt, både geografisk og på andre måtar. I somme fylke vil det kanskje passa med entreprisområde som har 600 km veg, i andre fylke er det kanskje meir fornuftig å lysa ut to eller tre område med 200 km veg, seier Tormod Nag.

Konkurransedyktig vegvesen

Leiaren for veggruppa ved Stavanger trafikkstasjon understrekar at han ved vurderinga av spørsmålet om entrepris eller eigendrift, heile tida tenkjer på kva som gagnar Statens vegvesen best. Målsettinga er at me framleis skal ha eit sterkt vegvesen som er effektivt og kan konkurrera på alle område.

Så står endelig nye Bærheim vegstasjon ferdig. Etter mange påtenkte og delvis påbegynte forprosjekter de siste årene, er nå stasjonen påbygd, ombygd og renoveret. Prosjektet har kostet i overkant av 16 mill. kr.

Inngang og ekspedisjonslokale rett før innflytting.



Påbygg og ombygging på Bærheim

God og tidsmessig vegstasjon

TEKST OG FOTO: JOHANNES BØ

I tillegg til byggekostnadene, har det gått med noen avsatte egne midler til nødvendige tillegg og planlagt vedlikeholdsarbeid, som var hensiktsmessig å ta i samme forbindelse. Første gravestikk skjedde for knapt ett år siden. Nøyaktig etter planen var kontorfløyen som siste byggetrinn, innflyttingsklar 1. februar. Øvrige bygg, som lager servicebygg og verksted, er blitt tatt i bruk fortløpende etterhvert som byggearbeidene var ferdig.

Skikkelig løft

Stasjonen har nå fått et skikkelig løft på alle områder, noe som virkelig trengtes etter mange års slitasje og bruk. Det var spesielt innen de tekniske fag som varme og ventilasjon, som sto langt tilbake fra dagens krav, det var påkrevet å gjøre noe. Men stasjonen er også vesentlig utvidet i aral på kontorsiden, og vil nå romme hele produksjonsområdet POS, nye anleggseksjonen PA og verkstedsadministrasjon PMA. En god og oppdatert vegstasjon som dette, i fylkets tyngste distrikt, vil sikkert være et godt bidrag til at produk-

sjonsavdelingen kan møte fremtidens utfordringer godt forberedt.

Noe står igjen

Ennå står det igjen noe utenomhus arbeid, som ikke var med i prosjektet. Her er det snakk om asfaltering, ferdigstillelse av parkeringsplass, opparbeiding av grøntareal m.m. Etter som produksjonsavdelingens indirekte kostnader skal ned i 1999, må vi se tingene litt an med mulighet for midler, før vi kan fullføre disse oppgavene. Det vil sikkert også være ting innen tekniske fag som må tilpasses i oppstartfasen, så en viss innkjøringsperiode må nok påregnes før alt er helt på plass.

Takk

Så vil jeg gjerne takke alle medarbeidere som har vært med og tatt et tak for å få gjennomføringsfasen av prosjektet til å gå så greit som det har. Skjærene i sjøen underveis har vært mange, men problemene har ikke vært større enn at de har kunnet løses. Det er også hyggelig å ha konstatert at klimaet mellom entreprenører og brukere generelt har vært godt, og at vi underveis har kunnet sette oss ned og gjøre tilpassninger i byggearbeidene til brukernes beste.

JENTER PÅ VEG

mot eksamen

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

To unge jenter har i år valt «utradisjonelt» i vegvesenregi og har byrja som lærlingar i veg- og anleggsgaget.

Tone Iren Stenberg (18) står for tida til knes i sørpe på den nye Rv 13-traseen på Sandnes. Lena Ollestad (18) driv vedlikehald langs E 39 på Moi.

Båe jentene har bak seg to år på Suldal vidaregåande skule, først grunnkurs i byggfag og deretter VK1 anlegg og bergverk.

Fann vegen på yrkesmessa

– Eg var litt usikker på kva eg ville då eg gjekk i niande klasse. Men eg tykkjer det er kjekt å arbeida ute, og eg ville definitivt ikkje byrja på helse- og sosial. Med det utgangspunktet var det Tone Iren møtte Egil Olsen frå vegkontoret på ei yrkesmesse. Dermed var ho verva for etaten. No skal ho arbeida som lærling fram til sommaren 2000, då ho får fagbrev i veg- og anleggsgaget. Dei første tre månadene av læretida la ho stein på ein sykkelveg på Ganddal. Deretter var ho med i vedlikehaldet, med utgangspunkt på Bærheim. Då fiksa ho hol i asfalten, dreiv med kant-slått og andre småjobbar.

– Det var interessant. Me køyrde rundt og ordna ulike ting kvar dag, slik at det vart stor variasjon i oppgåvene, seier ho.

No er ho med på å byggja ny riksveg 13 mellom Hove og Vatnekrossen i Sandnes. Ho har vore med å grave grøfter og lagt dreneringsrøyr, og arbeidet har vorte både vått og sørpete.

Tunnelarbeid

– Det har vore kaldt og surt, men det går greitt likevel. Vegvesenet har gode klede, flirer ho, og ser nedover ein veldig møkkete kjeledress. No ser Tone Iren fram til at ho skal vera med på sprengingsarbeider.

– Det blir spennande. Eg har forstått det slik at alle lærlingane skal få litt innblikk i tunnelarbeid. Elles var alle elevane i Frafjord då eg gjekk på VK1 i fjor, og då fekk me stå inni tunnelen medan det vart sprengd. Det var ei ganske spesiell oppleving, seier ho.

Dessutan vil Tone Iren skaffe seg maskinførarsertifikat og førarkort for lastebil. Teorikurs til dumper, grave-maskin og hjullastar gjennomførde ho på skulen.

– Men kranfører blir eg ikkje. Eg har høgdeskrekk!



Tone Iren Stenberg ser landskapsarkitektur som ein mogleg karriereveg. No arbeider ho på den nye riksveg 13 mellom Hove og Vatnekrossen i Sandnes.

Bortsett frå at det ikkje blir i toppen av ei kran, er ho litt usikker på kor ho blir å finna i framtida.

Interesser er viktigast

– Eg har ikkje tenkt så mykje framover enno. Eg har lyst til å arbeida ute, men utelukker ikkje ein jobb innandørs, heller. Eg kunne kanskje studera vidare for å bli landskapsarkitekt, seier Tone Iren Stenberg.

Ho er fullt klar over at ho som jente har valt eit utradisjonelt yrke, men seier at valet utelukkande er basert på interesser.

– Ingen bør velja eit yrke berre fordi det er utradisjonelt. Evner og interesser må vera avgjerande. Men har dei lyst, kan eg absolutt råde andre jenter til å følgja etter. Me skulle vore fleire, eg saknar jenteselskap på jobben, seier Tone Iren, som til dagleg deler

garderobe og tilliggande fasilitetar med ein gjeng mannfolk.

– Det går heilt greitt, ingen problem. Eg har hyggelege arbeidskameratar. Miljøet er godt. Det var nok tøffare då eg var på Ganddal, der det var ein større arbeidsgjeng. Men det gjekk greitt der òg, forsikrar ho.

Triveleg, mannsdominert miljø

Medan Tone Iren Stenberg er frå Moi, bur på Figgjo og for tida har oppmøte på Sandnes, driv Lena Ollestad frå Ualand med vedlikehald på E39 ved Moi. Saman med tre andre i utedrifta i Produksjonsområde sør har ho dei siste vekene reinska skog langs vegen, på rasteplassar og i kryss. Også ho jobbar i eit totalt mannsdominert miljø.

– Det er ikkje noko å seia på det. Eg saknar ikkje kvinnelege kollegaer. Det kunne vore kjekt med fleire

kvinner i yrket, men det betyr lite for meg personleg, seier ho.

– Eg var med på yrkesmessa i Stavanger Forum no nyleg. Der snakka eg med ei einaste jente, og ho vart sendt bort til meg av læraren, fortel Lena. Ho meiner at det kan vera ein fordel for miljøet på ein arbeidsplass at det kjem inn kvinner, men strekar samstundes under at det miljøet ho arbeider i, er svært triveleg. Ho gjer det ho skal, får brynt seg på oppgåvene og mannfolka tek ikkje dei tunge taka for henne.

– Det er forresten mykje meir lettvtint no enn før, maskinar tek jo dei tyngste løfta, forklarar ho.

Dagjobb og kveldsskule

Då klassen til Lena skulle ha arbeidsveke i niande klasse, og Lena for første gong skulle smaka på arbeidslivet, var det Forsvaret som sto øvst på ønskelista. Deretter kom Vegvesenet på ein god andreplass. Men då arbeidsveka kom, hadde militærleiren nettopp fått inn så mange nye rekruttar, at det ikkje var korkje plass eller tid til skuleelever. Dermed vart det vegvesenet i arbeidsveka, deretter bygg og anlegg på vidaregåande og så tilbake til ein lærlingeplass i etaten. Seinare i år ser ho fram til å få prøva seg på eit anlegg. Lenas arbeidsdag varer frå klokka sju til 15. Tre kveldar i veka går ho på skule i Flekkefjord, der ho tek faga norsk, matematikk og nyare historie. Dette svarer til allmenfag i vidaregåande skule. Dei to kveldane som er att, samt helgene, går for ein stor del med til lekselesing.

– Eg vil ha studiekompetanse, slik at eg kan byrja på Stavanger tekniske fagskole. Seinare vil eg studera til sivilingeniør. Det er seks år til saman, og det blir både lenge og dyrt. Men det er i allefall det eg har lyst til, så får me sjå, seier ho.

– Eg kunne godt tenkja meg ei framtid i Vegvesenet, sjølv om situasjonen virkar litt usikker no, med all omorganiseringa. Men uansett, ein gong i framtida er det sikkert nokon som har bruk for ein sivilingeniør som har greie på vegar, meiner Lena Ollestad.

Lena Ollestad kan tenkja seg å bli sivilingeniør. No for tida reinskar ho skog langs E 39 på Moi.



Mange var stolte då asfaltverket i Jøsenfjorden fekk dokumentet som viser at verksemda har oppnådd å bli sertifisert etter ISO-9002-standarden.

F.v. produksjonssjef Nils Lausund, Sverre Andersen frå dekkeseksjonen, Kjell A.K. Severeide, Karl E. Grude, driftsleiar for Vadla, Thor Nysted frå Det norske Veritas og vegsjef Tor Geir Espedal.



Asfaltverket først med ISO-sertifikat

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Asfaltverket i Jøsenfjorden vart den første verksemda i vegvesenregi som vart ISO-sertifisert etter 9002-systemet. Thor Nysted frå Det norske Veritas delte ut sertifikatet 23. desember.

Asfaltverket i Jøsenfjorden er no kvalitetssikra. Ordet kvalitet kan ha ulik tyding i ulike samanhengar. I dette tilfellet er definisjonen litt tung å lesa, men lyder slik: «Kvalitet er helheten av egenskaper en enhet har og som vedrører dens evne til å tilfredsstille uttalte og underforståtte behov». I røynda er det slik at ei verksemd set ein standard for korleis produkta skal vera, og lagar ein skiftleg dokumentasjon på det. Deretter let verksemda seg kontrollera mot denne standarden. Det at ei verksemd er ISO-sertifisert kan vera gunstig i konkurranse med andre. Internt skal kvalitetssystemet vera eit styringsdokument som skal gjera det mogleg å oppnå den kvaliteten som er bestemt. Dei tilsette har sjølv vore med å setja denne standarden. Asfaltverket har ti tilsette og leverer

asfalt over heile Rogaland og delar av Sørlandet. Det er sertifisert på grunnlag av at det skal produsera 110.000 tonn grus/berelag og 80.000 tonn asfalt i året. Vidare er vilkåra at produksjonen skal gjennomførast utan skader på personell, utstyr eller miljø, og at HMS skal prioriterast på linje med produksjon og økonomi. Fråveret skal ikkje overstiga tre prosent. Maskinar skal vera sertifiserte og kontrollert årleg. Det norske Veritas, som har skrive ut ISO-sertifikatet, kjem på revisjon i mai, og deretter tre gonger i løpet av ein treårsperiode. Deretter må kvalitetssystemet gjennomgå ein hovudrevisjon før sertifikatet eventuelt kan fornyast. Før Det norske Veritas gjennomfører sin revisjon i mai, skal dessutan vegvesenet sine eigne folk ha ein internrevisjon.



