

RYGJAVEGEN

Nr. 2 • Mai 2000 • 28. årgang



Kåre Gilje i broytebilen. Side 20

- 4** I Stoltenbergs hus
- 6** Hove–Vatnekrossen
- 8** Storhauganlegget
- 10** Rasfaren
- 14** Fire felt til flyplassen
- 16** Trafikk-nomader



Statens vegvesen
Rogaland



Vegsjeftelingen

VIRKEMIDLER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

Inngangen til det nye årtusenet har ikke vært god når det gjelder ulykkes-situasjonen på vegnettet i Rogaland. I løpet av årets tre første måneder har vi opplevd at 11 mennesker er drept i Rogalandstrafikken. Det som gjør det enda mer tragisk er at ti av disse var mellom ti og 23 år. Ulykken i Byfjordtunnelen der tre ungdommer mellom 17 og 20 år omkom, gjør et spesielt sterkt inntrykk fordi den forteller om holdninger til fart hos de yngre bilførerne som bør mane til alvorlig ettertanke. Jeg skal ikke moralisere over uvettig bilkjøring hos unge førere, det har mange før meg gjort. Vi bør heller tenke etter hvorfor noen oppfører seg slik, og om det er noe vi kan gjøre for å forebygge denslags adferd. Vi vet at det finnes et ganske stort antall risikosøkende ungdommer som velger seg ulike arenaer for sin adferd. Jeg tror ikke vi kan moralisere eller avlære ungdommen denne adferden helt. Kanskje kan vi heller kanalisere den inn mot aktiviteter som ihvertfall ikke innebærer noen fare for andre.

Statens vegvesen spiller en betydelig rolle i holdningsskapende arbeid når det gjelder trafikantadferd. Spørsmålet er bare om vi når fram til de rette risiko-gruppene. Jeg har ingen fasitsvar på hva som skal til, men jeg konstaterer at dette er en stor utfordring. Vi vet at mellom fem og 15 prosent av trafikantene har en adferd i trafikken som innebærer risiko. Vi når dem ikke ved å annonsere i avisene og tilby kurs i trafikksikker adferd. Kanskje må vi tenke radikalt og utradisjonelt både innen skoleverket og innen føreropplæringen for å endre holdningene.

I disse dager sendes det ut et forslag fra Vegdirektoratet om prikkbelastning i førerkortet. Det kan være et skritt i riktig retning. Vi vet imidlertid at når det er lite sannsynlig å bli tatt for risikofylt adferd, enten det gjelder hastighet eller annen uønsket adferd, vil effekten sannsynligvis bli liten. I Australia kjører hver bilfører gjennom en fartskontroll i gjennomsnitt hver sjette uke. Det fører til at fartsgrensene respekteres. Vi vet fra våre hjemlige trakter at ATK (automatisk trafikkontroll, eller fotobokser) er et effektivt virkemiddel for å få fartsnivået ned.

Den debatten som har vært, og som pågår, viser at ut fra en faglig vurdering er det økt trafikkontroll som har klart best effekt. Sammen med et vedvarende holdningsskapende arbeid har vi muligheter for å nå lenger med tanke på å redusere antallet drepte og skadde i trafikken. Det er imidlertid avhengig av at politiet gis muligheter til økt kontroll, både når det gjelder oppfølging av ATK og når det gjelder generell overvåking av trafikken. Vi er heller ikke fremmed for at Statens vegvesen bør overta noen av politiets oppgaver i forbindelse med ATK. Så dersom samfunnet mener alvor med å satse på trafikk-sikkerhet ligger virkemidlene klare. Det er bare å ta dem i bruk.

Tor Geir Espedal

INNHALD

Vegsjefteigen	2	20 km sykkelveg i Time og Klepp	19
To fy-ord	3	Kåre Gilje – 42 vintrar som brøytebilsjåfør	20
Intervju med stats- sekretær Eirin Sund	4	Statens vegvesen på yrkesmesser	21
Rv 13 Hove – Vatne- krossen snart ferdig	6	Kryssord	22
		Autovern langs E 134	23
Spesielt sikringsarbeid på Storhauganlegget	8		
Vegveven er tatt i bruk 9		Virkeligheten bak trafikkulykkene	24
Ferdsl og arbeid på rasutsette vegar:		Sykel i Stavanger	25
– Vestlandsrisikoen	10	Bedriftsidrettslaget:	
– Rasfare i Ryfylke	12	– Bordtennisgruppa satsar til hausten	26
– Rasområde i Rogaland	13	– Fjelltopp-vandring ..	27
Fire felt i Sømmevågen på Sola	14	– Vinnerene av Vegcupen i 1977	27
		Helse-, miljø og sikkerhet	28
Kor ligg Haugesund trafikkstasjon?	16	Personalnytt	29
Søppelplukking med maskin	18	Avdelingsleiar- kommentar	30
		Hals øve håve	31
		Tillitsvalgtes spalte	31

