

RYGJAVEGEN

Nr. 3 • Juni 1999 • 27. årgang



Barn frå Fraifjord opnar den nye vegen til bygda. Reportasje s. 4-8.

- 10** Bompengering
- 12** Rassikring
- 14** Fylkesvegforfall
- 22** Ulykkesgrupper
- 26** Bonde og hobbyfiskar
- 32** Trafikksikringsplanar



Statens vegvesen
Rogaland



Vegsjeftelingen

FYLKESVEGNETTET

Vi har lenge ropt ulv når det gjelder vedlikeholdet av våre fylkesveger. Vi har ropt så lenge at ropene etterhvert har forsvunnet i skogen. Når så ulven dukker opp, ja da er det for sent å rømme. For noen fylkesvegstrekninger i fylket er det for sent. Allerede fra 1. juli må vi skrive ned akseltrykket på Såmesund bru på Kvitsøy, – det betyr at all tungtransport til kortbølgesenderen må opphøre. Fra samme dato må vi skrive ned akseltrykket på Bråsund bru i Sokndal, – det betyr at Fjordstein må redusere tungtrafikken over brua. Fra 1. okt. må vi stenge Høllandsfossen bru i Sauda. Fra samme dato må vi senke akseltrykket på veien til Østerhus i Suldal med den følge at hverken melkebil, fôrbil eller skoleskysk kommer fram til Østerhus. Slik kan vi nevne opp i fleng, – i alt ti strekninger på fylkesvegnettet får redusert akseltrykk eller blir stengt i løpet av 1999.

Rent juridisk kan vi (i dette tilfellet Rogaland fylkeskommune) bli gjort erstatningsansvarlig dersom personer eller kjøretøy skades ved at bruer, kaier eller vegelementer bryter sammen når vegmyndighetene er kjent med at brua, kaien eller vegelementet har en tilstand som er uforsvarlig. Det er derfor av rent sikkerhetsmessige grunner, basert på faglige vurderinger av vegens tilstand, at vi går til dette skrittet.

I 1986 fikk vi bevilget 98 mill. kr (omregnet til 1999-priser) til drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. I 1988 sank dette til 50 mill. kr og siden har bevilgningen ligget på dette nivået. Dette er langt under det som har vært behovet for å bevare vegkapitalen. Vi har lenge sett hvor det bærer hen, men det er først nå at tilstanden er blitt så kritisk at veger må stenges, akseltrykket må skrives ned, eller asfaltdekket rives opp.

Vi har fremmet sak for fylkesutvalget med en bønn om 20 mill. kr ekstra i budsjettet for år 2000 og i 8–10 år framover for å prøve å ta igjen noe av det tapte. Vi vet at det ikke er lett å prioritere opp bevilgninger til fylkesveger når det man skal prioritere mot er helse- og skolesektoren i fylket. Det går imidlertid en grense for hvor langt man kan gå når det gjelder å forsømme vedlikehold av livsviktig infrastruktur for utkantene i fylket. Den grensen er nå nådd. Det håper jeg våre fylkespolitikere også skjønner.

GOD SOMMER!

Tor Geir Espedal

INNHALD

Vegsjefteigen	2	Lars Skjervik: Pensjonist, bonde og hobbyfiskar	26
Informasjon og ansvar	3		
Ny veg til Frafjord	4		
Olav Stokknes malar landskap i enden av tunnelen	9		
To millionar til transportutbygging på Nord-Jæren	10	Meir kjeldesortering ..	27
Fylkesveg 2 i Lund blir sikker	12	Opning av nye Bærheim vegstasjon ..	28
Dramatisk forfall på fylkesvegnettet	14	Vegsjefen opna fylkesveg i Sola	29
Våren i Ekkjeskaret ...	15	Ingen skotpremie på skilt	29
Satellittutlagt asfalt ..	16	Bedriftsidrettslaget: Aktiv O-gruppe	30
Nasjonal verneplan for vegkulturminne ...	17		
		God EM-plassering av Sigve Valentinsen ..	31
Storhaugtunnelen	20	Trafikksikringsplanar for kommunane	32
Hjemme hos tunnelgjengen	21	Hold avstand	32
Ulykkesgrupper granskar tragediene ..	22	Personalnytt	33
Effektivisering av kjøretøykontrollen ...	23	Avdelingsleiar- kommentar	34
Kryssord	24	Senk farten	35
Fortau og naturstein i Hjelmeland	25	Tillitsvalgte spalte ...	35

RYGJAVEGEN

Nr. 3 – juni 1999

Ansvarleg redaktør: Harald Sel

Redaksjon: Birgit Høiland Gudmestad

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

Sats/layout: Sissel Norland

Trykk: Centrum Trykkeri as

Framsidedfoto: Bård Asle Nordbo

Baksidedfoto: Harald Sel

Opplag: 2350 eksemplar

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

Informasjon og ansvar

Statens vegvesen har fått si handbok i informasjon, godkjent av vegdirektøren. Her finn ein prinsipp og retningsliner for etaten sitt informasjonsarbeid. Handboka gjer det lettare å fylgja opp informasjonsarbeidet på ein rett og tenleg måte. Alle sjefar og andre med informasjonsansvar bør skaffa seg boka – og bruka henne.

I handboka blir det mellom anna slått fast at informasjonstenesta har det faglege ansvaret for ekstern informasjon. I Rogaland vil dette seia at utgåande informasjon skal fagleg kvalitetssikrast enten av informasjonsmedarbeidarane i vegsjefens stab eller av informasjonsmedarbeidaren på utbyggingsavdelinga eller på trafikkavdelinga.

Dette er ikkje nytt, men retningslinene er ikkje godt nok kjende. Ein del eksterne informasjonstiltak er sett i gang utan at det ligg føre ein informasjonsplan, utan at strategi og nytteverdi er drøfta og utan at informasjonstiltaket er godt nok kvalitetssikra.

Dette har Leiarmøtet tatt konsekvensane av. I møte 14. mai blei det slått fast at alle skal fylgja retningslinene om fagleg kvalitetssikring og korrekt profilering.

God, korrekt informasjon og rett profilering er viktig for alle verksemder og ikkje minst for ein offentlig etat. Slurvar me her, kan det skapa inntrykk av at me er uproffe og lite seriøse. Dette er leiinga i Statens vegvesen klar over.

I *Visjon år 2000* heiter det mellom anna: Informasjon skal bidra til oppfylgging av etaten sine mål og visjonar.

Informasjon er eit leiar- og linjeansvar. I tråd med dette har regjeringa vedtatt at informasjon skal vera eit av resultatkrava til statlege leiarar.

– Det vil seia at det skal utarbeidast informasjonsplanar både for den totale verksemda og deloppgåver, t.d. større prosjekt.

– Det er leiaren sitt ansvar å sørga for at etaten har nødvendig informasjonskompetanse.

– Det er leiaren sitt ansvar at det blir sett av nok ressursar til informasjon.

Harald Sel





Ungane frå Frafjord på veg ut i verda. Fra venstre: David Frafjord (delvis skjult), Kristian Haaland, Leif Tore Haaland, Monica Molaug, Eirin Frafjord, Henriette Frafjord, Inger Lise Frafjord, Åse Jeanette Haaland, Kristine Frafjord, Ane Kommedal, Astri Frafjord, Knut Molaug, Anders Kommedal og Joachim Haaland sto for den offisielle opninga av fylkesveg 281.

Barna braut snora

Barna og framtida sto i sentrum 10. juni då Frafjord fekk den lenge etterlengta tunnelen sin. 14 jenter og gutar frå bygda braut bandet og opna dei 3,8 kilometrane med ny veg gjennom fjellet.

TEKST: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD
FOTO: BÅRD ASLE NORDBØ

14 barn i alderen seks til 12 år sto for den offisielle opninga av fylkesveg 281 til Frafjord. Dei gjekk i samla flokk mot bandet som var spent tvers over vegen, og medan Dirdalsblåsen spelte fanfare braut dei snora og opna vegen til stor jubel frå bygdefolket og andre gjester som var samla på opningsstaden på Gilja. Både vegsjef Tor Geir Espedal, ordføraren i Gjesdal kommune, Svein K. Søyland og fylkesordførar Odd Arild

Kvaløy, som alle tre hadde ordet under den offisielle opningsmarkeringa, streka under kor viktig den nye vegen er for dei unge i bygda.

– Både foreldre og barn har frykta vegen over fjellet vinterstid. Det har ikkje vore hyggeleg for oss i vegvesenet heller, å ha ansvar for ein veg der me aldri har visst kor og kva tid neste ras kunne koma. No gler me oss med folket i Frafjord som har fått ein trygg veg, sa vegsjef Tor Geir Espedal då han ønska bygdefolket og Gjesdal kommune til lukke med vegen.



Gerhard Frafjord (t.v.) har i årevis arbeidd hardt i kulissane for å få tunnel til Frafjord. Her står han saman med fylkesordførar Odd Arild Kvaløy, vegsjef Tor Geir Espedal og Gjesdal-ordførar Svein K. Søyland under den offisielle opninga på Gilja.

FAKTA OM FRAFJORDVEGEN

Fylkesveg 281 vart opna for trafikk 10. juni klokka 12.00.

Den nye vegen går i ein 3804 meter lang tunnel gjennom fjellet mellom Frafjord og Gilja og køyreavstanden mellom dei to bygdene er redusert frå 11 til fire kilometer.

Påhoggsalven vart fyrst av i Frafjord 5. august 1997. 5. desember 1998 kom gjennomslaget på Gilja-sida. Total arbeidsinnsats på vegen er 55 årsverk utan skader.

Den gamle vegen mellom Gilja og Frafjord var rekna som den mest rasutsette i Rogaland.

Det bur litt over 100 menneske i Frafjord. Om lag 20 av desse er i skulealder eller yngre, og reiser med buss fram og tilbake til skule og barnehage i Dirdal.

Den nye Frafjordvegen har kosta 99 millionar kroner.

Først og sist på gamlevegen

Jostein Frafjord var den første som kørde til Frafjord då bygda fekk veg i 1965. 10. juni 1999 var han den siste bilisten over fjellet, før gamlevegen blei stengt.



Jostein Frafjord saman med vegsjefen etter opninga av nye Frafjordvegen.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL.

Jostein Frafjord har budd i Frafjord heile sitt 58-årige liv. I 34 av desse åra har han arbeidd i Statens vegvesen. – Eg begynte å arbeida på Frafjordvegen i 1960. I 1965 var eg den første som kørde heile strekninga frå Gilja til Frafjord. Det var ei god stund før vegen offisielt var opna. Eg tok meg fram over pukken så fort det var framkommeleg, fortel han. Meir tilfeldig var det at han også skulle bli den siste bilisten. Jostein fortel at han var med under den offisielle opninga på Gilja. Bilen hans sto slik parkert at han ville

koma langt bak i kortesjen gjennom tunnelen. Reint impulsivt kom han på at han like godt skulle kjøra over fjellet. – Då eg kom til avkøyringa ved tunnelen hadde vegvesenkollega Jon Holmebakken alt stengt vegen. Han flytta blokkene til sides att så eg fekk passera og så sa han: «Du Jostein er den siste som slepp igjennom». Og Jostein er glad for at gamlevegen nå er stengt. Han har kjørt over fjellet til og frå arbeid i alle åra sidan 1965. – Eg har rydda meir enn nok stein og is frå den vegen. Den siste steinen rulla eg av vegen to dagar før opninga av tunnelen, fortel han.



Mange av Statens vegvesen sine folk har arbeidd med Frafjordvegen, ein del i nesten heile anleggstida og andre i kortare periodar. Her har me samla ein stor del av flokken utanfor festteltet i Frafjord. Framme frå venstre: Odd Malmin, Olav J. Stokknes, Einar Solli, Sveinung Marvik, Otto Lunde og Georg Åsen. Bak frå venstre: Kenneth Rott, Sverre Hellenen, Kåre Skrudland, Atle Skretting, Jarle Egeland, Tom Martin Espeland, Kjetil Nordbø, Sverre Espeland, Sigfred Nesheim, Oddvar Ollestad, Frank Laugaland, Einar H. Nordbø, Knut Utaaker, Peder Vold og Ole Gunnar Tvedt. Foto: Harald Sel



TEKST: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD
 FOTO: HARALD SEL OG
 BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Folkefest i Frafjord

Mange hadde mykje å feira i Frafjord den 10. juni. Bygdefolket sjølv feira vegen og framtida og sin eigen innsats i kampen for å få ny veg og tunnel fram til bygda. Politakarane feira at dei har halde lovnadene sine og byråkratar og vegarbeidarar feira at planar og prosjekt er vellukka gjennomført.

I Frafjord var det sett opp eit stort festtelt, og her var det middag, kaker og mange talar for 230 innbedne gjester. Ordføraren i Gjesdal, Svein K. Søyland, rosa folket i Frafjord for å ha arbeidd lenge og ihuga for ny veg til bygda. Han overrakte også ei gåve til dei 14 barna frå Frafjord som opna vegen. Gåva er eit måleri som tunnelarbeidar Olav J. Stokknes har laga. Rektor Arne Aanestad ved Dirdal skule, der barna er elevar, tok imot biletet og lova at det skal få henga ein stad på skulen der alle elevane kan ha gleder av det.

Gratulerer, Gerhard

Ein mann som har gjort ein særleg stor innsats opp gjennom åra for å få ny veg til bygda er Gerhard Frafjord. Han var bussjåfør i mange år, og har dermed meir enn mange erfart kor usikkert det var å ta seg fram på den gamle fylkesveg 281. På festen fekk han velfortent heider frå mange hald. Mellom anna fekk han blommar av rådmann Kjell Arvid Berland i Time kommune, som med glimt i auga spurde om han kunne leigast? Time kunne nemleg gjerne ha bruk for ei eldsjel av Gerhard's format når ting skal gjennomførast, sa Berland.



Ingrid og Bjarne Bjustveit er eitt av para i vegvesenets dansegruppe som underheldt på festen i Frafjord.



Marita Frafjord (t.v.) og Birte Frafjord hyggja seg på festen.

*Vegvesenets kor,
 MacAdam'erne, song
 på opningsfesten.
 Frå venstre står Astrid
 Njå Fredriksen, Guro
 Flokkesvedt, Lisbeth Salbo,
 Tove Hovd, Mette W.
 Myrwooll, Berit Lomeland,
 Anne Marie Torsvik, Kari A.
 Mehla, Elisabeth Renberg,
 Elisabeth Aadland, Knut
 Nyland, Sigbjørn Næsse,
 Oddvar Obrestad, Peder
 Berge og dirigenten Sergiy
 Nevgad.*

Vegopnarane fekk eit måleri av ordførar Svein K. Søyland som minne om den store dagen. Her er både dei og andre barn frå Frafjord framme for å ta imot gåva. Frå venstre står Birte Frafjord, Kristine Frafjord, Ane Kommedal, Astrid Kommedal Frafjord, Henriette Frafjord, ordførar Svein K. Søyland, Åse Jeanette Haaland, Inger Lise Frafjord (bak), Siri Frafjord, rektor Arne Aanestad, Lisebeth Frafjord, Lene Haaland, Kristian Haaland, Tone Beth Haaland (nesten skjult), Knut Molaug, Joachim Haaland og Olav J. Stokknes som har malt biletet.