Frå asfaltverket i Jøsenfjorden

Foto: Harald Sel



Betre flyt i flyplasstrafikken



Dei verste problema for trafikken til og frå flyplassen på Sola kan vera løyst innan våren 2000. Vegvesenet arbeider med ein finansieringsplan for utviding av riksveg 509 i Sømmevågen til firefeltsveg. Målsettinga er å starta med arbeidet etter sommarferien.

Trafikken går tett mellom dei to rundkjøringane i Sømmevågen. På kvardagar kjører over 24.000 bilar denne vegen. Firefeltsveg på den 600 m lange strekninga vil løysa dei verste køproblema for trafikken til og frå flyplassen.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Strekninga på 600 meter mellom dei to rundkjøringane er nå ein flaskehals. For trafikken til flyplassen hender det at køproblema startar alt på Røyneberg. Arbeidet i Sømmevågen omfattar også ombygging av rundkjøringane og tiltak for gang- og sykkelvegtrafikken. Prosjektet er kostnadsrekna til 12 mill. kr. Finansieringsplanen er sett opp med eit tilskot på 2 mill. frå Motorvegen Stavanger Sandnes A/S og eit tilskot på 3 mill. frå Forus Industriselskap A/S. Resten, 7 mill. kr, må gå over Statens vegvesen sitt budsjett for år 2000.

Prioritert prosjekt

Ombygging av vegsystemet ved Sømmevågen er med i Transportplan for Nord-Jæren 1998–2007. Prosjektet er også med i handlingsplanen i stortingsproposisjonen om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Nord-Jæren. Men skal ein venta på bompengane, vil firefeltsvegen i beste fall koma i år 2002. Trafikkveksten på vegen har vore stor dei siste åra og problema for flyplasstrafikken har blitt merkbart verre. Difor har både Statens vegvesen og næringslivet på Nord-Jæren sett det som viktig å få gjort noko med vegsystemet så snart som råd.

Over 20.000 bilar i døgnet

Ved Sømmevågen er gjennomsnitts døgntrafikk 20.200 bilar. På kvardagar er døgntrafikken over 24.000 bilar. Dessutan er ein stor del av trafikken konsentrert om kortare periodar morgon og ettermiddag. Trafikken er klart større på den 600 m lange strekninga som skal få fire felt, enn på vegen før og etter. Både på Røyneberg og på vegen mot flyplassen (frå rundkjøringa i Sømmevågen) er gjennomsnitts døgntrafikk i overkant av 15.000 og på kvardagar litt over 17.000. Desse trafikkttala viser at ein firefeltsveg i Sømmevågen vil føra til betydeleg betre avvikling for trafikken til og frå flyplassen.



Her er ser me to av dei yngste frafjordingane som fekk oppleva den historiske dagen, Åse Jeanette Haaland og Birthe Fra fjord. Det er vel rett å seia at den nye Fra fjordvegen først og fremst blir bygd for at Åse Jenette, Birthe og alle dei andre barna i Fra fjord skal få ei betre og tryggare framtid i bygda.

Foto: Harald Sel

5. desember small det frå gjennomslagssalven i den 3.789 meter lange Fra fjordtunnelen. Då dundringa stilna av og dynamittrøyk, steinstøv og damp dreiv nedover Gilja-bygda, høyrdest jubel og klapping. Dette var ein merkedag og ein festdag for alle i Fra fjord. Likevel var det berre forsmaken på den retteleg store festdagen; den dagen i juni då nye Fra fjordvegen skal opnast for trafikk.

GJENNOMSLAG

for ei ny tid i Fra fjord

TEKST: HARALD SEL
FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD



Ein glad gjeng slår fast at gjennomslagssalven har gått som han skal. Dermed kan ein også denne gongen skåla ved røysa for eit vellukka prosjekt. Øverst sørger vegsjef Tor Geir Espedal for at Einar Helle Nordbø får sine velfortente dropar i glaset. Bak dei to ser me Ivar Hebnes og Tormod Steine. Nederst frå venstre: Einar Helle Nordbø, Odd Are Tveit, Kjetil Nordbø, Tormod Steine, Hans Angmann frå Dyno (sprengstoffleverandøren) og Sveinung Marvik.

Mange har arbeidd hardt for ny og tryggare veg til Frafjord. Men ingen synes å vera i tvil om at ein person fortener meir takk enn alle andre, når vegdraumen nå blir røyndom. Mannen er Gerhard Frafjord. Han ga aldri opp kampen, sjøl om det stundom såg heller motlaust ut. Ikkje rart at me såg gledestårer i augo hans, då han tende lunta for den siste salven i Frafjordtunnelen.

Frå pessimisme –

Då Rygjavegen i januar 1991 besøkte Frafjord møtte me fleire som såg heller mørkt på framtida. Det gjorde dei, trass i at bygda var og er meir livskraftig enn mange andre utkantbygder. Frafjord-innbyggjarane har ein låg gjennomsnittsalder. Av dei vel 100 som bur i bygda, er omlag 20 skule-og førskulebarn.

Likevel var stemninga heller dårleg vinteren 1991. Vegen hadde nyleg vore stengd etter eit større ras. – Får me

ikkje betre og tryggare veg, blir me den siste generasjonen av fastbuande, sa ei småbarn-mor. At ungene måtte reisa til barnehage og skule i Dirdal, var ille nok. – I tillegg er ungene engasjerte i lags- og fritidsaktivitetar i Dirdal. Fleire foreldre kjører ungar til Dirdal og heim att fleire kveldar i veka, fortalde ho.

Ei anna småbarn-mor fortalde at familien ønska å flytta til Dirdal, på grunn av ulempene med vegen. Men når dei først hadde bygt hus i Frafjord var det ikkje så enkelt. – Me har prøvd å selja huset i fleire år, men ingen vil kjøpa. Me er på ein måte dømde til å bu i Frafjord, fortalde ho.

– til optimisme

Dei som var pesimistiske for sju år sidan møtte me igjen under festen etter tunnel-gjennomslaget. Den blei arrangert i Statens vegvesen sitt verkstadelt på anleggsområdet i Frafjord. Nå møtte me berre glade og optimis-

tiske folk. Om eit halvt år er gamlevegen historie. Den åtte kilometer lange, svingete og rasfarlege vegen over fjellet blir erstatta med ein fire kilometer god og trygg veg rett gjennom fjellet. Endringa er så stor, at utanforståande knapt nok kan fatta det.

Vellukka vegvesen-prosjekt

Statens vegvesen Rogaland har drive Frafjordtunnelen i eigen regi. Arbeidet tok til i august 1997 og bortimot 30 personar har vore sysselsette med prosjektet. Tunnelen vil kosta i overkant av 100 millionar kroner. Dette er minst 15 millionar meir enn det første kostnadsoverslaget. Kostnadane til sikring har blitt mange millionar høgare enn det ein rekna med. På ein del av strekninga har fjellet vore svært dårleg. Likevel har vegvesenet sine tunnelfolk stort sett halde framdriftsplanen og arbeidet er gjort utan ein einaste skade.



Utsyn frå røysa, etter at tunneltaket var sikra og dei første menneska hadde tatt seg fram gjennom fjellet frå Frafjord til Gilja. Den første var tunnelarbeidar Sveinung Marvik, deretter kom Gjesdal-ordførar Svein K. Søyland, vegsjef Tor Geir Espedal og alle dei andre.



Etter gjennomslaget var så godt som alle innbyggjarane i Frafjord samla i Statens vegvesen sitt reparasjonstelt til kaker, kaffi, gratulasjonar og helsingar.

Foto: Harald Sel

**– Eg skulle hatt eit godt kart
Kan du hjelpe meg?**

Nils Heskestad, på Utbyggingsavdelinga på vegkontoret, får det spørsmålet fleire gonger til dagen, og sukker tungt kvar gong. For kva meiner folk med eit «godt kart»? Kva skal det brukast til, kva opplysningar skal vera med? – Nei, berre gje meg eit godt eit, er gjerne det oppklarande svaret.

Geodata, gode kart og flaggstenger

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Nå er Nils Heskestad absolutt rette mann å få hjelp av når ein skal ha eit godt kart. Men eit godt kart kan vera kva som helst; frå eit Rogalands-kart i liten målestokk dersom ein vil sjå kor Moi ligg i forhold til Haugesund, til eit detaljert kart over Hå kommune der alle flaggstenger er markerte – dersom det no var flaggstengene i Hå me var ute etter. Heskestad hentar nemleg karta ut frå ein database, der ein sjølv definerer kva opplysningar som skal vera med på utskrifta – det vil seia kartet. Fagområdet han arbeider med heiter geodata.

Eit ungt fagområde

– Fram til midt på 80-talet jobba me med gammaldagse kart, som har vore laga på same viset i fleire generasjonar. Opplysningane vart samla inn manuelt, og karta produserte ved at nokon sat og teika inn høgdekurver og markerte

vassdrag og bygningar. Dei ulike opplysningane vart teikna inn på gjennom-siktig folie, og for å få eit komplett kart la ein så folien lag på lag oppå kvarandre. Etter 1985 kom dei digitale karta, som var reinteikna ved hjelp av datateknologi. Frå 1990 kom geodata, seier Nils Heskestad.

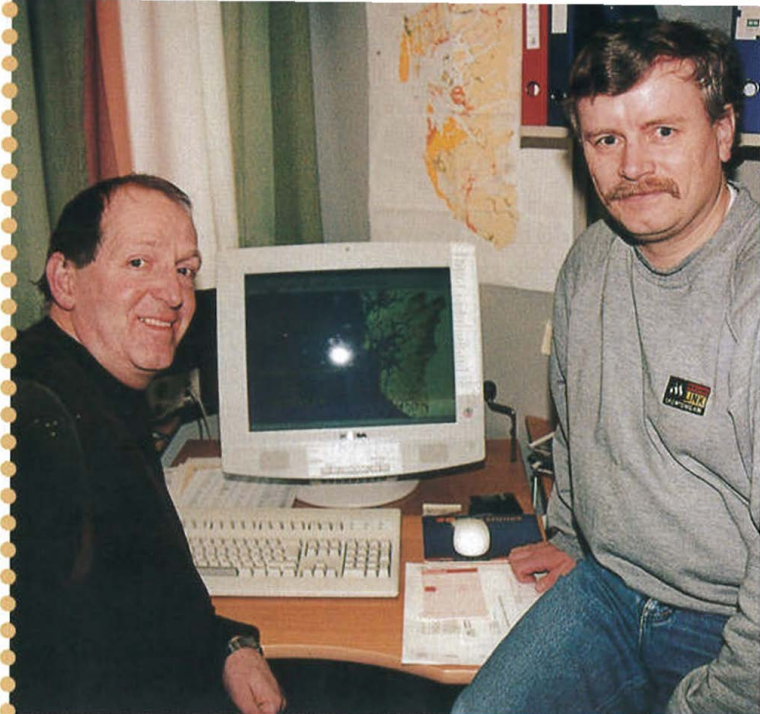
Definisjonen er slik: Geodata er data om geografiske objekt eller forhold, strukturerte i forhold til eit regelverk og vanlegvis organsierte etter tema. Datateknologien har òg ført med seg standardisering, slik at koder som før varierte frå firma til firma eller frå ein etat til ein annan, no er sams. Etter at Vegvesenet byrja å byggja opp ein geografisk database, har dei fire sidene med koder som eksisterte i 1988 utvikla seg til 1500 sider med koder og regelverk i 1998. Likevel inneber dette ei rasjonalisering og forenkling, fordi det er datateknologien som held styr på alt saman. Og karta? Dei er eit biprodukt, ei utskrift av utvalgte data.