RYGJAVEGEN

Nr. 2 – mai 2000

Ansvarleg redaktør: Harald Sel

Redaksjon: Birgit Høiland Gudmestad

Redaksjonsråd: Bjørn Martin Alsaker, Nidunn Sandvik
Eiterjord, Nils Lausund, Oddveig Levang,
Tormod Nag, Lars S. Simonsen

Sats/layout: Sissel Norland

Trykk: Centrum Trykkeri as

Framsidedfoto: Jon Ingemundsen

Baksidedfoto: Harald Sel

Opplag: 2000 eksemplar

Internett: www.vegvesen.no/rogaland E-post: birggu@vegvesen.no

To fy-ord



Det er to ord som har vore mykje brukt det siste året. Ingen av dei er spesielt vakre eller poetiske i utgangspunktet, og eg meiner bestemt at dei etter kvart har fått ein sær negativ dâm. Det eine av dei to stygge orda er «omstilling». Det andre er «effektivisering». Difor skal eg **ikkje** bruka dei to orda meir i denne spalten.

Men utan å nemna dei to forargelege orda, skal eg seia litt om noko eg meiner å ha observert i den tida dei har vore moteord i etaten. Av og til, og helst når det ikkje er for mange fine titlar til stades, tykkjer eg å merka ein litt oppgitt og trøytt stemning. Legg til eit mål motløyse og ein knivsodd med bitterhet og bland det med aggressivitet, så skulle det bli den sausen av misstemning som eg merker rundt om i etaten. Det er kanskje minst av det på vegkontoret, og då er det fort gjort å gløyma at flesteparten av dei som jobbar i etaten gjer dagsverket sitt andre stader. Dei to fy-orda er ansvarlege for mykje av elendet. Uansett kor mange utrekningar og konsekvensanalysar folk blir dunka i hovudet med, så insisterer dei på å tenkja sjølv. Mange kjem fram til heilt andre konklusjonar enn dei offisielle, og får ikkje same sluttsummen på reknestykkja. Uansett kor gale det er – slik er det.

Det som er trist, er at vegvesenet etter kvart kan byrja å likna på dei fylkesvegane me ikkje får pengar til å stella skikkeleg. Samhaldet og etatsstoltheten tek skade, og påkjenningar vil raskt bryta ned det som er att. Kva gjer trafikk-sjefen når slikt skjer på fylkesvegane? Jau, han skriv ned aksellasta for å redusera trykket, og i verste fall blir vegen stengd!

Men så langt treng me kanskje ikkje å trekkja samanlikninga. Vegvesenet har likevel ein stor fordel. Det var veldig mykje trivsel, yrkesstolthet og samhald frå før, og det er framleis slike kvalitetar som pregar etaten. Det som lyser ein kvar i møte som vitjar eit anlegg der vegvesenet arbeider, er kreativitet og dugleik. Det er også mykje kompetanse i etaten – og det innanfor ei mengd ulike fag. Berre sjå på informasjonsbrosjyren som går ut til skuleelevar; etaten kan by på lærlingeplassar i godt over 20 fag.

Det er all grunn til å retta nakken og sjå framover. Same kor mykje dei to forargelege orda blir brukte, så må nokon gjera jobben i framtida òg. Det går ikkje an å klara seg utan den kompetansen som vegvesenet sit på.

For folk flest, er det utedrifta som er vegvesenet. Då statssekretær Eirin Sund i samferdselsdepartementet var heilt ny, og enno ikkje hadde rukke å setja seg inn i det som gjeld framtida til etaten vår, spurte eg ho kva ho forbandt med vegvesenet. Svaret kom kontant:

– Dei er alltid på plass langs vegen. Og uansett kor tidleg eg er oppe, så har dei vore der før meg og brøyta og strødd!

Birgit Høiland Gudmestad

– ROGALENDING I STOLTENBERGS HUS

Eirin Kristin Sund frå Ålgård brukte to sekund på å seia ja då Jens Stoltenberg ringte og ba henne bli statssekretær. Men ho påstår at ho vart øvegjidde. Ho hadde aldri trudd at ho kunne bli noko anna enn rådgjevar og ho hadde i allefall aldri gissa på Samferselsdepartementet.