Fylkesmann Tora Aasland heldt takk for maten-talen og runda med det av den offisielle feiringa av Frafjordtummelen.



Gerhard Frafjord fekk mange gode ord, mange blomar og mykje heider på festen. Blomane sende han vidare til kona si, Gerd, med grunngevinga «ho er meir verd dei enn eg!»



Det er frå sine eigne ein skal ha det, heiter det, og Gerhard Frafjord fekk det. Frå bygdefolket i Frafjord fekk han gåve som takk for innsatsen. På festen vart han også utnemnd til æresmedlem av Gjesdal bondelag.

Fest i Frafjord og Europa

Varaordføraren i Sandnes, Steinar Ims, var blant dei som ønska Frafjord og Gjesdal kommune til lukke med den milepålen som vegen representerer. – Etter ei tid er det gjerne vanskeleg å hugse datoar og årstal for slike milepålar. Då eg køyrde hit i dag, hørde

eg på radioen at det var full fest i Beograd. Der feirar folk at dei slepp å få bomber i hovudet lenger. I Frafjord er det fest fordi folk slepp å få stein i hovudet lenger. Fred i Europa og trygg veg til Frafjord, den koplinga må me kunna hugsas, meinte Ims.

Songaren Eivor Time og trekkspelaren Jørgen Sagevik underheldt festlyden i teltet før alle talane. Etter talane var det eit populært innslag med vegvesenets eige kor, MacAdam'erne, og folkedansgruppa. Pensjonert vegvesenmann og ingeniør Torleiv Haugvaldstad batt programmet i hop i kjent og sikker

Kari Vaage Gjuvsland opna vegvesenets kulturinnslag med stev og visesong.



stil, og heilt til slutt fekk fylkesmann Tora Aasland ordet for å takka for mat og hyggeleg samver. festmiddagen var det Gjesdal bondekvinnelag som hadde ansvar for, og kakene etterpå hadde innbyggjarane i Frafjord baka på dugnad.



KOMMENTAR:

Bygda og vegen

Utan ny veg ville det truleg vore få fastbuande i Frafjord om nokre tiår.

Nå har bygda fått ein ny sjanse til å demma opp mot sentraliseringskrefter og avfolkning.

Tidlegare tok det 20 minutt eller meir å kjøra over fjellet på rasfarleg veg med bratte, vinterglatte og skarpe svingar. Kjøretida nå er fem minutt gjennom fjellet til skule, barnehage, butikk og fritidsaktivitetar. Fattar me kva endringa har å seia for folk som bur i Frafjord?

Den nye Frafjordvegen har kosta 99 millionar kroner. Det er nesten like mange millionar som det bur folk i bygda. Men dersom me skal ha levande utkantbygder, kjem ein ikkje utanom store utlegg til samferdsel i distrikta. Det gjeld pengar både til nyinvesteringar og til vedlikehald av eksisterande transportsystem. Dessutan: Også sentralisering og urbanisering kostar. Ikkje alle desse kostnadane kan målast direkte i kroner.

Harald Sel

Frå venstre: Marit Frafjord, Ingvil Frafjord (på fotoet øverst, ikkje til stades på 1999-biletet), Daniel Frafjord, Kari Reidun Dirdal, Rita Kristin Dirdal, Brit Håland med Joachim Håland på armen i 1991 og framfor seg i 1999, Lene Håland, Vanja Frafjord, Eirin Frafjord, Kristian Frafjord i mora Bjørg Håland sine armar i 1991 og ved sida av henne i 1999, Inger Lise Frafjord og Tone Beth Håland.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL



1991–1999

I januar 1991 var Rygjavegen sin medarbeidar i Frafjord. Nyleg hadde det gått eit ras på vegen. Skulebussen kom ikkje fram. Me samla fem mødre og ni barn. (fotoet øverst.) Stemninga var heller dårleg. Dei håpa på ny veg gjennom fjellet, men utsiktene var ikkje dei beste. Først etter eit stort ras i 1994 fekk ønsket om ny veg gjennomslag hos sentrale styresmakter.

På den store festdagen i juni 1999 samla me den same flokken som i januar 1991. Berre Ingvil Frafjord mangla. Ho hadde eksamen og fekk ikkje vera med på feiringa av den nye vegen. Dei 13 andre stilte seg opp til fotografering. To av dei var blitt for store til å løftast opp på mor sin arm, men elles er dei plassert i tilnærma same orden som i 1991.



Eit landskap i enden av tunnelen

Olav Stokknes arbeider til dagleg inne i mørke tunnelar mellom svarte vegger og grå steinmassar. Men når han kjem ut i lyset, malar han fargerike landskap i mange variasjonar.

Olav Stokknes i arbeid med eit av maleria til utstillinga i Frafjord. På veggen heng eit av de andre bileta som var å sjå på utstillinga, eit motiv frå den gamle Frafjordsvegen.

Han arbeidde på anlegget i Frafjord. Då opninga av vegen vart feira stilte han ut 14 bilete. Eg møter Olav etter ein lang arbeidsdag i Storhaugtunnelen, der han nå arbeider, men han verkar langt frå sliten når det handlar om den store hobbyen.

Alt av landskap

Han fortel at han alltid har vore glad i å teikna, men at han først kom i gong med å mala på slutten av 70- og byrjinga av 80-talet. Han malar alt av landskap, men er mest aktiv om hausten og vinteren.

– Er ikkje våren og sommaren fine årstider å henta motiv frå?

– Jo, men då har eg så mykje anna å gjera, smiler han, og eg trur han så gjerne. Men ein del fotografering gjer han nok heile året, for det er fotografier han stort sett malar etter.

– Eg likar best å mala motiv eg sjølv har fotografert, men malar også for andre når dei kjem med bilete dei vil ha som maleri. Dei motiva eg sjølv har

tatt, har eg likevel eit anna forhold til, seier han.

Frafjord-motiv

Har du sett motivet på t-skjorta eller invitasjonskortet som vart laga i samband med opninga av Frafjordvegen? Olav J. Stokknes har mala originalen.

– Kva tenkte du då du vart spurd om å ha utstilling i samband med opninga av Frafjordvegen?

– Det var jo kjekt, ikkje minst fordi eg har arbeidd på tunnelen, men det var ei utfordring å finna gode motiv, fortel han.

Mala meir tunnel

Eg har bilete frå alle tunnelane eg har vore med på å byggja etter at et byrja i Statens vegvesen. No ønskjer eg å mala innslaget på dei alle, seier Olav. I farten hugsar han ikkje om det er 14 eller 15 tunnelar han har arbeidd i.

Eg tenkjer meg å mala alle innslaga og montera dei på ei plate, seier han, kanskje med tanke på mørke haust- og vinterkveldar.

Lyst til å skapa

Olav trur han malar fordi naturen gir han lyst til å skapa, eller gjenskapa, alt det vakre han ser kring seg. Han er meir usikker når eg spør om det også fungerer som ein slags terapi.

– Avkopling er det i alle fall utan tvil, svarar han jordnært.

Du er jo to veker på arbeid og ei heime – malar du på brakka òg?

Ja, det hender, men det blir alt for sjeldan. Då blir det helst å sitja og sjå på fjernsynet eller å gå seg ein tur, seier han og fortel vidare at det aldri har vore noko problem å ha lerret, penslar og evt. halvferdige bilete liggjande på brakka – det får vera i fred.

Olav malar mest for eigen del, men får selja så pass mange bilete at han i alle fall ikkje går med underskot på hobbyen sin. Kor mange bilete han malar i året, har han vanskeleg for å svara eksakt på, fordi det varierar sterkt frå år til år, avhengig av tid og inspirasjon.



Foto: Bård Asle Nordbø

To milliardar til transportutbygging på Nord-Jæren

Stortinget har godkjent Transportplan for Nord-Jæren. For perioden 2000–2009 har planen ein investeringsramme på over to milliardar kroner til transportutbygging i regionen.

TEKST: HARALD SEL
KART: BRIT ELVE STRAND

Ein reknar med å få inn 800 millionar kroner i bompengar, Staten skal yta 850 millionar, kommunane 150 millionar og Rogaland fylkeskommune 50 millionar. Det blir 19 bomstasjonar. Desse skal plasserast på alle hovudvegane i kommunane Klepp, Sola, Sandnes, Stavanger og Randaberg.

DOBBELSPOR PÅ JERNBANEN

Det skal brukast 525 millionar til dobbelspor på jernbanen mellom Stavanger og Sandnes. I Stortinget si innstilling står det at arbeidet tidlegast kan koma i gang i år 2002 og at den statlege medverknaden også skal vurderast i samband med Nasjonal transportplan 2002–2011.

ANDRE TILTAK FOR KOLLEKTIVTRAFIKKEN

Utbyggingsplanen har 230 millionar til kollektivtiltak. Pengane skal brukast til kollektivfelt og til ei rekke andre formål som kan gjera kollektivtransport meir effektiv og attraktiv. Handlingsplanen inneheld også 20 millionar per år til auka driftstilskot for kollektivtrafikken.

BOMPENGERINGEN

Det skal opprettast eit bompengeselskap som skal stå for drifta av bomstasjonane og administrasjonen av bompengane. Det vil kosta om lag 40 millionar kroner å få dei 19 bomstasjonane i drift. Dette skal finansierast ved eit lån som skal nedbetalast første driftsåret. Målsettinga er å koma i gang med bompengneinnkrevinga frå andre halvår 2000.

Det er lagt opp til desse bompengesatsane:

- I rushperiodane morgon og ettermiddag kr 10
 - Kl. 06.00–07.00, kl. 09.00–14.00 og kl. 17.00–18.00 kr 5
 - Kl. 18.00–06.00 og laurdag og søndag Gratis
- Tunge kjøretøy skal betala dobbel takst.

Det blir berre bompengar i den eine kjøreretninga. Ein skal ikkje betala for meir enn ei bompasering per time. Dei som kjører ofte kan få rabattordningar på opptil 50 prosent.

I utgangspunktet har Stortingt sett bompengerperioden til ti år. Men i vedtaket er det vist til at kostnadsoverslaga for fleire av prosjekta er usikre og at dei truleg vil bli dyrare enn det ein har rekna med i Transportplan for Nord-Jæren. Difor kan det bli aktuelt å forlenga bompengerperioden til maksimalt 15 år.

GANG- OG SYKKELVEGAR

Til gang- og sykkelveggar og andre tiltak for sykkeltrafikk har utbyggingsplanen 210 millionar. Pengane skal mellom anna gå til prosjekt som er med i gang- sykkelvegavtalane med Stavanger og Sandnes.

MILJØTILTAK

Det skal brukast 175 millionar til miljøgater, støyskjermer og andre miljøtiltak. I tillegg kjem 35 millionar som er avsett til turveggar.

TRAFIKKSIKRINGSTILTAK

80 millionar er i handlingsplanen ført opp til trafikk-sikringstiltak. Ein reknar med at dei planlagde tiltaka skal redusera personskaudeulykkene med 45 per år.

VEGPROSJEKT

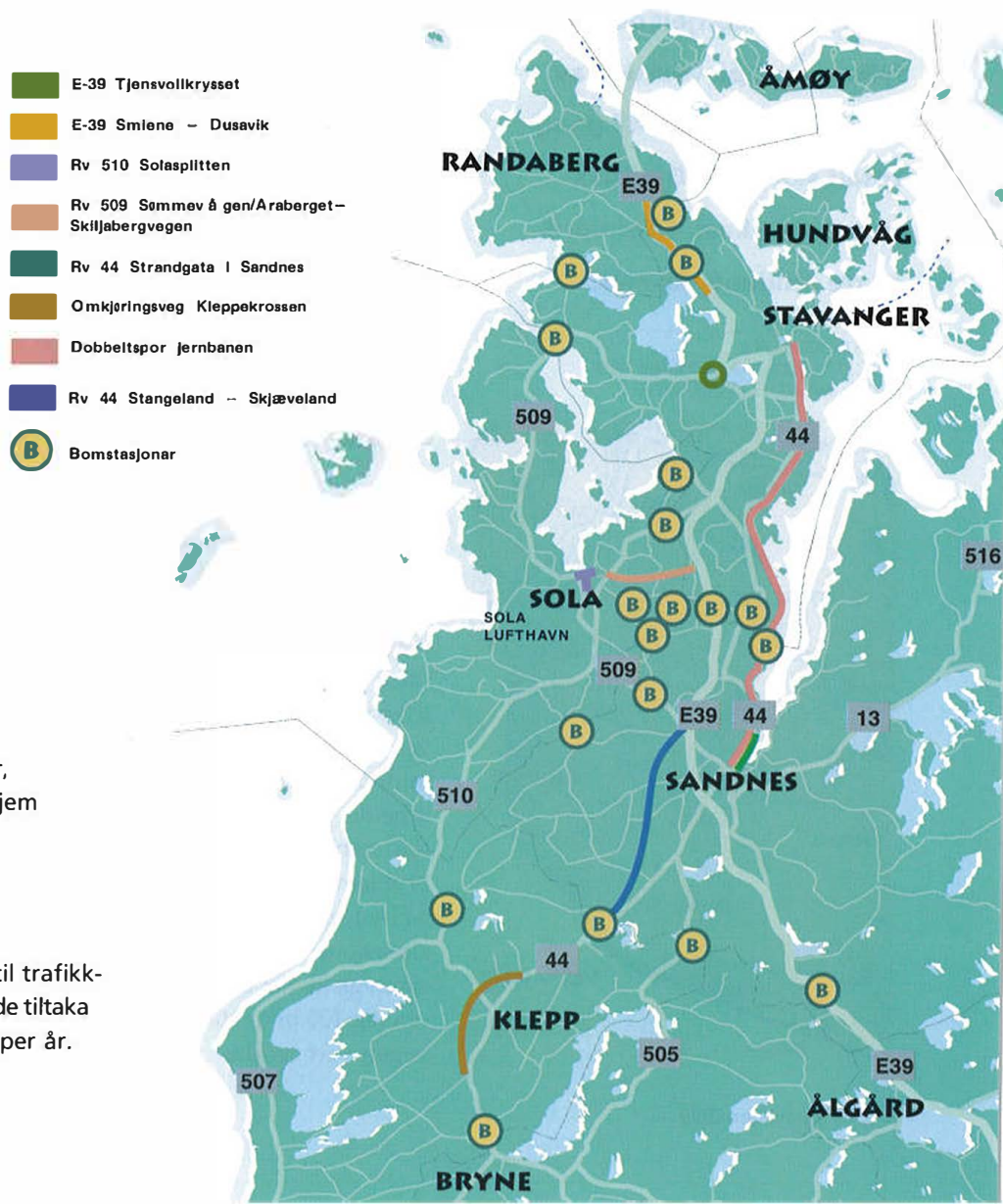
Handlingsplanen har ei investeringsramme på 760 millionar kroner til vegar.