Samarbeid

– Før 1985, når ein skulle prosjektera

ein ny veg, måtte ein senda ein svær gjeng ut i marka for å måla opp manuelt. No ligg alle slike data inne i basen, omsett frå flyfoto, og feltarbeidet er nesten borte. Slik blir det òg mykje enklare å laga fleire alternativ når eit prosjekt skal greiast ut, seier Nils Heskestad.

I 1992 inngjekk Statens vegvesen, ved Vegdirektoratet, ein avtale med Kommunenes sentralforbund, Norsk Energiverksforbund, Statens kartverk og Teledirektoratet. Avtalen heiter Geovekst, og skal sikra eit samarbeid om geodata. Avtalen blir halden på tre nivå. Det øvste nivået, der Vegdirektoratet og staten inngår, har det overordna ansvaret. På nivået under er fylkeskommunen representert, og Nils Heskestad møter på vegne av Statens vegvesen Rogaland. På dette nivået blir ein samde om kva som skal gjerast, og korleis det skal betalast. Vegvesenet står ofte for 10–12 prosent av kostnadene. Deretter blir ein samde med den aktuelle kommunen korleis ein skal gjennomføra datainnsamlinga lokalt.



Nils Heskestad (t.v.) og Oddvar Bjønnum ved vegkontoret arbeider med geodata på heiltid. Dei hjelper gjerne kollegaer som treng geodata – eller er på jakt etter «gode kart».

Når terrenget ikkje lenger stemmer...

Slik sikrar ein at data som alt er samla, blir gjort tilgjengelege for den som treng det. Statens kartverk har topografiske data, kommunane har data om eigedommar, landbruket har data om markslag, for å nemne noko. Gjennom Geovekst-avtalen blir dataene samla og gjort tilgjengelege. Ansvaret for oppdatering av databasane er det meininga skal liggja på den som forårsaker endringa.

–Vegvesenet er ein «øydeleggjar» i den samanheng. Me endrar terrenget for kvart nytt prosjekt, slik at dataene ikkje lenger stemmer. Då vil me få ansvaret for å levera inn endringsdata, seier Heskestad.

– Alt vegvesenet treng av geodata, blir no skaffa gjennom Geovekst-avtalen. Eit forhold som kompliserer dagen for Nils Heskestad og dei andre som arbeider med geodata, er at to målesystem er i bruk samstundes. Fram til 1993 nytta alle eit nettverk basert på koordinatar som var komne fram etter manuelle målingar. Når ein starta målingar via satelitt, trong ein eit nytt nettverk av koordinatar, betre tilpassa den nye teknikken. Alle koordinatbestemte punkt i Rogaland må difor reknast om til nytt system. Nokre kommunar i fylket har teke i bruk dette nye systemet, andre brukar framleis det gamle. Vegvesenet må difor kunne bruka begge.

Geografisk revolusjon

Nils Heskestad snakkar entusiastisk om emnet geodata.

– Eit fabelaktig spennande fagområde, som har vore veldig bunde av tradisjonar. Så, i løpet av ti år, har alle omgrep blitt kasta rundt, og ein har gått frå målband til satelittsignal som er nøyaktige ned på millimeteren. Det er fascinerande. Dessutan er det viktig. Geodata er i bruk i alle samanhengar der arbeidet er knytt til ein bestemt stad. Eg vil seia mest at alle fagområde i etaten har bruk for geodata, oppsummerer Nils Heskestad.



Ragnar Lende vel hjemme igjen i sin faste arbeidsmaskin.

Caterpillar har arrangert europamesterskapet i maskinkjøring på sitt prøvefelt i Malaga i Spania. For Statens vegvesen stilte Ragnar Lende fra Nærbø. Forut for mesterskapet var det lokale kvalifiseringer hvor etater og entreprenører ble invitert til å stille med sine beste kjørere.

Ragnar Lende i europatoppen

TEKST OG FOTO: JOHANNES BØ

Ragnar Lende gikk like godt hen og vant kvalifiseringen. Totalt var det åtte kvalifiserte kjørere fra Norge. Selve arrangementet varte i en uke, og var lagt opp slik at de første dagene var det konkurranse fra morgon til kveld. Kandidatene var inndelt i grupper og konkurransen innebar mange varierte øvelser, med bl.a. lasting, graving, dosing og bruk av truck med kranarm. Alle disse øvelsene hadde innlagte konkurranselementer av tidsforbruk, kapasitetsmåling, presisjonsarbeid og balanseferdigheter. Som en forstår var det for en som til daglig bare kjører gravemaskin, og ikke på forhånd hadde mulighet til å få trent på de maskiner det skulle konkurreres med, store utfordringer og mye ukjent utstyr som skulle beherskes. Men Ragnar Lende gjorde

sine saker bra og lå helt til siste øvelse an til å bli beste norske kjører. En liten glipp i slutfasen sendte han imidlertid ned til en totalt trettende plass, og nest beste norske kjører. Ut fra resultatlista, kan det gjerne synes som noen land var bedre forberedt enn andre, i allefall la finnene beslag på de tre første plassene.

For Ragnar Lende var det uansett en kjempeprestasjon. Han viste at han på strak arm kan håndtere kjente og ukjente maskiner og redskaper på en fortreffelig måte.

Åtte dager med sol og varme, store kjøretekniske utfordringer, nye impulser til maskinførerfaget, internasjonal forbrødring og litt kommunikasjonsproblemer!

– Dette var en fantastisk opplevelse, sier Ragnar Lende, som er takknemmelig overfor vegvesenet at han fikk reise. Neste gang tar han peiling på pallen.



Frå prøvefeltet i Malaga, der europamesterskapet ble arrangert. Foto: Ragnar Lende

Sambindingsveg avgjerande for ei positiv utvikling

Med sine 57,6 kvadratkilometer er Ombo den største øya i Ryfylke. Dei snautt 300 innbyggjarane har såleis god plass; for somme er det langt til næraste granne. Den manglande sambindingsvegen gjer ofte avstanden endå større. Standarden på dagens 35 km lange fylkesvegnett er dessutan ganske varierende og til dels dårleg.

Ombo høyrer til to kommunar, Finnøy og Hjelmeland. Vel 200 bur i Finnøy og bortimot 80 i Hjelmeland. Den manglande sambindingsvegen fører mellom anna til at somme av dei som bur i Hjelmeland må reisa rundt heile øya for å koma til kommunesenteret i Hjelmelandsvågen.

Dobbel kjørelengde

Største problemet med den manglande sambindingsvegen er dei auka transportkostnadene. Som på Randøy, må t.d. mjølkebilene kjøra att og fram langs heile den gjennomgåande vegstrek-

ninga frå Tuftene i Hjelmeland til Jørstadvåg, Seltveit og Bergeland i Finnøy. Det blir over 60 km, mens ein sambindingsveg ville redusera kjørelengda til nesten det halve.

Vurderer flytting

Eit firma som i stor grad merkar ulempe med dagens vegnett er transportfirmaet Rørheims Bilruter A/S på Rørheim ved Jørstadvåg. Firmaet har hatt ein kraftig vekst dei siste åra og har nå 20 bilar. Av desse er fire bussar, resten er større lastebilar og vogntog. Firmaet har 22 tilsette, fem av dei bur på Ombo. Dagleg leiar Svein Rørheim seier at firmaet i stadig større grad slit med ulempe på grunn av den manglande sambindingsvegen. Den dårlege standarden på det eksisterande vegnettet er også problematisk.

– Skal firmaet overleva på Ombo må noko skje raskt. Elles må me vurderer flytting. Me har ikkje råd til å venta i fem år til, meiner Svein Rørheim. Det han ønskjer er ny veg mellom Vatland og Flotene og opprusting av den svingete vegen ved Skår. Då ville avstanden frå Rørheim til Skipavik ferjeleie bli vel sju km. I dag er avstanden nesten 30 km. Dessutan er vegen så dårleg at ein har problem med å koma fram med dei største bilane og det er ikkje tillatt å kjøra med større aksellast enn åtte tonn.

Vatland – Flotene

I Statens vegvesen sin kommunedelplan frå 1996 for sambindingsveg på Ombo er tre alternativ utgreidde:

1) Seltveit – Tuftene



2) Seltveit – Aukland

3) Vatland – Flotene.

I 1996 var alternativ 1 kostnadsrekna til 26 mill. kr, alternativ 2 til 20 mill. kr og alternativ 3 til 14 mill. kr. I dag må alle desse prisane justerast opp ein del. Etter ei samla vurdering har Statens vegvesen tilrådd alternativ 3, Vatland – Flotene, og det er vedtatt å leggja vegen etter denne traseen.

I Fylkesvegplan for Rogaland 1998 – 2001 er sambindingsvegane både på Randøy og Ombo oppført som såkalla forhandlingsprosjekt. Det vil seia at fylkeskommunen er villig til å forhandla om finansieringsavtalar der kommunane sjøl tek ein del av kostnadane.

Prioritering og pengar

Hjelmeland kommune har prioritert sambindingsvegen på Randøy før vegen på Ombo. Men kva med Finnøy kommune, der over to tredjedelar av folket på øya høyrer til?

Ordførar Jorunn Strand Vestbø seier at sambindingsvegen har høg prioritert, men kommune har ikkje midlar til betala vegen sjøl eller forskottera prosjektet.

– Ombo er inne i ei positiv utvikling når det gjeld næringsutvikling og folketal. Men får me ikkje orden på vegproblema vil nok dette endra seg innan kort tid. Skulle Rørheim Bilruter flytta verksemda frå øya, vil det føra til store negative ringverknader.

Dersom politikarane meiner noko med distriktpolitikk og målesettinga om livskraftige bygder, må dei vera villige til å bruka nokre millionar til vegane på Ombo, meiner Jorunn Strand Vestbø.



Ferja på tur frå Skipavik ferjeleie til Hjelmelandsvågen. Ombobuar som bur i Hjelmelandsdelen av øya må kjøra opptil 30 km for å koma til Skipavik og vidare med ferja til kommunesenteret. Sambindingsveg vil nesten halvera avstanden.

Flytta til nedlagt heiagard og vonar på sambindingsveg

Helen Skartveit og Arnfinn Olsen og dei tre barna busette seg på Helgaland i 1994. Dei bur i Hjelmeland-delen av Ombo. Frå garden ser dei over til Hjelmelandsvågen, som i luftline ligg snautt tre km unna. Men skal dei med bil til kommunesenteret må dei kjøra 30 km til Skipavik ferjeleie, og så ta ferja over fjorden.

Helgaland ligg 280 m over havet. Like ved ruvar Bandåsen som med sine 513 m over havet er det høgaste punktet på Ombo. Frå toppen her ser du det meste av Ryfylke. – Frå naturen si side er Ombo rik, men ein har ikkje vald eit lettvent liv ved å busetja seg på ein heiagard med 20 dekar dyrka mark og 2000 dekar utmark. Dei dårlege kommunikasjonane som mangelen på sambindingsveg fører med seg, gjer det ikkje lettare, seier Arnfinn Olsen. Han er fødd og oppvaksen på Tuftene på Ombo.