TEKST OG FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD



Eirin Sund var ikkje i departementet då utsendingen frå Rygjavegen kom dit. Ho måtte vera med ministeren i Stortinget. Men då resepsjonisten eit par timar seinare annonserte at «no kjem Eirin om to minutt», så gjekk det akkurat to minutt før døra fauk opp og Eirin kom springande inn i kort skjørt og flagrande jakke. Kanskje var antrekket valt etter aerodynamiske prinsipp for at Eirin skal springa fort nok til å rekka alle avtaler og plikter?

Ho rakk ikkje å koma seg inn til Oslo før ho måtte stå til svars i temmeleg heite samferdselssaker. Før folk flest hadde fått med seg kven den nye leiinga i departementet var, måtte Eirin på TV og forklara kvifor ferjerutene til Finnøy skulle halverast. Så i løpet av den første veka stupte ho rett inn i departementets ruvande saksbunke, ho besøkte Vegdirektoratet – og ho helsa personleg på alle tilsette i departementet. Den nytilsette statssekretæren som

Vegdirektoratets nettavis presenterte som barnehagevikar frå Ålgård, har tidlegare vore politisk rådgjevar i miljøverndepartementet. Fram til valet i fjor var ho rådgjevar i eit firma som tek hand om spesialavfall frå oljeindustrien. Berre to dagar før ho sa ja til Jens, fekk ho tilbod om jobb som politisk rådgjevar for fylkestinggruppa. Ho har også starta ein barnehage og det var ho som starta frivillighetsentralen i Gjesdal kommune. Ho har i det heile vore flink til å dra ting i gang.

– Bortsett frå året i Miljøverndepartementet har eg ikkje vore politikar på heiltid. Det har vore vanskeleg å kombinera alle verva med vanleg jobbing, og eg hadde mykje fråver. Eg ville ikkje gje avkall på politikken, men tykte jo eg måtte ha ein jobb. Så etter valet i fjor vart eg vikar i barnehagen, for å vera meir fleksibel. Faren min var oppriktig bekymra for pensjonspoenga mine.

– Faren min var oppriktig bekymra for pensjonspoenga mine.

Det er mykje Eirin Sund skal kombinera, og ho vedgår ope at det ikkje alltid er enkelt å få det til. Ho er mor til ei jente på ti år og ein gut på sju år.

– Det er ikkje så veldig kjekt. Eg skal vera vekependlar til Oslo. Mannen min og eg har alltid delt på alt, no sit han att med heile ansvaret i vekene. Men me bur landleg til på Ålgård, og ungene går på ein fin skule. Me vil ikkje bytta bort dei omgjevnaene. Dessutan, på denne måten kan eg konsentrera meg fullt og heilt om jobben når eg er i Oslo.

Eirin Sund har eit sterkt forhold til partiet. Ho byrja i AUF då ho var 13 år, og vart leiar i fylkeslaget då ho var 18. Ho vart vald inn i kommunestyret i Gjesdal så fort ho var gammal nok, og

er no inne i sin fjerde periode. I forrige periode var ho varaordførar i kommunen. No er ho nestleiar i Rogaland Ap og ein av to rogalendingar med politisk påverknad i regjeringa. Fylkespartiet hadde årsmøte helga etter at ho vart statssekretær, og Eirin var sjølv sagt med.

– Eg måtte ut av møtesalen av og til og retta ryggen. Eg kjenner forventningane. Eirin Sund har respekt for oppgåva ho har teke på seg, men gler seg òg. Ho har heller ikkje problem med å finna seg til rette i departementet med «barnehagebakgrunnen» sin.

– Embedseksamnar har dei nok av. Eg er her som politiskar.

– Politikk er eit fag i seg sjølv, men det er ikkje eit fag ein kan lesa seg til. Det må lærast gjennom praktisk politisk arbeid. Eg har ingen universitetseksamen, men det var politikaren Eirin regjeringa ville ha. Eg er bekvem med bakgrunnen min.

Eirin Sund har tru på hardt arbeid og jobbar målretta. Ho har ikkje vore å finna blant dei som har stått på Løvebakken med plakatar og demonstrert mot Stortingsvedtak, eller oppsøkt sentrale politikarar for å køyra fram hjertesaker.