Dei mest aktuelle prosjekta er:

- Rv 44 Stangeland–Skjæveland,
- Rv 44 Omkjøringsveg Kleppekrossen
- Rv 44 Strandgata i Sandnes
- Rv 509 Sømmevågen/Araberget–Skiljåbergvegen
- Rv 510 Solasplitten
- E 39 Smiene–Dusavik
- E 39 Tjensvollkrysset

For mange av desse vegane har ein ikkje nøyaktige kostnadsoverslag. Prosjekterings- og planarbeidet blir nå intensivert. Høgast prioritet har Rv 44 Stangeland–Skjæveland og Rv 44 omkjøringsveg Kleppekrossen. Det er ei målsetting å starta arbeidet på vegen Stangeland–Skjæveland i år 2001 eller tidleg i 2002.

Plassering av dei 19 bomstasjonane og dei største prosjekta som delvis skal finansierast med bompengar.



Høgt og bratt – men ikkje farlegare enn å krysse ei trafikkert gate, meiner gravemaskinsjåfør Magnor Tengesdal.



Arbeidet med å sprenga vekk rasfarleg fjell over fylkesveg 2 på vestsida av Lundevatnet er godt i gang.

Totalt skal 50.000 kubikkmeter reinskast, til ein pris av tre millionar kroner.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD
KART: BODIL DAM BUSTAD



Fylkesveg 2 i Lund blir sikker

I februar i år var den smale og svingete fylkesveg 2, heilt på grensa til Vest-Agder, heitt stoff i lokale media. Då rasa det jamnt frå fjellsida nokre kilometer aust for den vesle staden Hellesmark, og det var truleg berre flaks som gjorde at ingen menneske vart skadde.

Lang diskusjon

Saka kom opp i kommunestyret i Lund, og diskusjonen gjekk om det var lurast å byggja ein heilt ny vegtrasé utanom den rasfarlege staden eller satsa på fjellsikring. Det siste alternativet vart omsider valt, og vegvesenet har jobba med saka sidan midten av mars. Etter planen skal arbeidet vera ferdig til ferien.

Rasfaren på riksveg 2 er ikkje noko nytt problem. Dei fastbuande i Hellesmark og hytteeigarar i området har levd med situasjonen i årevis. I påska for to år sidan gjekk det eit stort ras, og då vart om lag 100 bilar ståande fast medan vegen vart rydda.

Høgt heng dei..

Magnor Tengesdal, Roy Johannesen og lærlingane Lena Ollestad og Odd A. Tveit har ein luftig arbeidsplass vel 50 meter over vegen og Lundevatnet, der dei borer, sprenger og heng i seler utover kanten og reinskar med spett. Innanfor laget med rote fjell har dei kome fram til ein hard, solid bergart, og jobben no er å reinska vekk det dårlege fjellet som ligg utanpå. Arbeidslaget brukar om lag ei veke på å bore opp ei salve. Så fyrer dei av og reinsker opp det som er att. Det dei tek ned, fell ut i det djupe Lundevatnet og blir liggande der. Litt fell på vegen, og det er lagt ut eit dekke av grus for å skåna vegbanen mest mogleg.

– Ikkje farleg

Fjellfolka flirer av spørsmålet om korleis det er å jobba i rote fjell 50 meter over veg og vatn.

– Interessant og utfordrande, kjem det kontant frå Magnor Tengesdal, som styrer gravemaskinen. Han påstår at



Gravemaskinen og arbeidsfolka jobbar 50 m over vegen og vatnet.

det er like risikabelt å gå over gata som å lempa stein med ein gravemaskin som står i 45 graders vinkel oppi fjellsida. – Det ser verre ut nedanifrå. Me har ikkje hatt nokon uhell og ingen nesten-ulukker heller, seier formann og skytebas Roy Johannesen. Lærlingane har prøvd seg på jobben med å henga i sele og reinska med spett. Det var ikkje så veldig mykje entusiasme å sjå i ansikta deira då dei fortalde om det. Men det treng ikkje tyda noko som helst – vegvesenlærlingar er sindige folk, uansett.



Det hender at vegvesenet fraktar folk i båt forbi arbeidsstaden. På biletet er det Ingunn Hellesmark som får skyss av Thor-Erik Varsi.

Trenger vi fylkeskommunen?

Fylkeskommunen har ingen andre oppgaver enn sykehus, videregående skoler og visse oppgaver på samferdselssektoren. Alt det øvrige som det mangelhodede, byråkratiske og politiske fylkestrollet legger seg opp i, er et rent sysselsettingstiltak – med det eneste formål å legitimere sin egen eksistens.

Hvis sykehusene ble statens ansvar, skolene en samarbeidssak for kommunene og samferdselssakene lagt til Vegsjefens kontor, kunne fylkeskommunen legges ned – uten at skattebetalerne merket annet enn lettelse.

Utdrag av leder i Haugesunds Avis 28. mai 1999

Rogaland fylkeskommune mangler ikke penger. Det er derfor helt feilaktig når fylkesordfører Odd Arild Kvaløy i dagens Haugesunds Avis legger skylden på staten for at fylkesveiene forsømmes.

Det har aldri vært mer penger i fylkeskassen enn nå. Problemet er bare at en alt for stor del av dem brukes til å administrere. For heltids- og meget velavlønnede fylkespolitikere er fylkeskommunen blitt et mål i seg selv, og ikke et middel for å løse fellesoppgavene.

De samlede utbetalingene av lønn og honorar til det fylkespolitiske apparatet beløp seg i Rogaland i fjor til nær tolv millioner kroner. I tillegg kommer fylkeshoffets øvrige driftskostnader. Det kunne ha blitt satt i stand noen bruer og vedlikeholdt mang en fylkesvei for disse millionene. Da har vi ikke en gang nevnt de formidable driftskostnadene ved det fylkeskommunale apparat, hvor folk lever av å sitte i møter eller produsere dokumenter for hverandre.

Det trengs ingen stor sentraladministrasjon til å drive sykehus, skoler og veivedlikehold. Alt for mye penger går med til kontorapparatet, mens tjenesteproduksjonen kommer i annen rekke.

Slik går det når fylkespolitikere får anledning til å stille sine egeninteresser foran hensynet til folkets behov.

Utdrag av leder i Haugesunds Avis 8. juni 1999

Halve vegen rasa ut

I tillegg til at fylkesveg 2 har vore rasfarleg, har òg grunnen som vegen kviler på vore utstabil. I byrjinga av mai, då steinmasser som vart skotne ned hamna på vegen, vart påkjenninga for stor. Halve vegbanen i 12–15 meters lengde hamna i Lundevatnet.

– Vegen kvilte på ein gråsteinsmur ned mot vatnet, og det var denne som kollapsa, forklarar ingeniørgeolog Knut Borge Pedersen i Vegdirektoratet. – Vegen skal leggjast tre meter lenger inn for å få eit fastare fundament. Etter fjellreinskinga vil me ikkje trenga rasmagasin på innsida, men me kjem til å laga ei brei grøft og sikra fjellet med boltar, seier Borge Pedersen.

Skal fleire vegstrekningar få nedsett aksellast eller skal Rogaland fylkeskommune løyva pengar til å reparera dei verste skavankane og demma opp for forfallet på fylkesvegnettet? Dette vil bli eit viktig samferdselspolitisk spørsmål i åra framover.



Dramatisk forfall på fylkesvegnettet

TEKST: HARALD SEL
FOTO: MAGNE LANGETEIG

Over mange år har vedlikehaldet på fylkesvegane i Rogaland vore dårleg. Dette har ført til at tilstanden nå er heller skrøpeleg på mange vegstrekningar. For ein del bruer og kaier er skadane blitt så store at det ikkje er formålstenleg å reparera dei. Her kan ein heller ikkje tøya grensene for stenging. Sidan 1994 har Statens vegvesen hatt om lag 50 mill. kr per år til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Vegvesenet ber nå fylkesutvalet om at rammene blir auka med 20 mill. kr per år i dei komande åtte til ti åra.

Med vel 70 mill. per år kan ein halda forfallet i sjakk og ta vare på nedlagt vegkapital.

Statens vegvesen har hatt ein gjennomgang av dei dårlegaste strekningane med bruer og kaier og sett opp ei liste over restriksjonar som må setjast i verk, dersom ikkje utbetringstiltak blir gjennomførde innan kort tid.

Fv 687 Hålandsosen–Østerhus i Suldal

Frå 1. oktober vil vegvesenet setja ned aksellasta frå åtte til seks tonn. Det vil kosta 1,7 mill. kr å rusta opp veggen og brua til igjen å kunne tola åtte tonns aksellast.

Fv 555 Såmesund bru i Kvitsøy
Brua er så sterkt skada at det ikkje lenger er forsvarleg med åtte tonns aksellast. Frå 1. juli blir maksimal aksellast seks tonn. Det vil kosta 1,2 mill. kr å reparera brua.

Fv 33 Bråsund bru i Sokndal
Brua har store utgravingar under fundamentet og aksellasta må skrivast ned frå ti til åtte tonn. Dette vil mellom anna få konsekvensar for tungtrafikken til Fjordstein i Rekefjord. Reparasjon av brua er kostnadsrekna til 400.000 kr.

Fv 714 Høllandsfossen bru i Sauda
Brua blir stengt frå 1. oktober, dersom ein ikkje får 180.000 kr til nytt rekkverk.

Halsne ferjekai i Finnøy.
Kaia treng utbetringar som vil kosta om lag to mill. kr. Dersom ein ikkje får utført reparasjonane blir kaia for utrygg til ferjedrift i løpet av eitt til to år.

Trafikksjefen slår alarm

Fylkesvegane lider, det har vi visst lenge. Faresignalene så vi da budsjettene ble strammere mot slutten av 80-årene. Vi har ropt «ulv» i flere år. Dette går ikke lenger, nå slår trafikksjefen på stortromma.

TEKST: ARNE G. VASBØ

– Pløye opp fast dekke, stanse meieribilen og den med kraftfôr, stenge kaier. Dette er kraftig lut, Svein Magne Olsen. For noen vil vel slike kraftige begrensninger i bruken av fylkesvegane komme som et sjokk?

– Det er ubeleilig for oss alle, men nå mener jeg at forholdene på deler av fylkesvegnettet går på sikkerheten løs.

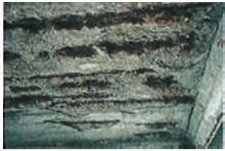
Vi kan ikke risikere at bruer knekker sammen eller at skolebussen siger ut for en svak skråning. Vi må ta forholdsregler.

– Dette betyr jo at transport fram til bedrifter og gårdsbruk blir vanskelig gjort, kanskje umulig?

– Ja, man må lete etter alternativer. Slike tilstander har vi allerede opplevd i fylket. Veggen til Østerhus har f.eks vært i så dårlig forfatning at de

måtte bruke traktor for å komme fram. – Vi har lenge hørt om problemer med fylkesvegvedlikeholdet, men kommer ikke disse drastiske tiltakene litt plutselig.

– Tilstanden har svekket seg gradvis. Vi har meldt fra til politikerne om at drastiske mottiltak kunne bli en følge av dette. Jeg har stor forståelse for de problemene politikerne har når de skal avveie gode og verdige tiltak mot hverandre. De har en vanskelig oppgave med trykk på seg fra mange kanter. For vår del har vi forsøkt å være lojal mot innstrammingene, vi har omprioritert og tilpasset driften den virkeligheten vi befinner oss i. En følge av stadig nedpining er at midler som er nedlagt i vegbygging nå er forspilt. Nå er det så alvorlig at



Såmesund bru på Kvitsøy er sterkt skada og toler ikkje lenger åtte tonns aksellast. På overflata ser ein ikkje så mykje av skadane men som fotoet frå undersida av brua viser, er armeringa i ferd med å rusta bort.

Kaia i Hjelmelandsvågen

Delar av kaia er alt stengt. Reparasjon vil kosta 400.000 kr.

Fv 39 Myssa–Orrestad i Sokndal

Det er fare for at vegen må stengjast heilt når neste vårløysing kjem. Det vil kosta 1,6 mill. å retta opp vegen og ei opprusting av brua vil kosta minst 300.000 kr.

Fv 780 Slåttevik–Susort i Tysvær

Aksellasta må reduserast frå åtte til seks tonn. Til våren vil ein riva opp det faste dekket og gjera vegen til grusveg. Reparasjon og nytt fast dekke vil kosta 900.000 kr.

Sandanger kai på Randøy i Hjelmeland

Kaia, som blir brukt av hurtigbåt, er så svak at ho bør stengjast heilt. Skadene er så store at det må byggjast ny kai. Det vil kosta minst 400.000 kr.

det går det på sikkerheten løs, nå må vi reagere.

– Hva skjer vidare?

– Politikerne har saken og jeg håper de finner en løsning. I 1986 hadde vi 97,9 millioner 99 - kroner å vedlikeholde for. I år har vi 55 millioner.

Selv med et tilskudd på 20 millioner vil vi fremdeles ligge 30% under 1986.

– Hvis så skjer, da er de fleste sorger slukket?

– Desverre nei. I år har vi listet opp en del tiltak som er «værstinger».

Neste år vil det dukke opp nye steder der vi må inn med tiltak.

Med 20 millioner hvert år kan vi stanse en uheldig utvikling på vegnettet, muligens klarer vi også å snu trenden i litt mer positiv retning. Situasjonen på fylkesvegene er og blir alvorlig.



Brøytekantane var oppe i 11 meter nokre stader på Røldalsvegen.

Ingen sak å brøyta høgfjellovergangane når vêret er fint. Slike forhold som på biletet var det i tre dagar i år. Får venstre sit Oddvar Tveit, Martin Nødland, Karl Aksland og Per Einar Klungtvedt.

Våren i Ekkjeskaret

TEKST: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD
FOTO: JOHN SJURSEN

Med våren kjem bilane på riksveg 520. Etter ein måned med brøyting vart vegen mellom Breiborg og Røldal opna for trafikk 28 mai. Då hadde Oddvar Tveit, Per Einar Klungtveit og Karl Aksland arbeid seg gjennom snøskavlar opptil 11 meter høge.

– Det brukar å vera ein stor jobb å opna denne vegen, og opp gjennom åra har det teke alt frå tre-fire dagar til seks veker, seier brøytebilsjåfør

Oddvar Tveit. Arbeidslaget hadde mykje surt vêt i år, men i tre dagar var det strålande sol – og då vart desse bileta tekne.

Brøytelaget gjorde jobben med tre snøfresarar. Først tok ein beltegåande fresar unna det grøvste, og då det vart så pass veg at hjula fekk feste kom dei andre etter. Ekkjeskaret var ein av mange utfordringar. På grunn av rasfare måtte det vera særskild vakthald på denne strekningen.

Årets opning 28. mai er eit brukbart tidspunkt, korkje særskilt tidleg eller særskilt seint. Denne vegen har nokre år vore stengd heilt fram til jonsok.

*I mai vart
satellittutleggjing
av asfalt testa på
nye riksveg 13
i Sandnes.
Framme på huk sit
Ole Tamburstuen og
sjekkar at resultatet
vert jamnt.*



VELLUKKA PRØVEPROSJEKT

Rogaland først ute med SATELLITTUTLAGT ASFALT PÅ VEG

TEKST: BERIT LUNDE
FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Som første asfaltentreprenør i landet har Statens vegvesen Rogaland no testa satellittutleggjing av asfalt på ei vegstrekning, med godt resultat. – Testen gjekk som venta, sjølv om nokre barnesjukdomar gjorde seg gjeldande undervegs, seier stikningssjef på Riksveg 13, Geir Strømstad.