Pendling over avstandar

Helen Skartveit kjem frå Halsnøy. Ho er barnevernspedagog og pendlar til arbeid på Judaberg i Finnøy kommune. Om ho i det daglege ikkje er så avhengig av sambindingsvegen, ønsker ho sterkt at den må koma. – Med sambindingsveg ville eg t.d. kunna søkja arbeid i Hjelmeland. Då ville det vore enklare å reisa til Hjelmelandsvågen enn til Finnøy, slår ho fast. Ho nemner også eit anna eksempel på ulempene ved dagens vegsystem. Dottera Anna Karina på nesten ni år, har ei bestevenninne på Rosså. Når venninnene skal besøka kvarandre må foreldra kjøra dei 24 km. Med sambindingsveg ville avstanden bli under ti kilometer. – I dag er me ein kommunikasjonsmessig utkant. Me må reisa lange omvegar for å besøka nære grannar, seier Helen.

Hardt arbeid og verdiar

Helen og Arnfinn kjøpte Helgaland i 1990. Begge var 30 år. Den veglause

garden hadde ikkje vore i drift sidan 1953, då siste brukaren flytta. I 1991 fekk dei bygd ein privat veg på 1,7 km frå Seltveit. Deretter starta dei arbeidet med å setja i stand dei forfalne husa på garden. Etter 40 år som øydegard, var også jord og marker i dårleg forfatning. Det var nesten som å gå i gang på eit bureisingsbruk. Men i 1992 kom dei første sauene til gards, seinare har flokken gradvis blitt større. Kva får eit ungt par til å busetja seg på ein forfallen heiagard? Me spør om dei visste kva dei gjekk til.

– Ja. Me visste kva me gjekk til, svarar Helen. – Me hadde ingen draumar om å skapa eit paradisi her oppe. Men me hadde ein draum om å skapa vårt eige. Og den draumen er vel lik, enten ein bur på ein heiagard eller i ein by. Elles har vårt val samanheng med kva verdiar me vil overlevera våre eigne barn. Me vil ikkje at ungane våre skal veksa opp i eit byggefelt.

Utsyn til Hjelmelandsvågen

– Me er nøkterne, seier Arnfinn. – Me prøver å begrensa gjelda. Me sette i stand det gamle huset, så pass at me kan bu i det. Me hadde ønskje om å byggja nytt, men då ville me ikkje hatt økonomi til å setja i stand resten av garden. Men me drøymmer om nye hus bort på kanten her, der utsynet er så storslått, mellom anna til Hjelmelandsvågen.

– Skal tru om me nokon gong får råd til det, skyt Helen inn.

Arnfinn flirer. – Kanskje det blir eit folgehus der borte – ein gong? Men lenge før den tid får me tru at Ombo har sambindingsveg, slik at me ikkje berre ser kommunesenteret frå stova, men også kan koma oss dit på ein lettare måte.

Helen Skartveit med huskatten i fanget, Arnfinn Olsen og minstejenta Thea Maria på fire år. Dei har to jenter til, Anna Karina, som er nesten ni år, og Magnhild på sju år. Fotoet er tatt eit par hundre meter frå bustadhuset på Helgaland, Det er eit storslått utsyn frå garden. Til høgre ser me Hjelmelandsvågen. Luftavstanden er mindre enn tre kilometer, men for å koma dit må ein reisa i godt over ein time.



Prioritert prosjekt i 60 år

Snau tre kilometer veg manglar for at Randøy skal få sin sambindingsveg. Alt før krigen låg det føre planar om veg rundt heile øya og prosjektet var høgt prioritert av styresmaktene. Seinare har sambindingsvegen «hoppa opp og ned» på prioriteringslistene.



Den eksisterande fylkesvegen mellom Randa og Breivik er 15 km og har vekslande standard. Ein del av han er dårleg grusveg, som i periodar går meir eller mindre i oppløysing, – særleg når det kjem mildver etter frostperiodar. Slitasjen og problema blir endå større ved at mykje tungtransport går att og

fram mellom Randa og Breivik, i staden for at ein med sambindingsveg kunne kjørt ein tur rundt heile øya.

Kostbart og tungvint

Snau 300 menneske bur på Randøy. Over 40 av desse er førskule- og skulebarn. Den manglande sambindings-

vegen fører mellom anna til ein tungvint og kostbar transport av barna til og frå skule og barnehage. Skuleruta kjører først seks kilometer til Breivik med ungane som skal den vegen.

Ungane som skal mot Randa ventar på skulen til bussen kjem tilbake, så stig dei på bussen og kjem seg heim.



Skulebussen står klar og dei fem elevane til venstre skal først ombord for å bli kjørt mot Breivik. Etter 15 til 20 minutt kjem bussen tilbake og flokken til venstre kan stiga på når turen går til Randa. Bussen må kjøra over 30 km for å få elevane heim og turen tek frå 45 til 50 minutt. Med sambindingsveg ville det klart seg med 18 km og halve reisetida.

Elevane er, frå venstre: Espen Håland, Miriam Hope, Ole Morten Håland, Joar Hope, Cecilie Hope, Albert Johan Nordfoss, Hilde Pedersen, Anita Skjervik, Torstein Pedersen, Ole Magnus Helgesen, Ola Randa, Sondre Hovda, Tårn Stian Hovda, Jostein Bjelland, Hilde Randa, Monika Skjervik, Karen Søyland, Camilla Vestersjø, Kristine Helgesen.

Formannen i Randøy vel:

– Snakk om vegen så lenge eg kan hugsa

Fylkesveg 622 på Randøy går mellom gardane Breivik og Randa. På Randa stoppar vegen i garstunet til Lars Randa. Han er leiar i Randøy vel og engasjert i arbeidet for å få sambindingsveg på øya. – Nå har eg høyrte snakk om denne vegen så lenge eg kan hugsa, og eg er fødd i 1951. Nå er det vel på tide at noko blir gjort, seier han.

– Fleire gonger har me fått inntrykk av at det var rett før anleggsstart, seier Lars Randa. Han hugsar at det såg lyst ut midt på 1980-tallet. Frå Hjelmeland kommune fekk dei høyra at vegen skulle vera ferdig i 1987. Men så kom det nye endringar på prioriteringslista. Seinare var det snakk om at arbeid på vegen skulle starta opp etter at ein hadde fullført Skipavik ferjeleie på Ombo i 1991.

Heile øya lir

Lars Randa meiner at heile øya lir av den manglande sambindingsvegen. Det er kanskje ikkje så lett å tallfesta det økonomiske tapet. Men det er klart at all ekstrakjøringa att og fram kostar både tid og pengar. Dessutan har det ei miljømessig side og trafikktryggleiken blir dårlegare.

– Randøy har eit aktivt og allsidig næringsliv. Mange bønder driv godt, me har fiskeoppdrett, fiskekassfabrikk og me har store natursteinressursar.

Alle vil ha nytte av sambindingsvegen. Dessutan må ein få gjort noko med den dårlege grusvegstrekinga, seier formannen i Randøy vel.

Turistar ved vegs ende

Randøy har fleire hundre hytter, så til tider er det nok langt fleire hyttefolk enn fastbuande på øya. For hyttefolka har det nok mindre betydning at dei ikkje kan kjøra rundt øya. At ein og annan turist får seg ei overrasking, når vegen sluttar i eit gardstun, skal ein vel heller ikkje leggja så stor vekt på. – Det hendar at det dukkar opp både tyskarar og andre langvegsfarande på garden. Dei trur det går veg rundt øya, og så hamnar dei nesten inne i driftsbygningen før dei skjønar at dei ikkje kjem lenger, fortel Lars Randa med eit smil. Friske pust frå den store verda har han ingenting imot, men sambindingsveg vil han ha, sjøl om det fører til at færre utlendingar stansar på Randa.

To alternativ

Statens vegvesen arbeider for tida med ein ny kommunedelplan for sambindingsveg på Randøy. Ein ser på to alternativ for veg mellom Randa og Breivik; ei indre rute og ei rute langs kysten. Veg etter den indre ruta er kortast, 2,5 km, og vil truleg kosta ca 17 mill. kr. Ein veg langs kysten vil bli på 2,8 km. Her er terrenget vanskeleg og 350 meter av vegen må gå i tunnel. Prisen vil vera på bortimot 30 mill. kr.

God vilje og lite pengar

I Fylkesvegplan for Rogaland 1998 – 2001 er sambindingsvegane både på Randøy og Ombo ført opp som såkalla forhandlingsprosjekt. Det vil seia at fylket er villig til å forhandla med kommunen om finansieringsavtalar. Hjelmeland vurderer sambindingsvegane både på Randøy og på Ombo som viktige, men har prioritert Randøy. – Når planen for sambindingsvegen på Randøy kjem, får me sjå kva me kan gjera. Men me kan ikkje yta noko særleg til finansieringa. Kommuneøkonomien er ikkje god, når me ser på alle oppgåvene og investeringane me står framfor, seier ordførar Terje Thornquist. Hjelmelands-ordføraren legg til at han er oppgitt over alle spleiselaga som kommunen blir beden om å vera med på. Han viser til at samferdselsminister Dørum til og med vil ha spleiselag til riksvegutbygging. – Det er ille at ikkje Rogaland fylkeskommune skal ha så pass økonomi at dei kan finansiera viktige fylkesvegprosjekt. Kommunane har stort sett meir enn nok med sine egne problem, meiner Terje Thornquist.

Lars Randa ved sjøen nær Randa gard. Kystalternativet for sambindingsveg mellom Randa og Breivik går nær standsona og i ein 350 meter lang tunnel gjennom fjellet i bakgrunnen. Ved det andre alternativet vil ein ny veg gå litt lenger inne på øya.



KRYSSORD

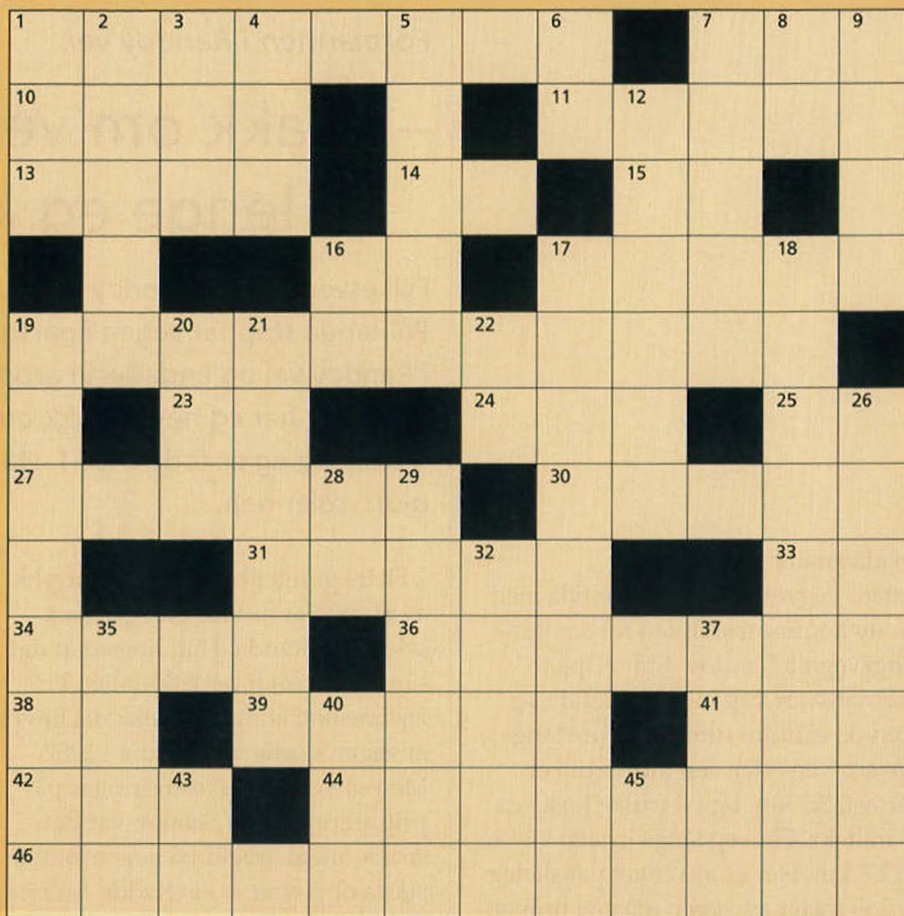
VASSRETT

1. Slumpestorleik
7. Arbeida
10. Lite utslag
11. Tal
13. Jentenamn
14. Båt
15. Røys
16. Stabla
17. Serveringsdama
19. I Suldal
23. Lyd
24. Blad
25. Land (eng.)
27. Europear
30. Slapp
31. Slaps
33. Side
34. Pusling
36. Mål
38. Hjelpemiddel (forkort.)
39. Væska (omv.)
41. Retning
42. Plass
44. Tynt lag på vatn
46. Veglaus plass