– Eg var ikkje blant dei som reiste til Oslo for å få tunnel til Frafjord, sjølv om eg var for prosjektet. Eg har meir tru på å arbeida lokalt og få klare vedtak, slik at ønskjene blir synlege. Eg trur sentrale politikarar har forståing for saker som det er semje om lokalt. Nei, skal eg gå i tog eller stå og gryla om noko, må det vera noko som gjeld saker og ting utanfor våre grenser,

seier Eirin Sund.

Det er saker som gjeld miljø, fordeling og fattigdomsproblem som kanskje kan få fram aktivisten i den tidlegare AUF-leiaren.

– Eg er litt uroa over forbruksveksten. Det store fleirtalet i Norge har det rimeleg bra. Likevel klagar me ofte over ting som ikkje er så viktige. Eg håper eg framleis kan meina noko om dette, sjølv om eg skal arbeida med samferdsel.

– Eg håper eg framleis kan meina noko om miljø- og fordelingspolitikk, sjølv om eg skal arbeida med samferdsel.

Statssekretæren er altfor driven til å koma med konkrete lovnader i Rygjavegen. Men ho er kjent for å vera oppteken av miljøet, og har nok teke med seg miljøbevisstheten inn i den nye jobben. Samstundes ser ho praktisk på det. Ho ønskjer at det skal satsast på kollektivtrafikk, er oppteken av tryggleik og tykkjer bybane på Nord-Jæren er ein god ide. Ho har også ein draum om å gjenopna Ålgårdsbanen – ein gong inn i framtida. Dessutan er ho for bompengefinansiering.

– Kollektivnettlet kan ikkje vera like tett over alt, og me treng bilen. Vekstpotensialet i Norge ligg i distrikts-

næringar, slik som til dømes havbruk, og det må jo gjerne foregå i distrikta. Føresetnaden er at det går an å koma seg dit, og at varene kan transporterast fram.

– Rammene er stramme og det er mykje som bør høgt opp på prioriteringslista. Eg hadde ikkje vore inne i departementet ein gong, før telefonane kom, og første store saka gjaldt ferjesituasjonen på Finnøy. Men sjølv om eg nok kjem til å sjå nøyse på lokale saker, så er jobben min å sjå på heilskapen. Eg skal vera truverdig og skikkeleg. Eg hadde ikkje vore her, dersom eg skulle redda alle prosjekt i Rogaland. Folk i Rogaland kjem til å bli skuffa meir enn ein gong, det er eg ikkje i tvil om.

– Folk i Rogaland kjem til å bli skuffa meir enn ein gong.

Eirin Sund er glad Terje Moe Gustavsen vart samferdselsminister. Ho kjenner han frå før, frå då ho sat i Kossmo-utvalet og skulle modernisera offentleg sektor. Dei har òg sitte saman i landsstyret i Det norske Arbeidarparti. Sistemann på plass i maktrioen er politisk rådgjevar Arnt Frode Jensen frå Herøy i Nordland. Han har også solid parti- og organisasjonsbakgrunn, og har mellom anna vore ordførar i Herøy kommune i 12 år.

– Me er ein bra gjeng og me jobbar godt saman. Det skal ikkje mangla handkraft og synlegheit. Me lider ikkje av beslutningsvegving, slår statssekretær Eirin Sund fast.



Byggjeleiar Kjell Øwre har en eit svært stort anlegg å halda styr på.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD



Det tek til å bli grønt rundt nye riksveg 13 ved Hove. Midt i bildet skimtast nordenden av miljøtunnelen.

Riksveg 13 Hove-Vatnekrossen: Anleggsperioden går mot slutten

Riksveg 13-anlegget på Austrått i Sandnes skal vera ferdig til hausten. Det svære anleggsområdet, heile 2,8 kilometer i utstrekning, har sysselsett entreprenørar og vegvesenets eigne folk sidan våren 98. Det aller meste har gått veldig bra, minst ein ting har gått forferdeleg gale, og heile anlegget har blitt mykje dyrare enn først tenkt.

Det som gjekk forferdeleg gale, er sjølvsagt ulukka som kosta ein av arbeidarane livet. Trond Olav Stangeland omkom i ei arbeidsulukke på anlegget natt til 10. november 99. Denne hendinga kasta skugge over mykje av aktivitetane på riksveg 13-anlegget i tida etterpå.