200 meter av Riksveg 13 på Sandnes vart nyleg asfaltert ved hjelp av satellitt. Ein datamaskin i utleggjaren får alle opplysningar om vegen, til dømes nivåskilnader, via ein satellitt. Etter kvart som utleggjaren køyrer framover, blir opplysningane korrigererte og oppdaterte fem gonger i sekundet. Dette meiner Strømstad fører til høgare kvalitet både på vegen og arbeidet. Dekket blir jamnare enn ved manuell utleggjing, og arbeidet blir lettare å gå detaljert gjennom i ettertid fordi ein har god dokumentasjon.

– Metoden har vore prøvd tidlegare, mellom anna på Gardermoen, men ei vegstrekning er ei mykje større utfordring enn store, opne plassar, meiner Strømstad.

Satellitten har likevel sine svake sider, og kan til dømes ikkje brukast i tunnelar eller i tronge fjordarmar, og ein har førebels ikkje kome fram til nokon måte å kombinera metodane på, slik at satellitten kan brukast saman med den gamle utleggjingsmetoden i ein og same prosess. Slike stader må ein framleis bruka såkalla totalstasjonar for å kartleggja veginformasjonen.

– Førebels ønskjer me å ta metoden i bruk på Nord-Jæren, seier Strømstad,

som har stor tru på at metoden er teken i bruk alt til neste år. Fordelane ved å bruka satellittutleggjing, er at det er mindre ressurskrevjande, både når det gjeld asfalt, mannskap og tid, fortel Strømstad. Han legg til at dei investeringskostnadene som vil koma, derfor fort vil sparast inn.

Dette er også ein viktig del av konkurransepassinga i vegvesenet, meiner Strømstad. Me skreiv i haust at noko av bakgrunnen for at vegvesenet i Rogaland ville prøva ut den nye metoden, var at konkurrentar alt hadde tatt han i bruk. No er situasjonen ein annan.

– I og med at vegvesenet i Rogaland er første asfaltentreprenør som prøver denne metoden på ei vegstrekning, ligg me no langt framfor lokale entreprenørar, seier han.

Prosjektgruppa som skal utreda bruk av satellitt i Statens vegvesen, kor Strømstad er sekretær, kjem truleg på sitt neste møte til å gå inn for eins basis for fleire maskintypar, slik at satellitten kan nyttast til mykje meir enn berre asfaltleggjing.

– Neste år håper me å prøva metoden på gravemaskinar, fortel Strømstad engasjert.

Mange vegkulturminne

Jan Adriansen har reist rundt i heile Rogaland for å registrera vegminne. Han har funne mykje verneverdig og meiner at minst ti prosjekt frå Rogaland bør koma med i den nasjonale verneplanen.

TEKST: HARALD SEL
FOTO: JAN ADRIANSEN

Vegen over Hylsskaret i Suldal, vegen over Tronåsen i Lund og Terland klopp i Eigersund vil ganske sikkert koma med i verneplanen. Vegen frå Bakka bru til Elgjestraum er mellom dei andre prosjekta som bør få nasjonalt vern, etter Jan Adriansen si meining.

Jan Adriansen har studert både arkeologi og kulturminnefag. I Rogaland har han arbeidd i to periodar. Først tråla han rundt nord-fylket, Ryfylke og Stavanger/Jæren i fjor sommar og utover hausten. I vår har han særleg farta rundt i Dalane. Samtidig med registreringa av aktuelle prosjekt for den nasjonale verneplanen, har Adriansen også arbeidd med registrering for ein fylkesverneplan for vegkulturminne. Registeringsarbeidet er eit omstendeleg arbeid. For kvart vegminne går han inn i alle detaljar. Dessutan legg han

ned mykje arbeid i å snakka med lokalkjente folk og han leitar opp skriftleg kjeldemateriale. Etter registreringane i Rogaland har han fleire permar med data.

– Eg har registrert over 500 vegminne i Rogaland. Materialet er også lagt inn på ein database og kan til dømes koplast opp mot planleggingskart. Dermed vil ein sikra seg mot at kulturminne blir øydelagde ved vegbygging og andre inngrep i landskapet, fortel Jan Adriansen.

Ei prosjektgruppe ved Norsk vegmuseum koordinerer arbeidet med den nasjonale verneplanen. Leiar er museumsdirektør Geir Paulsrud. Forslaga frå fylka skal leverast prosjektleiinga sommaren 2000. Forslaget til nasjonal verneplan skal leverast Vegdirektoratet i desember 2001. Vegdirektoratet sender så si innstilling til politisk behandling i Samferdselsdepartementet.



Jan Adriansen i arbeid med å registrera Elgjestraum bru i Sokndal. Det skjer ved detaljert oppmåling, fotografering og notat om fakta og inntrykk frå oppmåling og synfaring.

I bakgrunnen ser me sonderboren, som han mellom anna brukar til å lokalisera veg i myr. Med sonderboren kan ein også ta jordprøver.

Foto: Harald Sel



Ein milestein ved vegen mellom Sand og Suldalsosen fortel at det er 13 kilometer til Sand. Dette er eit lite vegminne som likevel er eit viktig ledd i samferdselshistorien.



Amtsdelingsmerket mellom Søndre Bergenshus amt og Stavanger amt, i dag fylkesgrense mellom Hordaland og Rogaland, ved Eikåsen i Vindafjord kommune. Under årstalet er det hogd inn to av den tids mest brukte vegarbeidsverktøy, ein «Muurhammer» og ein «Grovpukhammer».



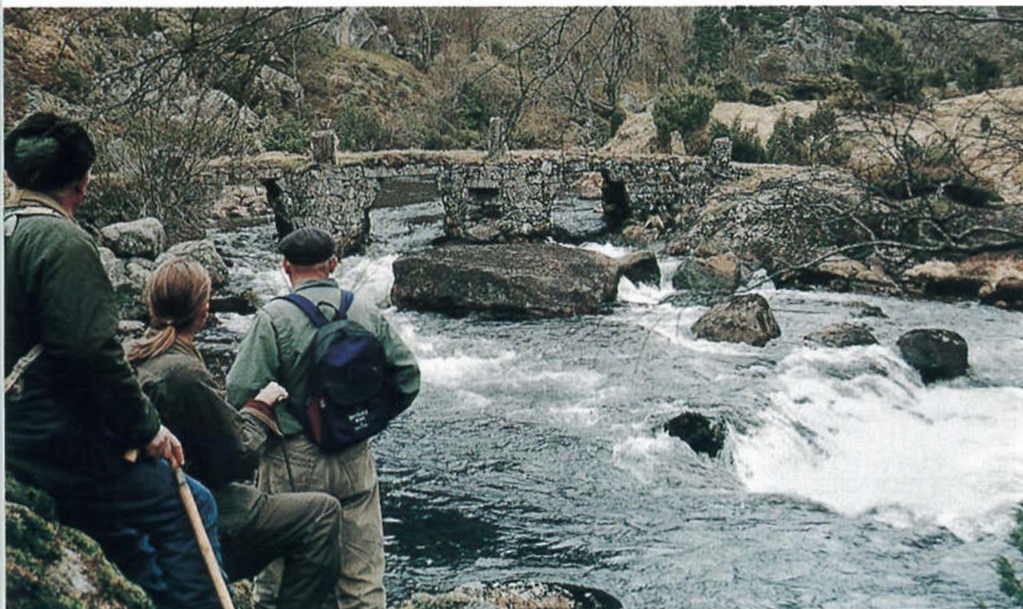
Vikedal bru er ei av dei mange verneverdige bruene i Rogaland. Ho blei bygd som ein del av vegaanlegget Sandeid–Vikedal i 1882, og var den første norskproduserte fagverksbrua. I 1936 blei ho flytta ti kilometer innover i landet til Hundseid og fekk namnet Hundseid bru.



Hit og ikkje lenger.

Jan Adriansen, Thorleif Sel og Martin Nødland ved midtspennet på Elgjestraum bru. Ved eit uhell blei brua delvis øydelagt for vel 30 år sidan. Dersom vegstrekninga Bakka bru–Elgjestraum kjem med i Nasjonal verneplan er det gode sjansar for at brua kan bli restaurert.

Martin Nødland (l.v.), Jan Adriansen og Thorleif Sel tek Hølen bru i augnesyn. Ho er ei av dei flottaste steinbruene i Rogaland meiner Jan Adriansen. Han er opptatt av at skadane som me ser på eine brukaret blir reparert.



Vegminnevandring frå bru til bru

Gamle vegar, bruer og andre vegminne over heile landet blir for tida registrert. Ein del av dei vil koma med i Nasjonal verneplan for veg-kulturminne. I Rogaland er gamlevegen frå Bakka bru til Elgjestraum i Sokndal mellom vegminna som kan bli verna.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL.
KART: BODIL DAM BUSTAD

Elleve personar er engasjerte av Vegdirektoratet for å registrera vegminne og veghistoriske miljø over heile landet. Jan Adriansen har ansvaret for registreringane i Rogaland og Hordaland. Rygjavegen var med han på den om lag seks km lange turen frå Bakka bru til Hølen og vidare til Elgjestraum. Dette er ein del av den gamle hovudvegen frå Sogndalstrand til Eide i Heskestad. Med på turen var også Martin Nødland og Thorleif Sel. Martin arbeider med musealt arbeid i Statens vegvesen Rogaland og Thorleif er kjentmann frå Sokndal og kjenner dei fleste gamle ferdsselsvegane i kommunen.

Gamal ferdsselsåre

Offentlege arkiv fortel at vegen Fidja bru – Bakka bru – Vassenden fekk offentlig tilskot i 1838. I Dalane-regionen var strekninga Sogndalstrand – Vassenden ein av dei første offentlege kjerrevegane. Sogndalstrand fekk lade-stad-status i 1798. Elles har Sokndal vore ein samlingsstad frå gamal tid og bygda hadde kyrkje alt frå om lag år 1200. Så alt tyder på at vegen til Vassenden og vidare over Steinsvatnet og Eidsvatnet til Heskestad er svært gamal som gang- og rideveg.

Steinbruer

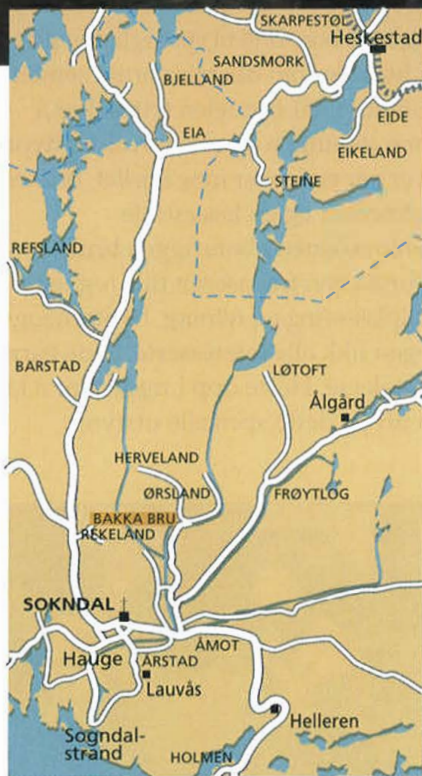
Synfaringa tek til ved Bakka bru. Brukara er bygd av naturstein og med steinheller over bruspena. På strekninga vidare innover til Vassenden ligg to andre bruer, Hølen bru og Indre Hølabru. Alle dei tre bruene har lik konstruksjon, så det er grunn til å tru at same byggmeisteren er ansvarleg. Verken Jan Adriansen eller andre har funne fram til kjelder som kan fortelja om kven som bygdebruene. Bakka bru er bygd i 1838. Heile strekninga til Vassenden blei rusta opp til kjerreveg i 1840-åra. Då blei også Hølen bru og Indre Hølabru bygd.

Godt synleg veg

Frå Bakka bru går me bak skulehuset (som var i bruk til ca 1960) og over ei klopp som er rast saman. Me følgjer vegen vidare om gardane Bakka og Ørsland. Stort sett er vegen eller kon-turane av vegen godt synleg. Frå den innerste garden på Ørsland (fråflytta



Elgjestraum bru



Ved stampinga blei ullklede tova og forsterka. Informantar i Sokndal meiner at stampemølla var i drift heilt til århundreskiftet og at det skal ha vore opptil 17 menneske i arbeid. Frå Hølen er vegen ganske godt bevart. Me går over Indre Hølabru og gjennom tett planteskog av gran det siste strykket inn til Vassenden i enden av Steinsvatnet. Her registrerer me restane etter to båtstøer. Også i Vassenden var det fastbuande bønder til ca år 1900. Thorleif er stigfinnar og finn tuftene djupt inne i granskogen. Frå tunet har det sikkert vore eit fint utsyn, før planteskogen tok makta og endra landskapet. Granene er framandelement i ein tidlegare frodig natur med variert lauvskog.

Elgjestraum bru

Frå Vassenden til Elgjestraum går me først på ein fint oppbygd veg over ei ur. Seinare er restane etter vegen delvis borte i eit myrlendt landskap. Kjerrevegen på ny er godt synleg ned mot Steinsvatnet. Me kjem til steinbrua over sundet til Elgjestraum-gardane (fråflytta ca 1950). Elgjestraum bru er heile 38 meter lang og hadde ni spenn. Ein har ikkje sikre kjelder for kor tid ho er bygd. Truleg er det etter 1850. For vel 30 år sidan blei midtspennet sprengd vekk under arbeid for å gjera sundet djupare, slik at større motorbåtar kunne koma igjennom. Over fire av spenn ligg det steinheller, over dei andre er det støypt dekke av betong. Jan Adriansen meiner at spenn tidlegare har vore av tre, truleg eikestokkar. Etter Adriansen si vurdering er dette ei spesielt fin bru

og ho er så avgjort verneverdig. Dersom vegstrekninga Elgjestraum–Bakka bru kjem med i Nasjonal verneplan, mener han at sjansane vil vera gode for å restaurera brua og byggja opp att det som er øydelagt.

Mykje å registrera

Me er til vegg ende. Over sundet til Elgjestraum kjem me ikkje. Det er ikkje råd å verken å hoppa over eller vassa i den stride straumen mellom brukara. Martin, Thorleif og eg ruslar tilbake same vegen som me kom. Det gjer Jan også, men i sitt eige tempo. Nå skal han gjera nøyaktige registreringar og notatar om dei mange kultur- og vegminna på ruta. Han reknar med å bruka fleire timar på dei seks kilometrane.

i 1960-åra) er store delar av vegen i ganske god stand. Me passerar restane etter eit gardstun med grunnmurar av kraftig stein. Rett etter kjem me til eit høgdedrag og ser ned til Hølen, ein idyllisk stad ved elva der det budde folk og var gardsdrift fram til ca år 1900. Me kryssar elva over den tidlegare nemnde Hølen bru. Jan Adriansen er oppglødd over brua si estetiske utforming og handverket til den eller dei som bygde brua. Av dei tre bruene me passerer på turen til Vassenden, meiner han at Hølen bru er den vakraste.