LODDRETT

1. Måleeiing
2. Sleppa frå
3. Anlegg
4. Steller med energi
5. Statsråd (omv.)
6. Tillata
7. Grovt ty
8. Pronomen
9. Gammal kultur
12. Fottøy
16. På fly
17. Uversteikn
18. Ansiktsdelen
19. Sjukdom
20. Axel Jensen-roman
21. Kaldt område
22. Ytra
26. Vinterkonkurrans
28. Rekkje
29. Songbok
32. Stoff
35. Uflaks
37. Vardøger
40. Preposisjon
43. Tidsadverb
45. Utløp

I kryssord nr 6/98 var det dessverre blitt feil i stikkordene. På 42 vannrett skulle stikkordet være «instrument» og løsningen skulle være «fele».



nr. 1/99 N Y N O R S K

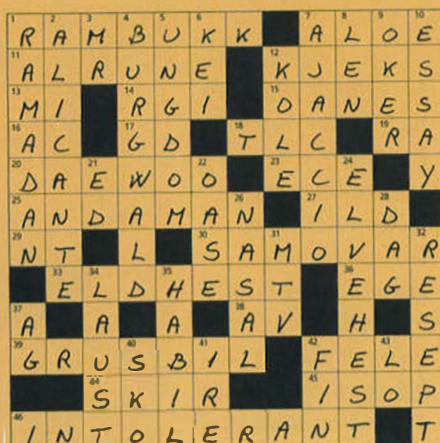
Løsningen på kryssord nr 1/99 sendes til:

RYGJAVEGEN
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 8. april 1999

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 6/98

Vinnere av kryssord nr. 6/98

Kjell Dalaker
Randberg

Elin Fjetland
Stavanger

Fra og med kryssord nr. 1/99 har vi klokkeradioer som premie til to av dem som sender inn rett løsning.

Kollektivtransport-koordinator Odd Magne Sørfossmo:

– I arbeid for miljøvennleg transport

– Mi oppgåve er som å laga og vedlikehalda eit edderkoppnett, der dei enkelte trådane saman skal medverka til at arbeidet med kollektivtransport er effektivt og har god kvalitet. Målet er at mange fleire skal velja tog, buss og sykkel framfor privatbil, seier Odd Magne Sørfossmo.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Statens vegvesen er sterkt inne i arbeidet med fysiske tiltak for kollektivtransporten i fylket. Etaten har også fått koordineringsansvaret for arbeidet med Nasjonal transportplan 2002–2011, der planlegging og tilrettelegging for kollektivtransport er sentralt. Odd Magne Sørfossmo viser til at ganske mange personar arbeider med kollektivtransport-saker, og dei er knytta til fleire avdelingar og seksjonar. Det er viktig å få sett dette arbeidet inn i eit system som gjer at både arbeidskraft og ressursar blir best muleg utnytta.

Samordning

Koordinatoren bør kartleggja alle behova og ønska på kollektivtransport-området. Deretter må ein samordna og prioritera innan dei økonomiske rammene ein har. Prioriteringa og oppfylgjinga må skje i samarbeid med avdelingane og stasjonane i sør- og nordfylket. Odd Magne Sørfossmo meiner også at han bør ha ei rådgivarrolle ved planlegginga av nye prosjekt, slik at tiltak og tilrettelegging for kollektivtrafikken alltid blir ein del av prosessen. Kollektivtransport-koordinatoren bør også vera ein person som både tilsette og alle andre kan venda seg til med spørsmål om kollektivtransport.

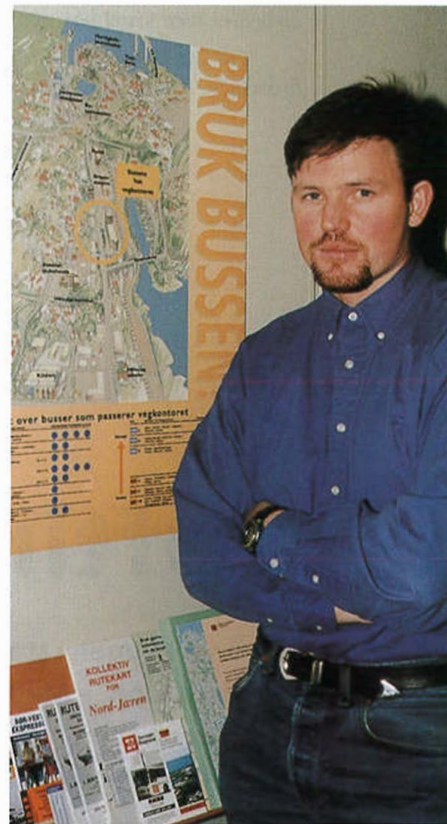
Informasjon

I fjor haust blei det laga informasjon om korleis ein kan reisa med buss og tog til og frå vegkontoret. Våre eigne tilsette blir oppfordra til å reisa kollektivt eller bruka sykkel til og frå arbeid, og ved innkalling til møte på vegkontoret blir det lagt ved informasjon om buss- og togruter. Dette er eit tiltak

som Odd Magne Sørfossmo har hatt ansvaret for, etter eit forslag frå Kjell Husebø ved utbyggingsavdelinga. Å motivera folk til å reisa kollektivt eller å sykla er ei naturleg oppgåve for ein kollektivkoordinator. Statens vegvesen bør vera eit godt eksempel.

Sentralt forum

Også på landsbasis blir det satsa på betre koordinering av arbeidet med kollektivtransport. Ei gruppe i Vegdirektoratet la fram ei innstilling i januar 1998, der ein mellom anna rådde til at alle fylka peika ut ein koordinator for kollektivtransport. Vegvesenet har også eit sentralt forum som, saman med fylkeskoordinatorane, drøftar strategi og andre kollektivtransport-spørsmål. – Oppgåvene og utfordringane er mange, både sentralt og lokalt, så kvart fylke burde hatt ein koordinator i full stilling, meiner Sørfossmo. Sjøl har han dette arbeidet i tillegg til fleire andre oppgåver.



Som kollektivtransport-koordinator har Odd Magne Sørfossmo mellom anna ansvaret for informasjon om kollektivtrafikk-tilbodet til og frå vegkontoret. Slik informasjon fins i alle etasjane på vegkontoret og ei brosjyre om buss- og togruter blir lagt ved innkallingar til møte på vegkontoret.

Vegsjefen til næringslivet:

– Reis meir kollektivt

– Reis meir kollektivt. Det er nødvendig for å dempa trafikk problema på Nord-Jæren i åra framover, sa vegsjef Tor Geir Espedal under næringslivsdagane på Forus ved slutten av fjoråret.

Foredrag av vegsjefen er ein fast post på dei årlege næringslivsdagane. Ofte har utspel om nye store vegprosjekt fått publisitet. I år var det oppfordringa om å reisa meir kollektivt som blei lagt mest merke til. Stavanger Aftenblad sin referent meinte t.d. at det var «det saftigste budskapet» på konferansen. I foredraget sitt viste vegsjefen også

til informasjonsopplegget i Statens vegvesen om korleis tilsette kan reisa kollektivt til og frå arbeid. – Andre bedrifter og offentlege instansar kan kanskje ta lærdom av dette og gjera det lettare for tilsette å koma til og frå jobben utan at dei er med på å laga nye køar og rush-toppa på hovudvegane våre, sa Tor Geir Espedal.

Erik Thomsen og Erik Fjermestad frå Stavanger trafikkstasjon med formann i Karlsen Anlegg A/S, Dag Erik Hana mellom seg. Her er riggen klar til å starta arbeidet med styrt boring og leggjing av røyr under fylkesvegen ved Ullandhaug.



Grøfting utan graving

Boring under vegen i staden for å grava grøft. I vinter er metoden prøvd i Rogaland. – Me får stadig fleire søknader om kryssing av vegar med kablar og røyr. Å gjera dette utan å grava sparar oss for store ulemper, seier formann Erik Fjermestad ved Stavanger trafikkstasjon.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Statens vegvesen Rogaland sitt pilotprosjekt var leggjing av ein kabel under vegen ved Ullandhaug i Stavanger. – Det kallast styrt boring, forklarar Erik Fjermestad. – Frå riggen kan ein styra boringa i alle retningar. Det gjeld t.d. når ein må styra utanom ein stor stein eller eit røyr som frå før ligg under vegen.

Erfaringane frå Ullandhaug-prosjektet var gode. Erik Fjermestad reknar med

at metoden langt på veg kan erstatta tradisjonell grøftegraving over vegane.

Firmaet Karlsen Anlegg A/S frå Vanse i Vest-Agder har spesialisert seg på styrt boring. Firmaet driv med boring og leggjing av røyr og kablar under vegar, jernbane, bygningar og elvar. Ein kan leggja røyr med ein diameter på opp til 35,5 cm, og ein kan bora opp til 300 meter.

Førebels er firmaet det einaste på Sør-

Vestlandet som driv med arbeid av dette slaget. Difor har ein ikkje fleire firma å velja mellom. Prisen vegvesenet forhandla seg fram til hos Karlsen Anlegg A/S er likevel gunstig, meiner Erik Fjermestad. Rett nok er ikkje boring billigare enn å grava ei enkel grøft. Men det er billigare med boring enn å grava ei djup grøft eller å grava der det er dårleg botn.

– I alle tilfelle er me spart for mange trafikkproblem ved å grøfta utan å grava, seier Erik Fjermestad.



Frå riggen kan ein styra boren utanom eksisterande røyr, kablar og andre hindringar.



60-åringane Rein Husebø (t.v.) og Leif Ødegård vart gjort stas på ved Egersund trafikkstasjon. Gretha Helvig har òg hatt jubileum og skulle vore med på festen, men ho var bortreist på dagen.



Ein fornøgd Leif Ødegård fekk gåve av trafikksjef Olsen. Gåva fall i smak, den var nemleg innkjøpt i samråd med Ødegårds kone.



Bursdagsfest

for tre minus ein

Ved Egersund trafikkstasjon var det tre medarbeidarar som fylte 60 år i januar. Difor var det planlagd eit stort felles bursdagselskap for Rein Husebø, Gretha Helvig og Leif Ødegård den 1. februar.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Bursdagsfesten skulle vera ei overrasking, og difor vart planlegginga halden strengt hemmeleg. Så hemmeleg, at då festen omsider gjekk av stabelen, sat det eine bursdagsbarnet på flyet til Syden for å feira dagen i eigen, privat regi. – Ho kunne diverre ikkje vera med. Ho måtte ta eit fly til Syden, stakkar, kommenterte Leif Ødegård, og såg ikkje ut som om han tykte det grann synd på Gretha Helvig. Dei to jublantane som var att i

Egersund fekk gåver og blomar, kake og kaffi, og besøk av trafikksjef Svein Magne Olsen. Kaffislabberaset i kantina utarta seg etter kvart til å bli svært så hyggeleg. Rein Husebø hadde følgjande kommentar til oppstyret: – Då eg var 30 kjende eg meg litt halv-gammal og erfaren i livet. Då var det ikkje mogleg for meg å tenkja tanken på å bli 60. No er eg 60 og framleis oppegåande, og ikkje kjenner eg så stor skilnad, heller. Rein Husebø har arbeidd i etaten sidan 1972, og er no fungerande faggruppeleiar. Leif Ødegård har vore i vegvesenet sidan 1964, byrja i Flekkefjord, og var ein tur innom direktoratet før han vart distriktsleiar då Trafikkdistrikt

Rein Husebø fekk forsyna seg først av bursdagskaka, medan Jane Mong og Erlend Aksnes venta på tur.