Dyrt og vanskeleg

Andre ting som har gått gale, men i ein heilt annan og mindre viktig kategori, er budsjetteringa. Det var ikkje noko gale med budsjetteringa i utgangspunktet, men føresetnadene som budsjettet kvilte på har endra seg eit par-tre gonger i løpet av tida som har gått frå anlegget vart planlagt og fram til no. I følgje det siste kostnadeoverslaget vil heile anlegget koma på 140,5 millionar kroner. Overslaget har blitt justert opp fleire gonger, og den siste gongen var auken på 12,7 millionar kroner i forhold til dei siste tala Stortinget tok stilling til.

– Det er svært mange ting som har komplisert anlegget og gjort det dyrt. Mellom anna vart omlegginga av den store interkommunale vassleidningen dyrare enn venta og det måtte byggjast ein ekstra jordbruksundergang fordi jordskifteretten ikkje fann ein god nok jordskifteplan. Overslaget for kostnadene ved å overta grunn vart òg for lågt. Også planlegging og prosjektering,

administrering og vegbygging i eigenregi vart dyrare enn først rekna med, seier prosjektleiar Gunnar Nærum. I tillegg disponerte ikkje vegvesenet alt det arealet som anlegget omfattar då arbeidet starta, og måtte venta med å utvida anleggsområdet til alle formalitetane var i orden. Dermed kunne ikkje maskinar og mannskap disponerast optimalt, og dette har gjort det ekstra tungt og komplisert å leia arbeidet.

Resultatet blir bra

Det meste har likevel gått bra, og eit fint riksveganlegg har teke form der eit ukyndig auge for berre få månader sidan ikkje såg anna enn kaos.

– Bortsett frå miljøtunnelen og Iglemyr bru har alt arbeidet gått i eigenregi. Dessutan kan det henda at arbeidet med Kyrkjevegen fram til Vatnekrossen blir sett ut til private, fordi produksjonsavdelinga ikkje har tid til å gjera arbeidet. Asfaltarbeida til slutt blir sett ut som ei eiga kontrakt, og det kan bli oss sjølv eller andre som får den – det er ikkje avgjort enno, seier byggjeleiar Kjell Øwre.

Seinare skal også arbeidet med planing og grøntanlegg ut på kontrakt, og det same skal støyskjerminga.

Det er lagt vekt på at anlegget skal vera fint. Oppe på miljøtunnelen skal terrenget «leggjast på plass» slik at det blir



grøntareal oppå det støypte tunnel-taket. Det skal gå ein gang- og sykkelveg tvers over tunnelen, og også på langs skal det vera gang- og sykkelveg. Sjølv om det har vore harde tak og høg stressfaktor hjå dei som har hatt leiar-

ansvar for dette anlegget, så påstår byggjeleiar Kjell Øvre at han slett ikkje gler seg til å bli ferdig og flytta inn att på vegkontoret. – Eg har trivdes her. Det har vore slit-samt, men interessant.

Slik ser det ut på sorsida av miljøtunnelen. Utsikta er frå Iglemyr bru, der Iglemyrvegen skal kryssa over riksveg 13.

FAKTA OM ANLEGGET:

Riksveg 13 mellom Hove og Vatnekrossen i Sandnes omfattar:

- 2800 m ny riksveg
- nær 2000 m ramper i toplankryss
- nær 900 m med omlegging av eksisterande vegar
- om lag 250 m omlegging av private tilkomstvegar
- over 2000 m gang- og sykkelvegar og fortau
- om lag 1200 m jordbruksvegar
- ein 485 mlang miljøtunnel i betong
- Kyrkjevegen bru
- Iglemyr bru
- Prestegårdsvegen bru
- Ålgårdsvegen bru
- Hovemarka bru
- to jordbruksundergangar
- omlegging av vass- og avløpsleidningar og -kabler
- riving av fire hus og ein gammal tyskarbunkar
- grøntanlegg, støyvollar og murar.

Ein takk til...

Øvre tykkjer det er mange som bør nemnast særskilt no når anleggsarbeidet går mot slutten:

– Vår eiga produksjonsavdeling med anleggsleiar John Reidar Gard i spissen. På byggherresida byggjeleiar for Hovemarka bru, Lewy Dalen, byggjeleiar for Iglemyr bru og elektroinstallasjonane i miljøtunnelen, Bente Pihl, byggjeleiar for Prestegårdsvegen bru Arild Hove, Jan Olav Djuvslund som har ansvar for natursteinsmuren ved Prestegårdsvegen bru og i tillegg folka på veglaboratoriet på vegkontoret. Alle har gjort ein sær god jobb, skryt byggjeleiar Øvre.

No er arbeidet i gang med å planleggja ein verdig opningsseremoni for anlegget. Opningsdato er ikkje fastsett, men det blir i månadsskiftet september-oktober.