Vegkryss og stampemølle

Hølen var eit vegkryss. Her kjem ein gamal veg inn frå Barstad. Det gjekk også ein sti austover gjennom Toksa–Rossdal mot Algård. Ved dette knutepunktet ligg også ruinane etter ei vadmålsstampe driven med vasskraft.

*Jan Adriansen og
Martin Nøtdland
på den gamle
vegen mellom
Ørslund og Hølen.*





Håkon og Lise Fossestøl var blant dem som var inni Storhaugtunnelen da vegvesenet holdt anlegget åpent i anledning Storhaugdagen 5. juni.

I anledning Storhaug-dagen holdt Statens vegvesen tunnelanlegget åpent, og flere hundre tok turen inn for å se hvor langt arbeidet har kommet. I tillegg til å gå inn i tunnelen kunne interesserte ta en nærmere kikk på maskinene som blir brukt i tunneldrifta.

Folkevandring i Storhaugtunnelen

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Sjøl om det var strålende sol over bydelen den 5. juni, var det mange som ofra noen minutter med dagslys for å se hvordan en uferdig vegtunnel ser ut inni. Tunnelen var da 86 meter lang av en total lengde på 1260 meter. Framdrifta går sakte fordi det gjennomføres et omfattende tettningsarbeid for hver salve som kan fyres av.

De fleste av dem som var innom i tunnelen var folk som bor på Storhaug, og mange hadde allerede fått føling med arbeidet. Boring og sprenging går ikke lydløst for seg, og både støy og vibrasjoner er merkbare i bydelen. Vibrasjonene fra boringen kan dessuten forplante seg i uventede retninger, og det er ikke alltid dem som bor nærmest som merker rystelser og vibrasjoner best.

Vegvesenet bruker en datastyrt bore-

rigg for å bore hull til sprengladningene og hullene som det blir spruta sement igjennom når tunnelen tettes. For å finne retningen og vite nøyaktig hvor en er når en jobber inne i fjellet, brukes fastmerker og en laserstråle. Datamaskinen i boreriggen bruker informasjon fra laseren til å regne ut hullplassering og retning. På Storhaugdagen fikk alle interesserte, både barn og voksne, klatre opp i riggen for å ta en titt på dette spesielle utstyret.

Overraskelser undervegs

Fjellet under Storhaug er ikke like kompakt og solid alle steder, og for å hindre grunnvannsenkning i området over tunnelen blir det brukt mye tid og krefter på tettningsarbeid. 20 timers arbeid uten stopp har ikke vært uvanlig. Noen overraskelser har det også vært.

For å være sikker på at ikke grunnvannet siger inn i tunnelen blir det boret hull rundt hele tunnelprofilen, og tynn, flytende sement blir med stort trykk presset inn i hullene. Sementen trenger inn og fyller alle hulrom i fjellet over, under og på sidene. Slik blir det et skjold av sement rundt hele tunnelen. Fordi sprekkene i fjellet noen steder går helt opp i dagen, kan det skje at sementen tyter ut på mer upassende steder. For å ha kontroll på det, er det hele tida folk som går vakt over tunneltraseen når sementen blir presset inn i fjellet. Siden sprengingsarbeidene bare foregår på dagen, blir ofte dette tettningsarbeidet gjort om nettene. Det er forklaringa på at vegvesenets folk noen ganger kan observeres rundt

i hagene på Storhaug på nattetid. Ei helg i begynnelsen av mai tok den flytende sementen vegen opp gjennom et hulrom og endte i en kjeller. Dette ble raskt oppdaget og ryddet opp i. Natt til 20. mai ble det også drevet tettningsarbeider, og da kom 50 liter sement opp i en fortauskant i Nymannsvegen. Det ble også raskt oppdaget og sementen rensket opp. – Vi må jobbe i ett når vi først begynner dette arbeidet, og ofte tar det 20 timer før det er tett. Deretter kan vi spreng oss fram seks meter til i tunnelen, før vi må til med ny runde med tetting. Hver salve er bare tre meter, og det skyldes at vi har strenge krav til hvor sterke rystelsene kan være, sier Knut Borge Pedersen, ingeniørgeolog i Veg-



Harald Paulsen (t.h.) foretar daglige målinger av grunnvannstanden på Storhaug. Til venstre sitter Knut Borge Pedersen, ingeniørgeolog i Vegdirektoratet.

direktoratet. Vegvesenet er også nøye med å måle grunnvannsnivået. Hver dag blir dette kontrollert med svært nøyaktige instrument. Til nå er det bare registrert naturlige svingninger. Det er boret brønner der en kan fylle på vann dersom grunnvannstanden skulle synke. Disse brønnene er testa og fungerer godt, men foreløpig har det ikke vært bruk for dem. Lavere grunnvannstand kan føre til setnings-skader, og derfor er denne beredskapen nødvendig.

H J E M M E H O S TUNNEL- GJENGEN

Tunnelarbeiderne jobber ti timers skift i 12 dager, og har deretter ni dager fri. Mange av dem pendler langt for å komme til Storhaug, og mens de er her bor de i brakkeleir i Søylandsgata, like ved båthavna.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Det er kanskje ikke så mange på Storhaug som har lagt merke til vegvesenets brakkeleir. Den ligger diskret plassert litt utenfor allfarveg, og karene som bor der gjør ikke så mye av seg. De borer og sprenger og bråker fra seg i arbeidstida, og tar stort sett livet med ro når skiftet er over. Anders Bratteland fra Valle i Setesdal, Torgeir Lognvik fra Flatdal i Telemark, Terje Kydland fra Bjerkreim, Asgeir Nordtveit fra Vats og kokk Therese Sørheim fra Madla synes det går greit å bo på brakke. – Det blir en livsstil, og det er veldig sosialt. Men det forutsetter sjølsagt at vi tåler hverandre vi som bor sammen, for vi ser mye til hverandre, sier Torgeir. – Det blir en vane å pendle, og det spiller liten rolle hvor en er fra. Eneste forskjellen er at noen bruker lenger tid enn andre på hjemturen, sier Anders. Alle er enige om at det blir mye soving. Etter et ti timers skift og en god middag er det lite mer enn avislesing og TV-kikking som frister. Noen tar seg en rusletur ute, andre et slag kort. Bare Anders tar seg en bytur en gang i blant. Maten er viktig for trivselen og den er stort sett bra, mener karene. Dessuten har de en luksus på brakka som de tydelig setter pris på, og som

de ikke kan tillate seg hjemme: – Her er det bare jobb og ingen bekymringer om andre praktiske ting. Etter middagen kan vi gå rett fra bordet og lese avisen med god samvittighet, gliser de. Anleggsarbeiderne har mange år med brakkeliv bak seg, og har bodd på mange forskjellige steder. Men sjelden har de bodd så sentralt som nå.

– Jeg husker da vi jobbet og bodde i Frafjord. Da måtte vi hamstre tobakk. I Frafjord er det ikke butikk, og nærmeste forretning var alltid stengt når vi var ferdige med skiftet.

En gang jeg skulle kjøpe sokker, måtte jeg kjøre fire mil! forteller Asgeir. Ingen av karene i tunnelgjengen har sett særlig til naboene sine på Storhaug. Brakkene ligger ikke slik til, og arbeidsøktene er lange.

– Men vi beundrer tålmodigheten deres, det må du få med, sier de fire.

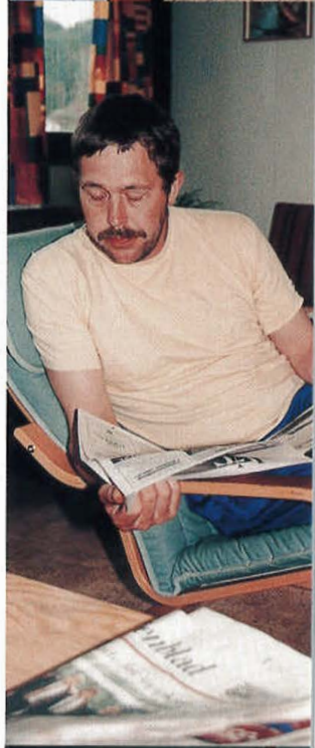
Kokken Therese har også lange dager. Hun begynner klokka fire om morgenen og jobber til klokka 18. I mellomtida har hun bare fri tre timer på formiddagen.

– Jeg lager frokost med varm og kald mat. Karene smører med seg matpakke. I mellomtida lager jeg kaffemat, baker og forbereder middag og dessert. I tillegg har jeg ansvar for all rengjøring, forteller Therese. Hun liker jobben sin, men synes innimellom at det kan bli litt vel mye å gjøre.

Terje Kydland fra Bjerkreim slapper av på rommet etter et titimers skift.



Å bo på brakke har nok sine ulemper, men her nyter Asgeir Nordtveit fra Vats ett av brakkegjengens privilegier. Karene på brakka kan rolig slappe av med avisen etter middag – oppvask og rydding inngår ikke i deres skiftplan.



Kokk Therese Sørheim fra Madla sørger for at tunnelgjengen får mat.





Ulykkesgrupper granskar tragediene:

Målet er færre trafikkulykker

Når ulykka er ute, er vegvesenet også ute.

Sidan 1996 har Statens vegvesen Rogaland hatt to såkalla ulykkesgrupper. Gruppene er sett saman av folk med kompetanse på ulike område, og dei rykkjer ut saman med politiet i alvorlege trafikkulykker. Målet er å kartleggja årsak(ene), og eventuelt vurdere tiltak for å hindra liknande ulykker.



Svein Kyte

Foto: Birgit Høiland Gudmestad

TEKST: BERIT LUNDE

I alt ti personar er med i ulykkesgruppene. Skjer det ei dødsulykke eller ei utforkjøring med personskade, tar politiet kontakt med vaktcentralen på vegkontoret, som igjen kontaktar vakt-havande i ulykkesgruppa. Når dei kjem til ulykkesstaden, vurderer dei saman med politiet vegtekniske forhold, tilstanden til kjøretøyet, føreforhold og eventuelt åtfërda til føraren. På bakgrunn av dette blir det skriva ein rapport som går til distriktsleiarane, trafikksjefen, trafikksikkerhetsseksjonen og politiet, der det også blir foreslått tiltak og prioriteringar for å hindra liknande ulykker. Medlemmene i gruppene (fire i nord-fylket og seks i sør-fylket) er folk med vegteknisk kompetanse, kjøretøyteknisk kompetanse og folk som arbeider med trafikkopplæring.

Rogaland tidleg ute

– Til saman er det no ni fylke der vegkontora driv med ulykkesarbeid, og Rogaland vareit av dei første som starta

slikt arbeid, fortel avdelingsingeniør Svein O. Kyte, som er koordinator for dei to ulykkesgruppene i Rogaland. Vegdirektoratet har som mål å oppretta noko dei vil kalla ulykkesanalysegrupper, som vil ha mange av dei same funksjonane ulykkesgruppene har i Rogaland i dag, men truleg gå noko djupare inn i problemstillingane. Forslag til retningslinjer skal handsamast i Samferdselsdepartementet og Justisdepartementet, og Kyte ventar på endelege retningslinjer og mandat for desse gruppene. Han reknar med at gruppene slik dei er i dag kan gå inn som ulykkesanalysegrupper med små tilpassingar.

Turnus

Medlemmene av ulykkesgruppene jobber til dagleg ved vegkontor eller trafikkstasjon, og må derfor i ein del tilfelle omprioritera arbeidsoppgåvene sine når situasjonen er akutt. Kyte har likevel ikkje inntrykk av at det er noko stort problem, ettersom ulykkesgruppene har høg prioritet. – Det kan drøye litt med rapportene av og til,

men elles er det få vanskar, seier han. Både i sør- og nordfylket har medlemmene i ulykkesgruppa vakt kvar fjerde veke, men i nordfylket er det berre ein om gongen som har vakt. I sør-fylket er dei fleire, men dei tar sikte på at også her skal ein person kunna rykkja ut åleine, seier Kyte. Dette vil sjølv sagt innebera sjeldnare vakter, men òg ein meir krevjande jobb for den som rykkjer ut.

– Det kan vera nokså tøft, for ein er ofte først, eller i alle fall tidleg på staden, legg Kyte til.

Psyriske påkjenningar

– Kva for hjelp får medlemmene i ulykkesgruppa sjølv til å takla eventuelle psyriske reaksjonar på det dei ser og opplever?

– Me har vore altfor lite flinke til å fokusera på nett det, innrømmer Kyte, – men nyleg var me i møte med bedriftshelsetenesta for å finna ei ordning på dette.

– Du rykkjer sjølv ut av og til – korleis opplever du det?

– Det er klart det kan vera ei påkjenning

Medlemmene i ulykkesgruppene har ein tøff jobb når dei skal rykka ut og granska ulykker med personskade eller døde. Ved denne ulykka på E 39 ved Sandnes var fem bilar innblanda. – Det såg dramatisk ut då me kom dit, men denne gongen kom heldigvis alle frå det med livet, seier Svein Kyte.

Foto: Svein Kyte

å bli vitne til stygge ulykker med personskade eller døde, men eg prøver å halda meg i bakgrunnen til politi og ambulanse har gjort det dei må for å henta ut menneska som er involvert. Det kan ofte vera vel så tøft i den tida det tar frå ein mottar meldinga til ein er på ulykkesstaden, for då veit ein ikkje kva ein har i vente. Mange tankar svirrar i hovudet når ein t.d. får melding om ulykke på motorveien med fleire kjøretøy involvert, og fantasibileta kan vera både betre og verre enn den verkelege situasjonen, seier Kyte. – Men dersom me alt på ulykkesstaden får eit inntrykk av kva for tiltak me kan foreslå for å hindra nye ulykker, drar eg i det minste med ei kjensle av å ha vore til nytte, legg han til.

Dataprogram rekonstruerer

ScanCrash heiter eit dataprogram som er til stor hjelp i arbeidet med å rekonstruera ei trafikkulykke.

– Det er ein slags simulator der me kan leggja inn dei fleste veg- og søreforhold, feil og manglar ved kjøretøyet, fart, vekt osv. Brukt med visse forbehold er programmet svært bra, meiner Kyte.

– Programmet har animerte bilete, og kan dermed gi eit temmeleg realistisk inntrykk av situasjonen, fortel han. Kyte har fått opplæring i bruk av programmet, og er ansvarleg for bruk, opplæring og demonstrasjon. Som ein kuriositet kan han fortelja at programmet vart utvikla med tanke på juristar, men at desse i svært liten grad nyttar det. – Dei har som regel ikkje den påkrevde vegtekniske og kjøretøytekniske kompetansen, seier han. Han planlegg å vitja alle lensmannskontor i fylket og orientera om ulykkesgruppene og demonstrera ScanCrash.

«Prosjekt Eggebø»

Effektivisering av kjøretøykontrollen



Overingeniør Sigbjørn Eggebø ved trafikkavdelinga drog på tur til Svensk Bilprovning, og kom heim med ideen om eit nytt prosjekt. I dag blir det kalla «Prosjekt Eggebø», og inneber ei effektivisering og systematisering av periodisk kontroll av kjøretøy. – Prosjektet er klart, men me treng litt tid for å innøva rutinene, seier Eggebø.