Sør-Rogaland vart oppretta i 1978. Gretha Helvig, som stakk av frå festen, er konsulent. Ho har arbeidd i etaten sidan 1980. Svein Magne Olsen hadde mykje ros og litt formaningar å koma med i si helsing til jublantane og dei andre ved Egersund og Nærbø trafikkstasjonar. – Eg har fått skryt frå publikum for måten de arbeider på. Det bør de absolutt ta til dykk, for ros til offentlege etatar sit langt inne. Vidare sa Olsen: – Eg vil arbeida for at det blir verande tre trafikkdistrikt i Rogaland. Eg trur det er best for vegvesenet. Men me må alle vera budde på å tilpassa oss, for å vera konkurransedyktige.

UTBYGGINGS- PROSJEKTER

1 9 9 9

Når dette nummeret av Rygjavegen kommer ut har vi alt lagt bak oss over to måneder av 1999. Arbeidet på flere anlegg er i gang og andre vil bli satt i gang i løpet av året. Flere prosjekt blir delvis realisert med ekstraordinær finansiering. Av større prosjekter gjelder det Rv 509 Sømmevågen, som er kostnadsregna til 12 mill. kr.

Her gir Motorvegen Stavanger–Sandnes A/S et tilskudd på 2 mill. kr og Forus Industriselskap A/S skyter inn 3 mill. Ellers blir mange gang- og sykkelveger og miljøtiltak finansiert ved utgiftsfordeling mellom kommuner og Statens vegvesen. Det gjelder i første rekke avtaler med Stavanger, Sandnes og Karmøy.



Rådslagning på Storhaug under forberedelsene til arbeidet med Storhaugtunnelen, som er kalkulert til 127 millioner kroner.. Tunneldrifta starta i februar og skal være ferdig i mai 2000. Fra venstre: Byggeleder Odd Magnar Nerland, formennene Norleif Undheim og Oddmund Mellomstrand og anleggsleder Jon Seljevoll.

Foto: Birgit Høiland Gudmestad



Arbeidet på ny Rv 13 Hove–Vatnekrossen har en prislapp på vel 110 mill. krog skal være ferdig i oktober 2000. Billedet er tatt like ved Vatnekrossen, rett etter at anleggsarbeidet hadde starta i august i fjor.

Foto: Birgit Høiland Gudmestad

Den følgende oversikten viser utbyggingsprosjekt i 1999 med en kostnadsramme på ca 500.000 kroner og oppover. I tillegg kommer flere mindre prosjekter.

RIKSVEGER

- E 39 Vikeså i Bjerkreim**
Kryssomlegging.
- Rv 13 Hove–Vatnekrossen i Sandnes**
Oppstart i august 1998 og full drift i 1999.
- Rv 509 Bergjelandstunnelen i Stavanger**
Utskifting av hvelv i Bergjelandstunnelen.
- Rv 45 Røyr dalen tunnel i Gjesdal**
Utvidelse til fri høyde 4,6 m, samt sikring med PE-skum og sprøytebetong, høst 1999.
- Rv 509 Sømmevågen i Sola**
Firefeltveg, gang og sykkelunderganger og ombygging av rundkjøringer.
Planlagt oppstart høsten 1999.
Delvis ekstern finansiering
- Rv 13 Kryss med Rv 516 og avkjørsel til IVAR komposteringsanlegg på Hogstad i Sandnes**
Ekstern finansiering
- Rv 520 Lona–Kastfoss i Sauda**
Utbedring

FYLKESVEGER

- Fv 35 Åros bru i Sokndal**
(Steinkvelvbru) Oppstart nov 98, ferdig nov. 99.
- Fv 681 Solland–Vatlandsvåg i Suldal**
Vegutbedring. Ferdig mai 1999.
- Fv 281 Frafjordtunnelen i Gjesdal**
Ferdig i juni 1999
- Fv 427 Storhaugtunnelen i Stavanger**
Oppstart februar 1999, ferdig mai 2000
- Fv 374 Sola flyplass–Solastrand**
Ekstern finansiering, ekstern utbygger
- Fv 448 Eikesetvegen i Stavanger**
Kommunen bygger
- Fv 575 Østhusvik–Hanasand i Rennesøy**
Utbedring
- Fv 719 Løland–Vandvik i Suldal**
Utbedring

GANG- OG SYKKELVEGER OG MILJØTILTAK

- Rv 47 Tjøsvold–Haringstad i Karmøy**
Gang- og sykkelveg. Anleggsstart våren 1999, ferdig desember 1999. (Karmøypakken.)
- Rv 511 Bygnes–Søylebotn i Karmøy**
Gang- og sykkelveg. Anleggstart høsten 1999, ferdig juni 2000. (Karmøypakken.)
- Fv 435 Engøysundet bru i Stavanger**
«Henge på» gang- og sykkelveg på eksisterende bru (Sykkeltavtale Stavanger)
- Rv 44 Kryss med Rv 505–Kvellurvegen i Sandnes**
Restarbeid på gang- og sykkelveg, sykkelbane og støyskjerming. Ferdig vår 1999.
(Sykkel- og miljøavtale Sandnes)
- Fv 314 Gamleveien, kryss Sjøveien–Stavanger grense**
Gang- og sykkelveg og evt. bomstasjon.
Høsten 1999. (Sykkeltavtale Sandnes)
- Fv 393 Auglendsveien i Stavanger**
Støyskjerming. Oppstart med fasadetiltak i 1998 og fortsetter i 2000 med støyskjerming og tiltak i veien. (Miljøavtale Stavanger)
- Fv 435 Hundvåg sentrum i Stavanger**
Miljøgate. Oppstart høsten 1999. Ferdig 2000.
(Miljøavtale Stavanger)
- Rv 44 v/Kari Trestakkveg i Sandnes**
Støyskjerming. Trolig oppstart høsten 1999.
(Miljøavtale Sandnes.)
- E 39 Figgjo i Sandnes**
Støyskjerming. Oppstart våren 1999.
(Miljøavtale Sandnes)
- Fv 330 Hoveveien, Skeibakken–Hovebakken i Sandnes**
Støyskjerming. Oppstart høsten 1999.
(Miljøavtale Sandnes.)
- Fv 341 Hommersåk**
Miljøgate. (Miljø- og sykkelavtale Sandnes)
- Rv 13 Tauåna bru i Strand**
Bru og gang- og sykkelveg. Oppstart høsten 1999.
- Fv 660 Sande i Hjelmeland**
Fortau. Ferdig mai 1999.
- Rv 514 Kryss Rv 46–Sandeid kirke**
Gang- og sykkelveg. Oppstart høsten 1999
- Rv 44 Eie i Eigersund**
Bru over jernbanen



– Jeg har spurt meg for om hva folk flest synes om vegvesenet. Over alt har jeg bare fått positive svar. Derfor lurer jeg litt på hva jeg har her å gjøre. Men dere er mennesker, og blant mennesker pleier det være en betryggende avstand mellom liv og lære.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

En dag i selskap med filosofen Fløistad

Filosofen, professoren, foreleseren og verdikommisjonmedlemmet Guttorm Fløistad var på vegkontoret en dag i januar for å snakke om arbeidsmiljø. Målgruppa var ledere på ulike nivå. På møteplanen var det listet opp en omfattende meny, med begreper som psykososialt arbeidsmiljø, fellesskap, ledelse, etikk, bedriftskultur, omorganisering og omstilling.

Ansvar for eget liv

Fløistad kom inn på det meste i løpet av den dagen seminaret varte, men essensen i budskapet hans var å utvikle det menneskelige og personlige på arbeidsplassen. Dette fordi det nære og personlige forplikter, mens avstand gjør det lettere for oss å la være å ta ansvar for hverandre.

Fløistad tok det fra begynnelsen, og stilte spørsmålet «Hva er det å være menneske?». Slikt kan en sjølsagt svare

omtrent hva som helst på, men Fløistads svar var «Å være menneske er å være overdratt ansvaret for sitt eget liv». Dermed blir det å lede sitt eget liv, utgangspunktet for all ledelse. Sosial kompetanse er et begrep Fløistad stadig kom tilbake til. Han mener at all kvalitetsheving og effektivisering må begynne med å gjøre det sosiale miljøet bedre, slik at trivselen øker. Det vil gi direkte utslag i form av bedre faglige prestasjoner.

I denne sammenhengen er det viktig å se hverandre. Den en har hatt øye-kontakt med, får en et nærere forhold til. Fløistad fortalte om lærere som har å gjøre med «problembarn». Når elevene kommer inn i klasserommet, stiller læreren seg i døra og møter blikket til hver enkelt, og nevner elevens navn samtidig. Da er elevene sett, og kan ikke lenger gjøre hva de vil. De blir forpliktet av lærerens blikk.

Kjønn og energi

Det er oppbruddsstemning i samfunnet vårt, og mange har vanskelige, personlige valg de må ta. Dette skaper enorm energilekkasje, mener Fløistad. Folk bruker så mye krefter på personlige vanskeligheter, at det tapper dem for energi som de ellers kunne brukt på jobben. Ettersom fagforeningene og kirka etter Fløistads mening har utspilt mye av sin rolle som omsorgsinstitusjoner og energikilder, har han stor tru på kjønn som framtidig energikilde.

– Det blir en annen stemning i en blanda forsamling enn i ei forsamling med bare det ene kjønn. Med kvinner til stede har menn lettere for å «ta av». Med bare menn til stede, kreves det alle mulige pedagogiske virkemiddel for å få til bare et par vingeslag, hevder Guttorm Fløistad. Sjøl passa han på å krydre sine filosofiske betraktninger med morsomheter, aforismer og

Guttorm Fløistad hadde oppmerksomme tilhørere i forsamlinga av ledere og mellomledere i vegvesenet.



historier. Og forsamlingen av vegvesenledere, mange menn og noen få kvinner, lot seg villig lede ut i latter.

Fløistad mener at en god stemning, der det er rom for flørt og humor, gir et godt arbeidsmiljø. Dette har ikke noe med press og trakassering å gjøre. – Forklaringa på sextrakassering er at menn ikke kan tolke kroppsspråk og tramper over kvinners grenser.

Rituelle måltider

For å få skikk på det sosiale miljøet, i familien eller på jobben, må det ritualer til. Et slikt viktig rituale er å spise sammen. Felles mat- og kaffipauser, fester og andre sosiale, utenomfaglige aktiviteter er viktig, understreker Fløistad. Dessuten er det ikke tillitsvekkende å bare være opptatt av lønnsomhet og inntjening.

– Mennesker som bare er opptatt av å tjene penger er i prinsippet upålitelige. Dessuten mener Fløistad at det også kan være direkte matnyttig å ha andre ting enn fag og profitt mellom øra.

– I omgang med utenlandske forretningsforbindelser må en kunne snakke om annet enn sine egne produkt og deres fortrefelighet. Det er ille om en skulle bli sittende til bords med en utlending som er oppglødd over Peer Gynt eller Munchs malerier, og en sjøl ikke vet hvem de to karene er, erklærte Guttorm Fløistad.

Kultur og etikk som basis

– Det finnes tre styringsformer; regelstyring, målstyring og kultur-, etikk-

og verdibasert styring. Men kjennskap til et sett med regler er ingen garanti for at reglene blir overholdt. At en kjenner målet er ikke nok for å nå det. Det er kultur, etikk og verdier som avgjør. Dette må derfor ligge i bunnen for enhver styring, sa Fløistad. Han var også svært kritisk til mange aspekt ved dagens samfunn.