TEKST: BERIT LUNDE
FOTO: HARALD SEL

Då tilsette ved trafikkavdelinga vitja Svensk Bilprovning vart dei imponerte over effektiviteten ved kontrollane i Sverige. Då dei kom heim att, meinte trafikksejfen at dette også burde kunne gjennomførast i Rogaland, og dermed byrja ballen å rulla.

Kvalitetsnivå viktig

1. november vart overingeniør Sigbjørn Eggebø tatt ut av vanleg teneste for å jobba på heiltid med prosjektet.

– Me skal ikkje kontrollera korkje meir eller mindre enn det kontrollrettleiinga foreskriv, understrekar Eggebø.

Det første ein gjorde var å registrera korleis kontrollarbeidet vart utført ved stasjonane og foreslå betre løysingar for den enkelte kontrollstaden.

– Det kunne vera betring av miljøkontrollutstyr, løfteutstyr osv, fortel han.

– Det viktigaste er at kontrollane blir gjennomført på rett kvalitetsnivå, presiserer Eggebø.

Følgjer opp kontrollørane

Det har vore arrangert kurs for tilsette i kontroll av både lette og tunge kjøretøy, og ein legg heile tida vekt på at kontrollørane skal vera fagleg oppdaterte til ei kvar tid.

– Det primære er å unngå unødvendig arbeid, og på den måten redusera kontrolltida. Dessutan er det viktig at

same kvalitetskrav gjeld for kontroll av alle kjøretøy, understrekar Eggebø. – Kontrollørane trivst betre når dei utfører eit arbeid dei verkeleg kan, og derfor er kursa så viktige, seier han. Han legg til at det no blir lagt meir vekt på at ergonomien skal vera tilfredsstillande for kontrollørane.

Konkurransesituasjon?

Rogaland har mellom 140 og 150 kontrollorgan for kjøretøy, og berre fire av desse blir drivne av Statens Vegvesen. Resten er private verkstader.

– Dei private verkstadane tilbyr óg reparasjon av eventuelle manglar, men det gjer ikkje trafikkstasjonen.

– Kva konkurransefortrinn meiner du stasjonane har?

– Me utfører ein nøktern og uhilda kontroll, fordi me ikkje har eigeninteresse av at det trengst reparasjonar, seier Eggebø, men legg til i same andedrag at stikkprøvekontrollane viser svært få tilfelle av at dei private utnyttar kontrollane til eigen fordel, slik dei vart kritiserte og mistenkte for då ordninga med periodisk kontroll vart innført.

– Me legg dessutan stor vekt på kundeservice, og har planar om å innføra eit felles telefonnummer for heile fylket der publikum kan ringja og få time til bilkontroll. Dette felles «bookingsystemet» håpar me kan vera så fleksibelt som mogeleg, slik at folk får time når dei ønskjer det i den utstrekning det lar seg gjera, seier Sigbjørn Eggebø.

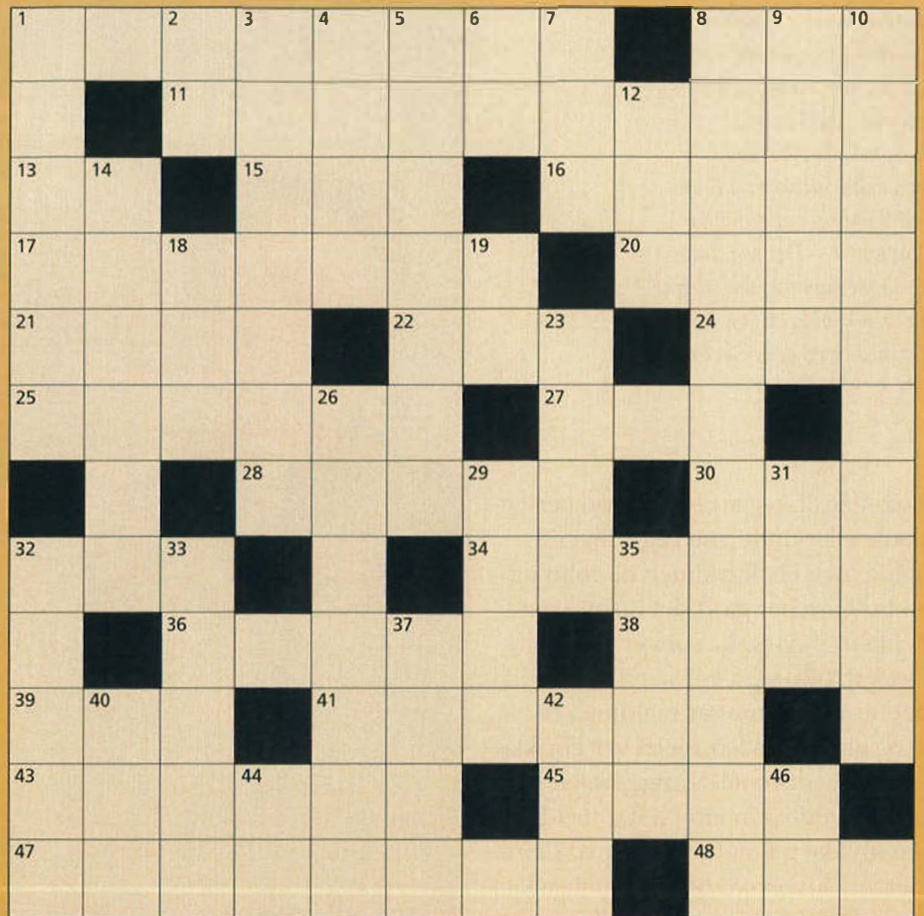
KRYSSORD

VASSRETT

1. Transportmiddel
8. Redd
11. Spesielle løfte
13. Like
15. Øydelegg
16. Gusten
17. I Sirdalen
20. Klippa på skrå (bm)
21. Jentenamn
22. Gå ned
24. Trafikkselskap (omv.)
25. Frie
27. Blås i nasen
28. Landsbyen
30. Kort (omv.)
32. Kant
34. Er leskende om sommaren
36. Gass
38. Tom
39. Plante
41. Dei plagsame vesena (omv.)
43. Sovna
45. I Hardanger
47. God å ala under
48. Egg

LODDRETT

1. Tann
2. Naboar
3. Vegstasjon
4. Song
5. Styr
6. Smerte (omv.)
7. Byrå
8. Familiesamankomst
9. By
10. Opplysningsarrangement
12. Øy
14. Sjukdom
18. Stoff
23. Jentenamn
26. Staude
29. Eldstad
31. Pronomen
32. I Ryfylke
33. Reglar
35. Plan
37. Gutenamn
40. Vesen
42. Slump
44. Organisasjon
46. Pronomen



nr. 3/99 N Y N O R S K

Løsningen på kryssord nr 3/99 sendes til:

RYGJAVEGEN
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 12. august 1999

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 2/99

Vinnere av kryssord nr. 2/99

Edny Ostad
Harstad Trafikkstasjon

Helene Sirevaag
Stavanger

Vinnerne får tilsendt en klokkeradio



I alt er det bygt 950 kvadratmeter natursteinnmur langs vegen og det nye fortauet. Her ser me litt av murane frå hagen utanfor Nøkling Gjestgiveri.

Fortau og naturstein i Hjelmeland

Hjelmeland har fått 300 meter nytt fortau frå Nøkling Gjestgiveri i til Sande. Prislappen er 2,2 millionar. Den høge prisen skuldast vanskeleg terreng og inngrep i fleire private hagar. Langs vegen og fortauet er det murt opp heile 950 kvadratmeter natursteinnmur.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Saka om fortau eller gang- og sykkelveg frå Nøkling til Sande har vore vanskeleg og tidkrevande. Gjennom åtte år har prosjektet vore til behandling i nær sagt alle tenkelege organ; kommunale, fylkeskommunale og statlege. Inngrepa i dei private eigedommane har vore omstridde og ført til stadig nye rundar i saksbehandlninga. Nå har det enda opp med at det berre

blir bygt eit to meter breitt fortau. Ein gang- og sykkelveg ville kravd tre meters breidde og større inngrep. I begge endane blir fortauet knytta til eksisterande gang- og sykkelvegar.

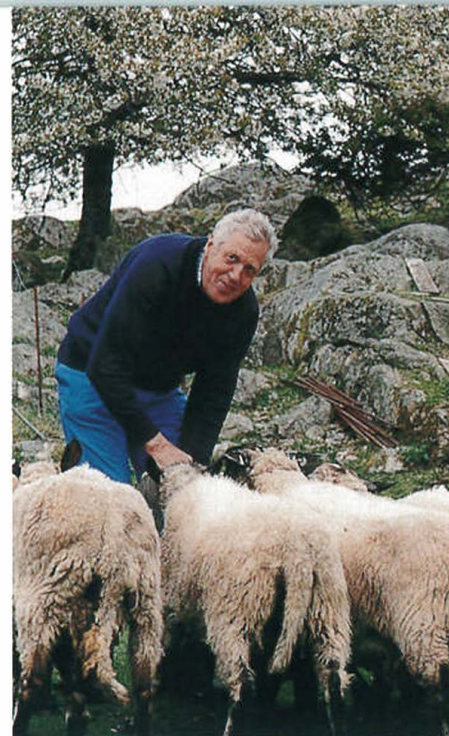
To lokale firma, Mjølhus Maskin og Oddbjørn Ullestad, har vore engasjerte til arbeidet med natursteinnmurane. Resten av anleggsarbeidet er gjort av Statens vegvesen sine folk. Arbeidet på Hjelmeland tok til i desember 1998.



Kjell Johan Vigane og Per Bastlid har vore Statens vegvesen sine folk på anlegget. Her har dei plassert seg ved maskinen til den eine av maskinmurarane, Arne Mjølhus i firmaet Mjølhus Maskin.

Pensjonist, bonde og hobbyfiskar

Me har vore på sjøen, utan å få fisk. Men kva gjorde vel det, når me fekk oppleva ein strålende forsommarmveld i båten. Nå ruslar me rundt mellom velfødde sauer og leikande lam. – Dette er eit godt liv. Ikkje ein dag har eg lengta tilbake til arbeidet, seier Lars Skjervik.



– Eg er fødd og oppvaksen med sau. Sauen er eit koseleg og tillitsfullt dyr, seier Lars Skjervik.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Vegarbeidar, bonde og hobbyfiskar, den kombinasjonen er velkjent i Statens vegvesen. Ved tilstellingane for nye pensjonistar står dei fram, den eine etter den andre.

– Eg har nokre sauer, og så har eg tenkt å fiska litt.

Svar av dette slaget har vegsjefen fått mange av, når han har spurt nye pensjonistar om kva dei skal bruka tida til. Og så konkluderer vegsjefen med at eit slikt pensjonistliv høyrer forlokkande ut. Han kjenner lysta til sjølv å skaffa seg eit småbruk ved sjøen.



Med båten på veg ut frå idylliske Skjervik. Det er kort veg til gode fiskeplassar, men på denne turen var det ikkje napp å få.

Priviligert liv

– Vegsjefen må berre vera ute om seg. Han kan vel ordna seg eit småbruk i Forsand, han som har røtene sine derifrå. Har ein interesse for dyr, likar friluftsliv og fiske og i tillegg får ha god helse, då er det eit privilegert liv å kunne trekka seg tilbake slik som eg har gjort, seier Lars Skjervik.

Skræmmande utvikling

Han slutta i fjor, som 62-åring, og er glad for at han nytta seg av ordninga med avtalefesta pensjon. Etter 35 år følte Lars Skjervik at det var nok, sjøl om han meiner at Statens vegvesen stortsett har vore ein god arbeidsplass. Utviklinga dei siste åra var likevel ikkje slik som han kunne ønska seg.

– For min del var utviklinga skræmmande. Då eg begynte i 1963 var me mellom 60 og 70 arbeidarar knytta til Tau vegstasjon. Så seint som i 1994 var me over 20 arbeidarar på Tau. Miljøet var godt og eg trur at alle treivst. Nå er stasjonen nedlagt. Den siste tida gjekk eg mykje aleine. Eg sto på og prøvde å klara jobben, men følte at eg ikkje strakk til. Bortsett frå at armane ikkje er gode, har eg hatt god helse. Likevel klarte eg ikkje å fylgja med; arbeidet var tungt og stressande, fortel Lars.

Prøvd det meste

Dei vonde armane er ein skavank han har fått etter fleire års arbeid med

handboremaskin. Det arbeidet likte han godt, men det var tungt og det var ringt med all ristinga. Armane tolde det ikkje. Elles har Lars vore innom mange ulike arbeidsoppgåver.

– Eg har prøvd det meste, men eg har ikkje vore med på tunnelarbeid. Eg likar meg ikkje under jorda, men eg er flink til å arbeida med fjell og sprengingsarbeid ute, slår han fast.

God kombinasjon

Men ved sida av vegarbeidet har alltid gardsdrifta, sauene og fisket vore ein viktig del av Lars sitt liv. Skjervik på Randøy er ein lun og idyllisk stad. Frå småbruket hans er det berre eit smalt sund over til Kvaløy, der sauene går på sommarbeite. Frå Skjervik er det kort avstand til gode fiskeplassar. Med full jobb som vegarbeidar kunne gardsdrifta bli eit ork. Så mykje tid til fiske blei det heller ikkje. Nå er det annleis. Lars tykkjer at avtalefesta pensjon frå 62 år er eineståande.

– Eg er fødd og oppvaksen med sau. Sauen er eit veldig koseleg og tillitsfullt dyr. Nå har eg igjen fått god tid til å stella med dei. Fiska gjorde eg òg frå tidleg barndom, og eg var så godt som yrkesfiskar ei stund før eg begynte i vegvesenet. Då var det alvor, nå er det berre kos. Å vera vegvesenpensjonist, småbonde og hobbyfiskar er ein god kombinasjon, slår Lars Skjervik fast med eit fornøgd smil.

Avfallshandtering: Meir kjeldesortering i vegvesenet



SØRG ALLTID FOR KOPIER før makulering

I 1998 vart det oppretta ei prosjektgruppe i Vegdirektoratet som fekk i oppdrag å utarbeida rutiner for avfallshandtering i Statens vegvesen. På HMS-konferansen i mai 98 vart det utpeika kontaktpersonar for prosjektet i kvart fylke, og i Rogaland har Thor-Erik Varsi ansvaret for produksjonsavdelinga, og Jakob Høyland skal følgja opp dei andre avdelingane. Kontaktpersonane skal sørgja for at prosjektet blir gjennomført i 1999.

Miljøstasjonar

Ansvarleg for prosjektet i produksjonsavdelinga, Thor-Erik Varsi, fortel at han har venta på resultatet frå anbudsrunderen i Vegdirektoratet, der dei ønskte å få eit tilbod på identisk utforma miljøstasjonar for heile etaten.

Anbudsrunderen er no avslutta, men ein kom ikkje fram til noka felles løysing, og dermed står kvart enkelt vegkontor fritt til å utforma eigne miljøstasjonar. Anbudsrunderen resulterte likevel i ein avtale med eit firma i Moss, som leverer til dei avdelingar i Statens Vegvesen som måtte ønskja det.