– Når et folk får for mye rikdom, blir det sjøløpptatt og får dårligere sosial moral. Det har vi mange historiske eksempler på, fra Romerriket til den katolske kirke.

Han var opptatt av hvordan vi påvirker hverandre og miljøet – gjensidig og hele tida.

– Humør og stemning varierer fra time til time, og vi er alle sammen mer eller mindre hyggelige, kranglevorne, blide eller manipulerende. Vi lever alle på en skala et sted mellom det sjuke og det helt sunne, og vi greier ikke å kløre oss fast på ett punkt av denne skalaen særlig lenge. Vi blir utsatt for påvirkninger; møter mennesker som enten sender oss oppover eller nedover. Og det vi får inn i oss, er det vi har å gi videre til andre. Det er derfor vi ikke bør fylle sinnene våre med voldsscener og overfladiske inntrykk fra flimrende skjermer.

– Afrikansk kultur har en forestilling om «det lille behovet» og «det store behovet». Det lille behovet vårt er det vi trenger av materielle ting; mat, klær, et sted å bo. Det store behovet som alle mennesker har, er svar på «hvorfor?» Den vestlige kulturen prøver å stille

det store behovet gjennom å fortsette å fylle på det lille.

Tillit

Når det gjaldt organisasjonsutvikling og -endring, listet han opp fem punkt for lederne av det stadig omorganiserte vegvesenet. Men først peika han på en viktig sak, nemlig hvem som føler at de «eier» problemene. De ansatte føler ikke at ledernes problem er deres problem, de bare følger med på endringene fordi de tilfeldigvis er der. Dermed blir punkt en på Fløistads liste, **innlevelse**, viktig. Lederne må lytte til hvordan de ansatte opplever ting. Punkt to er **tilpassning**, og punkt tre er **synlige tiltak**. Fløistad tok tak i det enkle, og viste til heimebakte kaker på kontoret som et greit «synlig tiltak». Punkt fire var å **presentere strategier og visjoner**. Det er viktig å få rekkefølgen riktig her. Kommer en drassende med punkt fire for tidlig, blir det lite mer enn papirtigre, mener Fløistad. Punkt fem var **avlæring**.

Fløistad understreket til slutt hvor viktig det er å ta vare på det positive i den lokale kulturen.

– Homogeniserer vi kulturlivet, standardiserer vi mennesket. Alle blir like, og dermed blir vi uinteressante for hverandre.

– Det er alltid noe å formidle, utover det yrket og det faget en formidler til daglig. Vegvesenet i Rogaland er en formidler av lokal kultur, og det gir umåtelig tillit.

Svein Magne Olsen, trafikkseksjonssjef:

– Det er et uhyre sentralt budskap i det verdisynet som Guttorm Floistad formidler. Det er viktig for oss som ledere at vi har ei skikkelig verdiforankring. Det vi står for, må dessuten være kjent for medarbeiderne. Da kan de ta til motmæle eller applaudere, for da vet de hvor de har lederen. Alle har godt av å bli minnet på de tankene som Floistad formidlet. Det er veldig lett å bli opphengt i sin egen maktposisjon, i byråkratiet og i reglene. Da kan en komme til å glemme det som er de egentlige verdiene, det som er intensjonen bak reglene. Hadde vi hatt råd, skulle jeg gjerne hatt flere slike seminarer. Jeg ville gjerne at alle som arbeider i min avdeling skulle få oppleve en slik dag.

Hanne Hermanrud, seksjonsleder:

– Det hele ble en slags «happening», et kjekt avbrekk i hverdagen. Vi fikk jo anledning til å le mye, og Floistad hadde noen gullkorn. Men i slike sammenhenger blir det gjerne den ene dagen – og ikke noe mer. Han gjorde oss oppmerksomme på ting vi vet fra før. Så går det litt tid, og så er vi tilbake i hverdagen igjen. Men det er greit å bli revet ut av hverdagen av og til.

Oddvar Obrestad, oppsynsmann:

– Guttorm Floistad setter mennesket i høysetet, som utgangspunkt for at ting skal fungere godt på jobben. Foredraget var både interessant og morsomt, og kombina-

sjonen av det morsomme og det interessante var veldig spesiell. Jeg har mye igjen for å ha vært til stede.

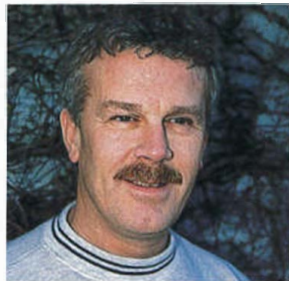
Terje Dagfinn Kallekodd, formann:

– Dette var skikkelig bra. Alle har mye å lære av Guttorm Floistad, og alle burde ha vært til stede på seminaret – både ledere og andre. Særlig for oss som reiser mye i jobben og er sammen hele ukene, var det mye å lære; om samvær, om å holde sammen og om å kunne vise at vi er glade i hverandre, som Floistad uttrykte det. Jeg kjenner igjen mange av disse tankene, men Floistad klarte å oppsummere og sette dem inn i en sammenheng.



Redaksjonsrådet Rygjavegen

Vegsjefen har oppnemnt Nidunn Sandvik Eiterjord og Lars L. Simonsen som nye medlemmer i redaksjonsrådet for Rygjavegen for åra 1999/2000. Nidunn er prosjektleiar ved utbyggingsavdelinga på Vegkontoret og Lars er formann ved produksjonsavdelinga i Haugesund. Dei to erstattar Liv Rettedal og John Mathias Mathiassen, som sluttar etter fire år i redaksjonsrådet. Vegsjefen har vidare oppnemnt Bjørn Alsaker, Trafikkavdelinga for to nye år i redaksjonsrådet. Dei andre redaksjonsrådsmedlemmene, Nils Lausund, Tormod Nag og Anne Elise Njærheim, er oppnemnde for åra 1998–99.



Ernst Owe Strøm til minne

Det nye året hadde knapt starta då me søndag 3. januar fekk det triste og uforståelege budskapet om att Ernst Owe var død, berre 48 år. Det som prega Ernst Owe var liv og godt humør. I alle sine 25 år i vegvesenet var han med på å skapa eit godt og livleg miljø rundt seg. Han var innom fleire arbeidsfelt og avdelingar. Han starta og var fleire år på grunnseksjonen og anleggsavdelinga. Så bar det ut som byggeleiar på Bokn-prosjektet og deretter til Rennfast-prosjektet med spesialfelt bruer og betong. Etter Rennfast blei Ernst Owe seksjonsleiar for anleggssjefens stab.

Då Det nyeVegvesenet i 1995 vart vedteke blei Ernst Owe seksjonsleiar for konstruksjonsseksjonen (UK). Han leia denne seksjonen på ein framifrå måte til han i mai 1998 valde å ta utfordringar utanfor vegvesenet. Han blei då tilsatt som byggeleiar for betongarbeid i forbindelse med utbyggjinga på Kårstø.

Utanom sin faglege dyktighet som ingeniør og leiar var Ernst Owe med på å skaffa vegvesenet mange triumfar både i fotball og handball. Idrett og sport i fleire greiner var Ernst Owe's favoritt hobby. Ikkje bare var han ein dyktig utøvar, men han var også levande interessert i det meste som hadde med sport å gjera. I bedriftsidrettslagets 35-årige historie har han sett ein rekord som truleg blir vanskeleg å slå. Han er den som har skåra suverent mest mål i fotball, heile 389 på sine imponerande 405 kampar.

I arbeid, idrett og ved festlege anledningar var Ernst Owe med på å skapa gode og trivelege forhold. Han var ein som lyste opp tilværelsen både i arbeid og fritid.

Me vil lysa fred over Ernst Owe Strøm sitt minne!

Gjør vi de rette tingene?

Ferdig med periodisk kontroll. Bilen som var kjøpt 28. desember 1995 måtte kontrolleres i 1999. Med slutt-siffer 2 måtte alt være klart innen februar. Vi møtte en stille dag før jul. Da var bilen ikke fullt tre år. Alt var i orden, – «sko bare mangla,» sa en hyggelig kontrollør. Med annen kjøpedato og slutt-siffer kunne bilen blitt fem år før første kontroll. På sikt vil nok denne virksomheten gi oss en bilpark som er mer miljøvennlig og mer sikker, kanskje også en bilpark med kortere livsløp før

møtet med høgger'n. Selv er jeg 35-modell, førerkort ca 1955 og sjekket ut igjen en gang til, ca 1965. Siden har jeg blåst et par promilleballonger, opplevd en lyskontroll, dekkkontroll og noen fartskontroller. Møtet med politiet dreide seg stort sett om kontroll av papirer, ikke av sikkerhet og atferd. I 4–5 prosent av ulykkene kan årsaken føres tilbake til feil med kjøretøyet eller vegen. I over 90% av ulykkes-tilfellene viser undersøkelser at årsaken kan føres tilbake til førerens

kjøreatferd. Det er antakelig større sjanse for at jeg som sjåfør gjør feil i en vanskelig situasjon enn at bilen eller veien svikter.

I Euro-området bor det nærmere 400 millioner mennesker, har vi hørt. Her blir minst 10 personer for hver 100.000 innbyggere drept i trafikken, 40–50.000 mennesker hvert år. I alle områder med nedfall av EU-direktiver kontrollerer man hvert 2. år – biler. Burde vi etter hvert bruke mer tid på vår kontroll av – mennesker?

Arne G. Vasbø



Sigvald Hasseløy
Inspektør
Haugesund trafikkstasjon
frå 1. januar



Arne Bakkevig
Vikariat som avdelingsingeniør
Haugesund trafikkstasjon
frå 1. januar og ut året



Sven Auestad
Engasjert inspektør
Egersund trafikkstasjon
frå 1. mars

50

Gudmund Gausel
Utbyggingsavdelinga
21. januar

Torild Håland
Helse, miljø og sikkerhet
26. januar

Nils Lausund
Produksjonssjef
23. februar

Aud Åmodt
Produksjonsområde Egersund
16. mars

60

Rein Husebø
Egersund trafikkstasjon
21. januar

Gretha Helvig
Egersund trafikkstasjon
23. januar

Leif Johs. Ødegård
Egersund trafikkstasjon
19. januar

Erik Litlehamar
Produksjonsområde Haugesund
18. mars

Odd Martin Jåthun
Stavanger trafikkstasjon
27. mars

Birger Steine
Verkstadseksjonen, Haugesund
6. april

Ingvar Vestly
Vaktmeister, vegkontoret
13. april

PRODUKSJONSAVDELINGA:

Færre formenn og interne rokkeringar

Produksjonsavdelinga har 66 personar med tittelen formann. Etter omorganiseringa vil det reelle behovet for formenn med leiaransvar vera 38. Produksjonssjef Nils Lausund opplyser at dei 38 stillingane skal lysast ut internt. For nåverande formenn som ikkje får arbeidsleiaransvar i framtida, vil dette ikkje få lønsmessige konsekvensar.

– Alle får behalda formannstittel og lønn. Endringa er først og fremst at dei ikkje får reelt arbeidsleiaransvar, seier produksjonssjefen.

Produksjonsavdelinga har også gjennomført interne rokkeringar. Det gjeld i første rekke i produksjonsområde nord der bemanninga er for høg i forhold til løyvingar og anleggsaktivitet. Difor er sju personar overført til arbeid på andre seksjonar.

Redusert aktivitet og omorganisering har ført til den endra situasjonen på bemanningssida, at produksjonsavdelinga både har mange fleire formenn enn det ein har behov for og for mange produksjonsarbeidarar i nord-fylket

– Dette måtte me gjera noko med, seier Nils Lausund. Han opplyser vidare at løysinga med formannstillingane har ein kome fram til etter grundige drøftingar med NAF (Arbeidsmannsforbundet).