– Det er likevel svært viktig med eins profilering, understrekar Jakob Høyland, og viser til forslag frå Info i Nordland til profilering av rasteplassar ved hjelp av eins skilt og informasjonstavler som blir prøvd ut i desse dagar. Han ser ikkje bort frå at noko tilsvarende blir gjort for profilering av miljøstasjonane.

Informasjon og motivasjon

Kontaktpersonane som vart peika ut på HMS-konferansen, har óg ansvar for motivasjon og informasjon i samband med prosjektet.

Både Varsi og Høyland understrekar at desse to felt er svært viktige, og meiner motivasjonen bør vektleggjast spesielt, fordi motivasjon er naudsynt for å få ei effektiv og rasjonell avfallshandtering, slik målet er.

– Informasjon er viktig for motivasjonen, meiner Varsi, og trur folk vil bli meir motiverte av å få konkret informasjon om kor avfallet frå miljøstasjonane hamnar, og dermed tryggleik for at det ikkje hamnar på «den store dynga».

Dei fleste avdelingane i Statens vegvesen Rogaland er i rute med prosjektet Avfallshandtering i Statens vegvesen.

Målet er å ha utplassert miljøstasjonar ved alle vegkontor og trafikkstasjonar innan utgangen av året.

TEKST: BERIT LUNDE

Godt førebilde

Jakob Høyland framhevar felles-tenestene ved administrasjonsavdelinga som eit godt førebilete i dette prosjektet.

Dei har utarbeida ein prosedyre for avfallshandtering, som Høyland vil tilrå at dei andre avdelingane tek utgangspunkt i. I følge prosedyren, som byggjer på retningslinjer for avfallshandtering i Statens vegvesen, (handbok 211), skal til saman ti kategoriar avfall kjeldesortert, inkludert restavfall. Levering skal skje etter dei gjeldande reglane.

Framdriftsplan

Det vart halde oppsummeringsmøte for prosjektet på vegkontoret 10. juni, der ein gjekk nærare inn på profilering og plassering av miljøstasjonar. Jakob Høyland reknar med at i tillegg til vegkontoret, bør både veg- og trafikkstasjonane ha sine eigne miljøstasjonar utplasserte. Målet er å ha stasjonane på plass og rutinene innarbeidd innan utgangen av året, men alt no i sommar kan det henda dei første stasjonane er på plass.



Tilsette ved vegstasjonen og andre imbedne gjester koste seg med smørbrød og kaker – og mange talar – i verkstadhallen. Frå venstre sit Geir Kjetil Espevold (utplassert elev frå Time vidaregåande skule), Rasmus Risa og Kåre Heigre.



Produksjonssjef Nils Lausund gav prosjekt-leiar Johannes Bø (t.v.) fortent ros for vel utført leiarskap.

NYE Bærheim vegstasjon



Vegsjef Tor Geir Espedal fekk æra av å erklæra den ombygde Bærheim vegstasjon for offisielt opna.

OPNING INNANDØRS, UTAN REISKAP

Slik karakteriserte produksjonssjef Nils Lausund oppdraget vegsjefen hadde fredag 23. april. Denne dagen fekk Tor Geir Espedal opna meir enn berre ein liten vegbit på Sola. Om ettermiddagen kunne han erklæra nye Bærheim vegstasjon for offisielt opna, medan innbedne gjester sat benka rundt langbord i verkstadhallen.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

– Ombygginga av Bærheim vegstasjon har kosta om lag 16,5 millionar kroner. Å byggja heilt nytt, ville truleg kosta dobbelt så mykje, men kvaliteten på vegstasjonen no er i praksis like god som det me ville fått om me hadde bygd nytt, sa Erik Sjøtil. Han representerer firmaet Sjøtil & Fornæss, som har stått sentralt i ombyggingsarbeidet. Vegsjefen vart ikkje utstyrt med

opningsreiskap på Bærheim, men vart utfordra til å finna på noko sjølv.

– Eg har tenkt så det knaka. Eg lurte litt på om eg kanskje skulle knusa ei flaske, men slo det frå meg. Alle flaskene her er dessutan av plast, sa Tor Geir Espedal. Dermed berre erklærte han Bærheim vegstasjon for opna. Enkelt og greitt.

– Produksjonsavdelinga har verkeleg satsa på denne vegstasjonen. No når POS og POE er slått saman har me berre eitt produksjonsområde i Sør-Rogaland, og kjerna er her. Det er her

området blir styrt frå, dette er Vegstasjonen, slo Espedal fast.

Vegsjefen skulle vidare på ny feiring denne fredagen, for dette var nemleg dagen då Stortinget gjekk inn for bompengefinansiering av vegprosjekt på Nord-Jæren.

– Dette vedtaket vil gje 80–100 millionar kroner per år i inntekter som skal investerast i regionen, i tillegg til dei inntektene me har frå før. Det vil bety mykje å gjera for POS. Så dette er på mange måtar ein god dag for oss, slo Tor Geir Espedal fast.



Vegsjef Tor Geir Espedal gjennomfører her ei oppgåve han sjeldan vert sett til å gjera. Medan ordfører Eli Hellestø i Sola kommune står i bakgrunnen, klypper han snora og opnar den nye traseen av fylkesveg 374.

Vegsjefen skar igjennom

Fredag 23. april klypte vegsjef Tor Geir Espedal snora som sperra vegbanen og opna med det den 1300 meter lange nybygde biten av fylkesveg 374 i Sola kommune.

TEKST OG FOTO: BIRGIT HØILAND
GUDMESTAD

Den nye vegen bind saman riksveg 509 til Sola flyplass med den gamle fylkesveg 374, Nordsjøvegen. Sola kommune har bygd og betalt vegen, som kosta 11,6 millionar kroner. Då er det meste teke med, frå grunninnløyasing til skilting. Arbeidet starta i september i fjor, og trass i at vår og årstid gjorde vegbygginga plundrete iblant, har det gått greitt, seier avdelingsingeniør Per Ivar Mathiassen

ved tekniske etat i Sola kommune. Når vegen no er ferdig, er han oppgradert til fylkesveg. Det som tidlegare var siste biten av fylkesveg 374 forbi Sola Strand Hotel, om lag to kilometer, er nedgradert til kommunal veg. Etter kvart kan det òg tenkjast at det kjem opp skilt som seier at den gamle traseen ikkje lenger kan nyttast som gjennomfartsveg. Vegvesenet har overteke ansvaret for vedlikehaldet av den nye biten av vegen, og ansvaret for at han vart skikkeleg opna – det tok vegsjefen.



Foto: Birgit Høiland Gudmestad

INGEN SKOTPREMIE I VENTE

Det må ha vore ein sær dyktig jeger som greidde kunststykket å lura seg inn på dette viltet på rasteplassen ved gamle Sökkajerr bru i Eigersund. Vel innafor skothald vart det fulltreffar – ikkje berre ei gong men mange! Men når «jegeren» fekk tenkt seg om, var visst ikkje fangsten noko særleg å by på til søndagsmiddagen likevel. Dermed vart byttet forlatt, og vegstasjonen sit att med endå eit sundskote skilt.

Statens vegvesen Rogaland har eit aktivt bedriftsidrettslag.

I dette og dei to neste nummera av Rygjavegen presenterer me dei ulike aktivitetane. Enkelte grupper slit med rekrutteringa. Styret håpar på auka interesse for og at nye medlemmer melder seg.

Aktiv **O**-gruppe med gode resultat

TEKST: BERIT LUNDE

Leiar i O-gruppa Finn Estensen

Foto: Bjørn Alsaker



O-gruppa i bedriftsidrettslaget har god aktivitet og fleire løparar gjer det bra. Men for somme skortar det på initiativ og motivasjon. Av rundt 30 navn på lista, er 17–18 aktive i denne sesongen, og gruppa ønskjer seg fleire utøvarar. Oppmann for o-gruppa, Finn Estensen, fortel at frå april til oktober deltar o-gruppa i bedriftsløp kvar onsdag, og dette er den treninga dei får. Faste treningar har dei ikkje, men for nybegynnarar finst det eigne løyper.

– Dei får utdelt kartet på førehand, og kan diskutera seg imellom korleis dei vil leggja opp løpet, seier Finn.

Vidare fortel han at Rogaland bedriftsidrettskrets arrangerer kurs for nybegynnarar, så her kan ein vera med sjølv om ein ikkje held ut i «det lange løp». Onsdag 23. juni var det vår o-gruppe som arrangerte løpet. Løparane fekk prøva seg i terrenget på Gausel sør for Stavanger.

– Den største jobben er å laga gode løyper, men me har dyktige folk som påtok seg dette, seier Finn, og siktar i dette tilfellet til Gudmund Gausel og Bjørn Alsaker.

Korleis er miljøet i ein så pass individuell idrett som o-løp, der ein heile

tida konkurrerer med kvarandre, og dermed ikkje har den lagmentaliteten som særleg ballidrettar byggjer på? Me har jo litt av det same, i og med at me ofte stiller stafettlag i meisterskap, seier Finn Estensen.

– Dessutan er ein jo oppteken av korleis våre gjer det, og gledar oss med dei, seier han.

Så stor konkurranse er det nok likevel ikkje mellom dei snautt 20 aktive, for dei stiller i åtte ulike klassar, og konkurrerer dermed først og fremst med folk frå andre bedriftsidrettslag. Det er ein variert gjeng, både når det gjeld

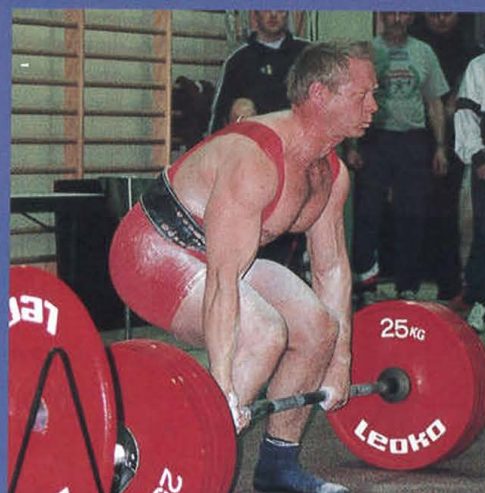


Bilde til venstre: Kartet blir studert.

Frå venstre: Tor Geir Espedal, Gudmund Gausel, Svein Sivertsen og Sveinung Espedal.

Foto: Bjørn Alsaker

Bilde ved siden: Fire karar som har lang erfaring frå o-løyper både i nærmiljøet og langt ut over fylkesgrensene. Frå venstre: Tore Eilertsen, Agnar Aasheim, Torstein Rein-Larsen og Bjørn Alsaker.



Frå NM 1999 på Fagernes, der Sigve Valentinsen var suverer vinnar i sin klasse. Her løftar han 277,5 kilo i markløft.

Foto: Tone Ingebretsen

Sigve Valentinsen tok femteplass i sin klasse i styrkeløft under EM i Polen 16. mai. Han deltok i sitt tiande EM på rad. Sjølv om dette ikkje var hans beste plassering, er han strålende nøgd.

– Eg låg berre to og ein halv kilo bak han som tok fjerdeplass, seier han

God EM-plassering

Sigve, som til dagleg arbeider ved vegstasjonen på Bærheim, har drive med styrkeløft i 20 år og deltatt aktivt i konkurranse dei siste 17 åra. I mars i år vann han NM, og 730 kilo totalt når ein summerer resultatet i knebøy, benkpress og markløft, kvalifiserte han altså til femteplass i 75-kilosklassen i EM. Det var 17 deltakarar i klassen.

Kva om vekta hadde vist meir enn 75 kilo?

Me har halvannen time til å prøva å retta på det, men denne gongen viste vekta 75 blank. Det var litt synd, for hadde eg stilt i klassen

over, 82 ° kilos-klassen, hadde eg fått tredjeplass, seier han etterpåkløkt. Sju nordmenn deltok, men Sigve var den einaste norske av 17 i sin klasse.

– Er det tunge løft som utarbeidar i vegvesenet som har inspirert treninga?

– Det hender eg tek i litt ekstra i staden for å venta på at nokon (truleg meiner han ei maskin) skal koma og gjera det, innrømmer han. Neste store utfordring for styrkeløftaren blir VM i Italia i november, men det er mest eit halvt år og mange kilo til enno.

alder og stilling, men eit aldri så lite kvinneunderskot har dei. Rundt ein tredel av dei aklive er kvinner.

Aktiv rekruttering driv ikkje o-gruppa med, men dei enkelte aktive er sjølv flinke til å ta direkte kontakt. – Eg hadde vel ikkje vore tilsett ei veke ein gong før eg vart spurd om å vera med i o-gruppa, fortel Finn. Han oppfordrar alle som synest o-løp høyrst interessant ut til å ta kontakt, for sjølv om den aktive gjengen er nokså stabil, vil dei gjerne ha med fleire.

Bjørn Alsaker Foto: Finn Estensen





Esther Marita Folkvord
er kontaktperson
overfor kommunane
i arbeidet med trafikksikringsplanane.

Trafikksikringsplanar for kommunane:

Plan for å få pengar

Dersom kommunane ønskjer å få tildelt statlege trafikksikringstmidlar også etter 2001, må dei utarbeida ein plan som omfattar alle delar av det kommunale trafikksikringsarbeidet.

TEKST: BERIT LUNDE FOTO: HARALD SEL

I vår har trafikksikkerhetsseksjonen i samarbeid med Trygg Trafikk halde informasjonsmøte for alle kommunane i Rogaland for å få prosessen i gang. Responsen har stort sett vore god, kan Esther Marita Folkvord ved trafikksikkerhetsseksjonen fortelja. Saman med Lars Eide er ho kontaktperson overfor kommunane i arbeidet med trafikksikringsplanane.

For å oppnå eit tverretatleg samarbeid, slik handbok 209 om trafikksikkerhetsplanane legg opp til, vart representantar frå teknisk etat, oppvekst- og skule-etaten, helse- og sosialsektoren og politi- og lensmannsetaten invitert til informasjonsmøta. I enkelte kommunar stilte ordførarar og andre politikarar. I tillegg til hovudmål og visjonar, skal planen innehalda forslag til konkrete tiltak, trafikkopplæring i skulen og trafikkinformasjon. Tiltak kan t.d. vera sikring av farlege punkt på ein skule-

veg ved å laga busslomme, gang- og sykkelveg eller å installera automatisk trafikkontroll (fotoboks).

– Me ser helst at kommunane sjølv utformar planen, og ikkje nyttar ekstern konsulent, seier Esther Marita Folkvord, og grunngir dette med at det er viktig at kommunane får eit slags eigarforhold til planen.

Statlege trafikksikringsmidlar dekkjer inntil 60 prosent av tiltak på kommune- og fylkesvegar, men kan ikkje tildelast tiltak på riksvegar, noko det har vore stor frustrasjon over i ein del kommunar. Dersom det farlege punktet ligg på ei riksvegstreking, blir det dermed vanskelegare å utbetra trafikkfella, og kommunane må søkja andre løysingar. – Det har vore fremma forslag fleire gonger om at trafikksikringsmidlar òg skal kunna dekkja tiltak på riksvegnettet, men det har ikkje fått gjennomslag, seier Folkvord.