Produksjonssjefen slår fast at overflytting av personell som oftast er vanskelege saker. Det er ikkje lett å ivareta både den enkelte arbeidstakar sine ønske og avdelinga sine behov. Men dette er likevel ikkje noko ein kan koma utanom, når løyvingar og aktivitet endrar seg. Når til dømes anleggsverksemda i ein del av fylket blir låg, vil sjølsagt også dette få konsekvensar for dei tilsette.

For 25 år sidan

Forskottering til Suldalsvegen?

Siden arbeidet på Suldalsvegen startet i 1972 har vi planert ca tre km veg. Av denne strekningen er det sprengt 1200 meter tunnel. Arbeidet i det bratte fjellterrenget langs Suldalsvatnet vil bli fortsatt i 1974. Også til neste år er det foreslått en bevilgning på fem millioner kr. Med slike bevilgninger vil vi ha arbeid i ennå minst 10 år fremover. Men nå kan det være håp om forskottering fra NVE som har planer om utbygging av Ulla-Førre-vassdraget.



Spesialisering

Av utbyggingsjef Lidvard Skorpa



Vi har lenge hatt slagordet «meir pengar ut på vegen». Dei midlane vi får bevilga til investering og drift skal i minst mogleg grad gå til å dekkje interne, administrative oppgåver. Problemstillinga blir særleg aktuell i tider når budsjetta blir reduserte.

I denne situasjonen må det skje to ting; vi må konsentrere oss om det som er kjerneoppgåvene for vegvesenet, og vi må bli meir effektive.

Spesialisering er eit skritt på vegen for å bli meir effektiv. Også myndighetssida er no komen med. I Rogaland gjeld det foreløpig først og fremst utbyggingsavdelinga, men etter kvart vil fleire og fleire område bli spesialiserte på tvers av fylkesgrensene, og då vil konsekvensane bli meir tydelege. Målsettinga er klar; på sikt skal færre tilsette få gjort meir enn det som blir utført idag. Dette skal ikkje gå ut over kvaliteten. Det betyr også at omfanget av konsulentbruk, f.eks. til vegplanlegging skal reduserast.

Rogaland har kome godt ut når det gjeld spesialisering innan utbygging. Vi er spesialistfylke på veg- og bruprojektering, og på laboratoriesida. Dette er ei tillits-erklæring til utbyggingsavdelinga som forpliktar oss til å ta spesialisering alvorleg! Det krev kompetanse og effektivitet, slik at vi kan levere kvalitet til konkurranse-

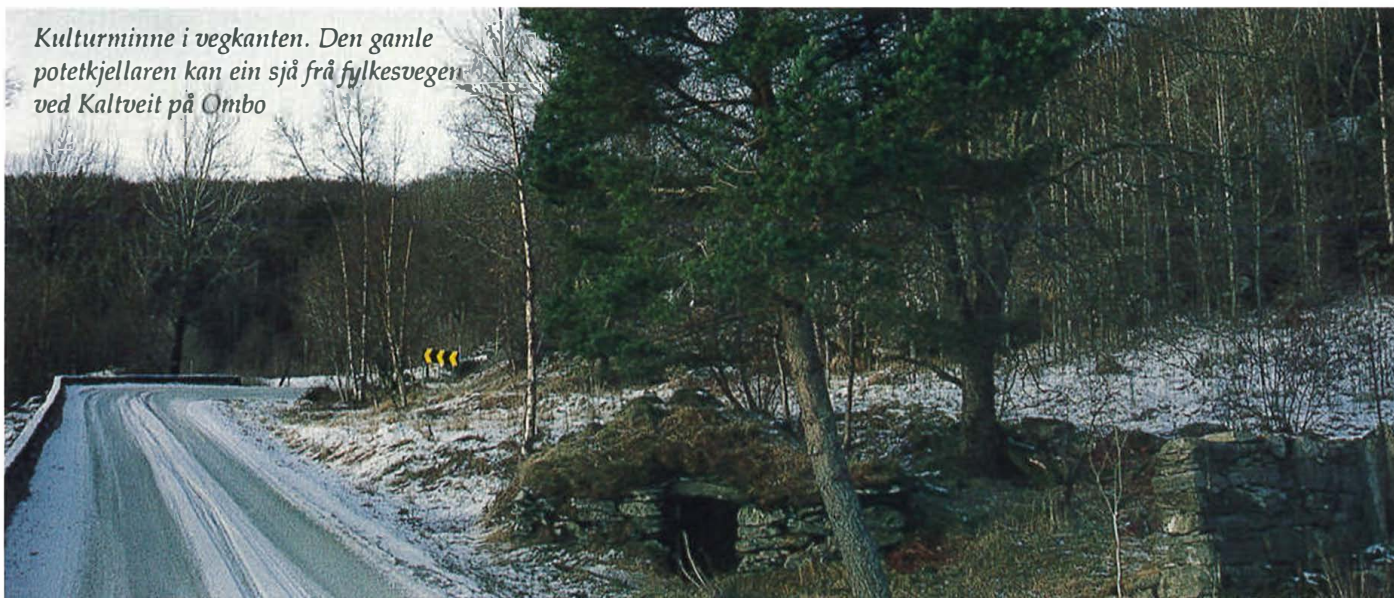
dyktig pris. Vi må hugse på at «ein nøgd kunde er den beste reklame».

Når det gjeld bruprojektering er det berre tre fylke som har fått spesialiststatus. På dette området var vi tidleg ute, og tilbakemeldingane frå oppdragsfylka har så langt vore gode. Så langt er vi i år bedne om å prosjektere både for Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal.

Innafor vegprojektering er vi eit av åtte fylke. Etter omorganiseringa har vi fått ein organisasjonsmodell som tilfredstiller dei rammevilkåra som Vegdirektoratet vil setje, og det er i årsplanen sett av kapasitet til å utføre vegprojektering for andre fylke.

Å bli konsulentfylke inneber at vi skal kunne konkurrere med private konsulentfirma når det gjeld pris. Og her er det lett å sjå om vi er konkurransedyktige. Det er stort sett berre å samanlikne timepris dersom kvaliteten er lik! I dette ligg det krav til effektivitet på utbyggingsavdelinga, men det betyr også at andre deler av vegkontoret som har konsekvens for timeprisen «må under lupa». Det gjeld m.a. den administrative delen som utbygging må dekke, og som i dag utgjør ein ikkje ubetydeleg del av timeprisen.

Kulturminne i vegkanten. Den gamle potetkjellaren kan ein sjå frå fylkesvegen ved Kaltveit på Ombo



Skadetal og sjukefråver i 1998

– Lite å gleda seg over

1998 var det færre tapte arbeidsdagar på grunn av skader enn i 1997, men sjukefråveret var større enn året før. Tala viser at det i fjor var 203 fråversdagar etter skader mot 310 i 1997. Det totale sjukefråveret gjekk opp frå 4,1% i 1997 til 5,0% eller 7.656 dagar. I 1997 var det åtte skader med fråver, mens det i 1998 var 13 skader som førte til fråver. Men om det var færre skader i 1997, var dei til gjengjeld meir alvorlege.

Eit sjukefråver under 3,7% var Statens vegvesen Rogaland sitt mål for 1998. Med eit fråver på 5,0% var resultatet heile 26% dårlegare.

Ein reknar eit tap på kr. 1.600 pr. sjuke-dag. Med 7.656 sjukedagar (33,1 fulle stillingar) i 1998, utgjer dette eit tap på over 12,2 mill. kr.

Rapport frå HMS slår fast at det er lite å gleda seg over. Det er stort gap mellom mål og resultat. Etaten har ei formidabel utfordring og eit betrakteleg forbettringspotensiale. Sjukefråveret varierer frå avdeling til avdeling og det har vore til dels store negative endringar ved enkelte avdelingar. Det ser ut til at endringane er størst ved dei avdelingane der omorganisering og effektivisering har ført til reduksjon i talet på dagsverk. Dersom det er rett, kan auken i fråveret ved slike avdelingar til ei viss grad vera uttrykk for «den pris ein må betala» for effektivisering/omorganisering», kan ein lesa i HMS-rapporten. I så fall vil det vera ei oppgåve i framtida å redusera denne «prisen», det vil seia å forebyggja at omorganisering fører til større sjukefråver.

HMS-rapporten om skade- og sjukefråveret peikar på at det forebyggjande arbeidet er viktig, ikkje minst ved omorganiseringar. Endringar må skje etter nøye planlegging og informasjon. Det må vera eit mål at omorganisering ikkje skal svekka arbeidsmiljø og arbeidsmotivering, slik at det fører til sjukdom.

Best sammen

Arne Johannessen, NITO
Norsk Ingeniørorganisasjon



Hamlet: Ser De den skyen der oppe?

Den ser nesten ut som en kamel.

Polonius: Ja, så sannelig. Den ligner en kamel.

Hamlet: Jeg vil nå si at den ligner en røyskatt.

Polonius: Den har rygg som en røyskatt.

Hamlet: Eller som en hval.

Polonius: Ja, en hval - nettopp.

Kjenner vi igjen denne formen for dialog i vår hverdag mellom ledere og medarbeidere?. De som bare har meninger og oppfatninger som de tror lederne ønsker å høre.

Nå vil jeg ikke påstå at dette er trenden i SVR, men jeg må ærlig innrømme at tanken har slått meg om at det er en slik holdning ledelsen ønsker, spesielt av de tillitsvalgte.

Jeg begrunner dette ut fra erfaringer i ansettelsesprosessen og ved forhandlinger. Til tross for gode og konstruktive innspill fra tillitsvalgte, blir resultatet at ledelsen kjører igjennom sine forslag. Det er derfor forståelig at enkelte av tillitsvalgte føler seg som «gissel», det i forhold til at etaten iallfall har en formell riktig behandling av avtaleverket.

Et eksempel i praksis er gjennomføringen av de lokale lønnsforhandlingene. NITO hadde forslag om en pro rata fordeling av «potten», noe som ofte praktiseres ved slike forhandlinger. En vil også med et slikt opplegg få en samtale mellom ledelsen og den enkelte organisasjon, noe som etter vårt syn blir et ryddig opplegg. Svaret fra ledelsen var et klart nei, og dermed var dialogen ferdig vedr. dette for oss viktige prinsippet.

«Gi ros» var vegsjefen sitt budskap på velferdsturen til Sand i 1997. I tillegg ble det på alle utgangsdører på vegkontoret hengt opp plakater med samme oppfordring.

Å gi ros kan være så mangt, alt fra et vennlig ord til å gi litt på lønnskontoen.

Når det gjelder å «gi ros» i form av bedre lønn, er ledelsen sin klare holdning at her prioriteres ledelsespersoner og såkalte ressurspersoner. For meg gir dette uttrykk om at utsagnet «Vi er (blir) best sammen» ikke er relevant på vår arbeidsplass. Erfaring jeg selv har i annen sammenheng, er at dersom en skal få et godt lagarbeid med gode resultater, må godene (rosen) fordeles på hele laget.



RETURADRESSE:
Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197
4001 Stavanger



Gerhard Frafjord (t.v.) tenner lunta for gjennomslagssalven i Frafjordtunnelen.

Tunnelarbeidar Sveinung Marvik ser etter at alt blir gjort på forskriftsmessig måte.

Gerhard Frafjord har gjennom mange år arbeidd for ny og tryggare veg til fjordbygda i Gjesdal. Han ga aldri opp, sjøl om det kunne sjå motlaust ut.

Difor var det naturleg at Gerhard fekk det ærefulle oppdraget å fyra av skotet som laga hol i fjellet frå Frafjord til Gilja.

Reportasje side 14 og 15.



Statens vegvesen
Rogaland