Det vil framleis vera fylkestrafikksikkerhetsutvalet (FTU) som disponerer

og tildeler trafikksikkerhetsmidlane, etter 2001 med utgangspunkt i godkjent trafikksikringsplan. FTU gir også støtte til arbeidet med planen etter innbyggjartalet i kommunen.

Folkvord, som òg har sekretærfunksjonen for FTU, fortel at det tidlegare har vore stor skilnad på kor konkret kommunane har jobba med søknad om trafikksikringsmidlar. Dei store kommunane har hatt relativt detaljerte og konkrete planar tidlegare, og vil truleg ha minst problem med overgangen til den nye ordninga med trafikksikkerhetsplan. Ho fortel også at nokre kommunar har bedt om oppfølging undervegs i planarbeidet, noko ho synest er positivt.

Innan år 2000 er omme, må planen vera godkjent viss kommunen vil ha tildelt statlege trafikksikkerhetsmidlar for år 2001. – Det er hovudjobben som blir gjort no, seier Folkvord, – for når planen først er utarbeidd, skal han rullera og reviderast jevnleg.

H O L D A V S T A N D

Tirsdag 1. juni startet vegvesenet sin kampanje som tar sikte på å redusere ulykker ved påkjøring bakfra med 5%. På fem stader i fylket var folk fra Statens vegvesen sammen med politiet, ute for å informere om hvor viktig det er å holde rett avstand.

Virkemidlene i aksjonen er plakater med oppfordring til riktig avstand koplet til lærefelt der man ved selvsyn og en markering i vegbanen kan kontrollere seg selv. Vegvesenet planlegger å dele ut informasjonsbrosjyrer flere ganger i sommer. Videre har vi allerede fått mediefokusering på problemet. Dette siste fortsetter vi med gjennom annonser i tiden framover.

Påkjøring bakfra er ulykkesårsak i omlag halvparten av personskadeulykkene i vårt fylke. En reduksjon på 5% betyr i området 20–25 ulykker i løpet av året. Reduserte samfunnskostnader kan vi trolig sette til 40–50 millioner kroner.



Oddvar Foss og Turid Hinna ute på vegen for å informere om hvor viktig det er å holde rett avstand.

TEKST OG FOTO: ARNE G. VASBØ



Verdiorientert personalpolitikk

Eit forslag til personalpolitikk for Statens vegvesen er no ute til høyring i alle fylke. Det er lagt vekt på fire område: likestilling, oranisasjon, livsløp og arbeidsmiljø. På alle desse områda blir det fokusert på verdiar som gjensidig respekt og omtanke for andre, fleksibilitet og ansvar for eigen og etatens utvikling.

Livsløpspolitikk er eit nytt omgrep i etaten, og inneber at den enkelte sitt behov skal sjåast på innanfor ramma av etaten sitt behov i alle fasar av livet.

Det skal vera rom for tilpassing til livssituasjon, omsorgsoppgåver, helse og arbeidskapasitet for den enkelte.

18. juni blei det halde møte for leiarar og tillitsvalde om den nye personalpolitikken, med sikte på å finna gode løysingar for å gjennomføra han i praksis lokalt. Personalleder Hanne Hermanrud har særleg store forventningar til det som gjeld leiarane, fordi ho meiner måten dei handterar dette på, vil vera avgjerande for korleis det vil fungera nedover i systemet. Om

leiarane sin rolle heiter det mellom anna i forslaget til personalpolitikk: Statens vegvesen ønsker ledere som tar ansvar for å gjennomføre og videreutvikle etatens personalpolitikk og som tilrettelegger for læring og utvikling. Vi forventer at våre ledere skal være forbilder for sine medarbeidere. Lederne har et spesielt ansvar i sine lederoppgaver for å være bindeledet mellom del og helhet og for å tilpasse etatsidentiteten til fremtidens utfordringer.

Tekst: Berit Lunde

Effektivisering av lønnsfunksjonen?

Vegdirektoratet har hatt to grupper i arbeid for å vurdere effektivisering av lønnskjøring og skjehandtering i Statens vegvesen. No har gruppene avslutta sitt arbeid, og trur det er mykje å henta på å gå over til elektronisk skjehandtering.

Björg Marit Håland ved personalseksjonen på vegkontoret har vore med i gruppa som har vurdert effektivisering av lønnskjøringa. Det vart vurdert å oppretta eit sentralt lønnskonto, men med vegvesenet si oppbygning og struktur, vil det ikkje vera noko særleg å henta ved dette verken i innsparte kostnader eller større effektivitet, seier Björg Marit. Noko systemansvar kunne nok vore flytta til eit slikt sentralt lønnskonto, slik at t.d. oppdatering av register kunne gjerast sentralt i staden for i 19 fylke, men dette utgjer ein så liten del av totalarbeidet at det likevel ikkje vil lønna seg, meiner arbeidsgruppa.

Når det gjeld skjehandtering, derimot, meiner gruppa at det vil vera mykje å spara på å innføra elektronisk registrering av ulike skjema. Blir det aktuelt, kan skjema fyllast ut, sendast og delvis kontrollert elektronisk, seier Björg Marit, som trur ein slik raskare måte å handtera skjema på vil vera meir rasjonelt både for den enkelte lønsmottakar, overordna og for lønnskontoet.

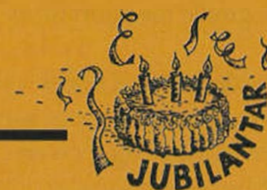
Tekst: Berit Lunde

For 25 år sidan

Stor premie for forslag

For en tid tilbake fikk Karl E. Grude og Johannes Rørtveit melding om at de hadde fått 5000 kroner i premie for et forslag til forbedring. Det er blant de høyeste beløp som er utbetalt i premie for et forslag i vegvesenet.

Forslaget gjaldt en tralle for boremaskin for opptak av asfultprøver. Slike prøver skal tas i et bestemt mønster på vegbanen og de skal tas med relativt korte mellomrom. Tidligere måtte laboratoriefolkene bære maskinen inn og ut av en varebil når den skulle flyttes.



50

Odd Ragnar Fuglestad
Laboratoriet
3. august

60

Olav Kleven
HMS-seksjonen
14. juli

Administrasjonsavdelingen – ryggsekk eller god hjelper?

Av administrasjonssjef Eddie Westad



Fra og med 1998 er Administrasjonsavdelingens (A) budsjett finansiert via de andre avdelingenes budsjetter. Dette har ført til sterkere fokus på hva avdelingene får igjen for de noe over 30 mill. kr (derav 7 mill. til husleie) som belastes deres budsjetter. Det at en avdeling som vår utsettes for et visst press fra brukerne er sunt og naturlig, og kan bidra positivt til vår utvikling.

Ryggsekk

Flere har brukt uttrykket ryggsekk for å illustrere hvordan A tynger de andre avdelingene og svekker deres konkurransevne.

Når jeg tar på meg en ryggsekk er det for å sikre en behagelig og smidig avviklet tur, innholdet i sekken skal sørge for det. Intensjonen med A er tilsvarende å bidra til at de andre avdelingene kan utføre sine oppgaver på en effektiv måte.

A sin forretningsidé

Avdelingens «forretningsidé», som forøvrig inngår som en del av vår årsplan, er som følger:

«Administrasjonsavdelingen (A) skal bidra til at fagavdelingen kan rendyrke sine primæroppgaver. Trafikk-/utbygging- og produksjonsavdelingene (TUP-avdelingene) skal være effektive eksperter på sine fagområder, og i minst mulig grad etablere små, sårbare og lite utviklingskraftige fagmiljøer for utførelse av administrative oppgaver.

A sin utfordring blir å utføre våre oppgaver på en så god måte at vi anerkjennes som service-innstilte eksperter som utfører oppgavene på en rasjonell måte. Dette vil føre til at hovedtyngden av administrasjonsoppgavene forblir på A, og at administrative oppgaver som TUP-avdelingene utfører idag overføres til A. En slik utvikling vil også være i tråd med intensjonene for regionalisering/spesialisering som foregår på landsbasis.»

Jeg er svært positiv til at vår produksjonssjef har tatt initiativ til drøfting av arbeidsdelingen mellom A og P, og jeg tror det ville vært nyttig med en gjennomgang også for de andre avdelingene.

Hva går pengene til?

A har tre hovedfunksjoner, nemlig service, policy og kontroll/oppfølging. Dette innebærer at en del av avdelingens ressurser går med til oppgaver som ikke direkte etterspørres av de andre avdelingene. Oppfølging av policy og regelverk samt implementering og drift av kompliserte etatsløsninger innen blant annet økonomistyring og IT er ressurskrevende oppgaver, som den enkelte avdeling ikke alltid ser nytten av.

De ulike seksjonenes viktigste funksjoner er:

- AO: Fakturabehandling, økonomioppfølging, kasse og controller
- AIJ: Juridiske tjenester og overordnet innkjøp
- AIT: Drift og oppgradering av nettverk, servere og PC'er, samt brukerstøtte
- AG: Grafiske tjenester, kopiering og DAK
- AP: Kompetanseutvikling, organisasjonsutvikling, lønn, tilsettinger og rådgivning i regelverk
- AF: Kantine, renhold, vaktmester, arkiv, post, sentralbord, kontorhold, og bibliotek

Service/brukerfokus

På A er det satt fokus på kunde/leverandørtenkning og serviceholdning. Med kunde/leverandørtenkning menes at en ved oppgaveløsning i større grad må spørre: Hvem etterspør (er villig til å betale for) denne aktiviteten? Vår tredelte funksjon bidrar til å komplisere dette bildet. Også når det gjelder service er dette en utfordring i og med at kunden ikke alltid kan få det han/hun ber om. Vår oppgave blir å forklare kunden begrensningene og å gjøre begrensningene minst mulig.

Mitt inntrykk er at A jevnt over leverer bra tjenester og yter god service. For å kunne øke kundefokus og bedre servicen ytterligere er det avgjørende å få innblikk i hvordan brukerne opplever servicen og kvaliteten på avdelingen. Flere av avdelingens seksjoner har foretatt brukerundersøkelser. Resultatene derfra vil bli brukt til å foreta forbedringer, og gir grunnlag for mer detaljert/tematisert oppfølging mot brukerne. Jeg vil i løpet av året besøke trafikkstasjonene og produksjonsområdene for å få innspill fra brukerne utenfor vegkontoret. Slike innspill kan gi viktige bidrag til videreutviklingen av A.

SENK FARTEN!

Ulykkesrisikoen er stor på E39 mellom Heskestad og Ålgård, viser målingar utrykningspolitiet har gjort. Derfor har vegvesenet i samarbeid med utrykningspolitiet valt denne strekninga som mål for sommarens senk farten-aksjon.

To skilt i kvar retning blir å sjå på strekninga fram til 8. august, og så blir dei tatt ned og lagt på lager til neste sommar, fortel koordinator for aksjonen i Rogaland, Erlend Aksnes. Grunnen til dette er at sommaraksjonen skal gå over tre år.

Landsomfattande kampanjestart var mandag 14. juni, og denne vart markert med avduking av skilta på den nye kontrollstasjonen på Krossmoen.

Aksjonen skal fokusera på fartsreduksjon i trafikkfarlege område, og skilta er utforma slik at dei ikkje skal distrahera, men berre informera trafikantane.

«Høg ulykkesrisiko – senk farten» er den enkle budskapet på dei gule skilta, som du kan sjå eitt eller fleire av i kvart fylke denne sommaren.

Senkar du farten med 5 km/t, minkar risikoen for personskader med 10% og faren for dødsulykker med 20%. Ein fartsreduksjon på 10 km/t minkar risikoen for personskader med 20% og dødsulykker med 40%, og målet med aksjonen er å redusera talet på alvorlege ulykker i sommartrafikken.

Tekst: Berit Lunde

Foto: Harald Sel



TILLITSVALGTES SPALTE

«Kompetanse og lønnsutvikling»

Ivar Hebnes

NIF Norske Sivilingeniørers forening



Kvar vår er det ein fast «kamp» som pågår i arbeidslivet; det årleg lønnsoppgjeret.

1999 vil vera eit spesielt oppgjer. Ikkje berre er det eit mellomoppgjer, men blant dei store organisasjonane som organiserer personar med høgare og lang utdanning, er det nye konstallasjonar som vil opptre i år. AF er sterkt redusert og Akademikarane er på banen for fullt. I tillegg er ein stor organisasjon som NITO på veg ut av AF og er berre eit «passivt» medlem i år.

Ved lønnsoppgjera saknar eg ein fast lønnspolitikk i Statens vegvesen som sikrar etaten rekruttering av personar med høg kompetanse og hindrar at personar som er blitt gode vegplanleggjarar i etaten forsvinn. Slik situasjonen er blitt no, er det stor fare for at kompetansen tørkar, og dette må leiinga i vegetaten gjera noko med. Talet på studentar på NTNU med hovudfag / hovudoppgåve innafor veg- og samferdselsfag er for hausten 1999 nede i 4-fire-stk. I fjor var talet 16 stk. Denne situasjonen er ein katastrofe med tanke på gjennomsnittsalderen på ingeniørane tilsett i Statens vegvesen.

Med den lønnspolitikk som vår etat praktiserer i dag er me konkurransedyktig i lønningane for nyutdanna. Det vil seia at nyutdanna sivilingeniørar får tilnærma same lønn det første året etter eksamen i Statens vegvesen som i privat sektor. Utsegn frå konsulentbransjen, som ofte konkurrerer med vegfolk frå NTNU, at når dei ikkje klarar å konkurrera med Statens vegvesen om nyutdanna, vil dei heller «kjøpa» desse ingeniørane over til seg etter 3–5 år. På denne tida har Statens vegvesen lært dei opp til å bli gode vegplanleggjarar.

Det er liten vilje i etaten til å gje både nyutdanna og eldre ingeniørar ei rettferdig lønnsutvikling over tid. Difor forsvinn fleire og fleire unge NIF-medlemmer over til konsulentbransjen og etaten vert tappa for verdfull kompetanse.

Den same manglande lønnspolitikk har vore ein katastrofe for seniorane i etaten.

Med sterk satsing på begynnarlønningane og låg lønnsutvikling for seniorane, er skilnaden i lønn på nyutdanna og personar med 20 år med praksis, og som er definert som spesialistar, under 20%. I privat sektor er skilnaden mellom 50 og 100%. Dersom dette ikkje vert endra med ein ny og meir offensiv lønnsprofil, vil etaten bli merka i mange år framover. Dette er ikkje bra i dagens situasjon med så mange «privatiseringskåte» politikarar på Stortinget.



RETURADRESSE:
Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197
4001 Stavanger



Norge skal få ein nasjonal verneplan for vegkulturminne. Registreringsarbeid er nå i gang over heile landet. I desember 2001 skal Vegdirektoratet senda si innstilling til politisk behandling i Samferdselsdepartementet. I Rogaland blir registreringane utført av Jan Adriansen. Ryggjavegen har vore med han på synfaring langs den gamle vegen frå Bakka bru til Elgjestraum i Sokndal. På denne ruta fins det mellom anna fire verneverdige bruer. Her står Jan Adriansen over eine brukaret på Hølen bru. Etter Adriansen si meining er dette ei av dei flottaste steinbruene i Rogaland.

Reportasje side 17 til 19.



Statens vegvesen
Rogaland