Byggjeleiar Kjell Øvre ser meir pragmatisk på det. Hadde det vore opp til han, kunne arbeidarane berre flytta kjeglene til sides når dei var ferdige og så kunne folk teke vegen i bruk utan meir styr.



Ålgårdsvegen bru blir, som dei fleste av bruene på anlegget, bygd av vegvesenet.

STORHAUGANLEGGET:

Naboane sikra med mur og stålbjelkar



Tunnelgjengen på Storhaug i Stavanger har snart sprengt seg veg under heile bydelen og nærmar seg gjennomslag. Arbeidet med å gjera klar påhogget ved Strømsbrua har gått føre seg sidan januar, og eit heilt spesielt sikringsarbeid har stått på dagsorden no på ettervinteren.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Rett over det som skal bli tunnelopninga ut mot Strømsbrua ligg eit hus. Då vegvesenet starta arbeida med forskjeringa, vart det avslørt at halve huset sto på fjell og den andre halvparten kvilte på lause grusmassar. Desse grusmassane var opptil 4,5 meter djupe under det mest utsette hjørna av huset. Støttemuren framfor huset viste seg også å kvile på jord og dårlege grusmassar. Dersom spren-

gingsarbeida hadde starta utan at det vart gjort noko med dette, kunne skakingane fått lausmassane til å skli ut og huset kunne fått store skader. Dermed måtte huset sikrast. Stålbjelkar vart bora ned i fast fjell, og på dei vart det sveisa fast nye stålbjelkar. Etter kvart som dette vart gjort, vart den gamle støttemuren, den som kvilte på laus grus, plukka ned bit for bit. Til slutt blir denne stålkonstruksjonen dekkja av ein mur, slik at berre muren blir synleg.

– Denne typen sikringsarbeid er sjeldan,



KOLLEKTIVSATSINGA MÅ UTSETJAST

Arbeidet med rundkøyningar i tilknytning til Storhaugtunnelen startar i løpet av sommaren, og tunnelen opnar våren 2001. Men noko av arbeidet blir utsett til seinare. Mellom anna skulle ein stor undergang, med tilkomst i fire retningar, byggjast under rundkøyringa mellom Strømsbrua og Lagårdsvegen/riksveg 44. Tunnelen vil gje auka trafikk i området, og undergangen er ein del av kollektivsatsinga langs riksveg 44 – og dette tiltaket er viktig for trafikktryggleiken. No blir diverre denne delen av arbeidet utsett. På grunn av lågare budsjett-rammer totalt, og fordi anlegg som alt er i gang andre stader i fylket blir dyrare enn planlagt, må pengane som var sette av til denne undergangen haldast tilbake og brukast til andre formål. Undergangen i krysset mellom brua og Lagårdsvegen/riksveg 44 blir difor ikkje bygd før tidlegast i 2001.

Skyttelen går i Vegveven

Me har nett teke i bruk Vegveven, og for mange er dette enno eit nytt landskap å gjera seg kjend i. Alle skal bruka dette datanettverket, og her skal me finna det me treng like sjølvstøtt som me før forsynte oss av papirbunkene i posthylla. Men for dei som ikkje har tilgang til PC på jobb, vil framtida framleis innehalda mykje papir.



Statens vegvesen byggjer Storhaugtunnelen i eigen regi. Odd Magnar Nerland (f.v.) er byggeleiar, Tormod Steine er anleggsleiar og Øyvind Kommedal er leiar for heile prosjektet.

og det er lenge sidan me har vore borti noko liknande. No er arbeidet ferdig, og resultatet ser godt ut. Det er ikkje registrert endringar i grunnen under huset, seier byggeleiar Odd Magnar Nerland.

Påhogg mot Strømsbrua

Sikringsarbeidet har kosta vegvesenet om lag ein halv million kroner, noko som er lønsamt i forhold til å måtta kjøpa huset.

Siste veka i mars starta sprengingsarbeida i samband med tunnelpåhogget ved Strømsbrua.

Gjennomslag i mai

Den 1280 meter lange tunnelen skal vera ferdig driven i løpet av mai månad. I løpet av sommaren skal det lagast veg gjennom tunnelen, og røyr og andre installasjonar under vegbanen skal vera på plass i august.

Samstundes skal portalen mot Strømsbrua stå ferdig. Etterpå skal det monterast vass- og frostsikring inne i tunnelen, og elektriske installasjonar skal på plass. Anlegget skal opnast våren 2001.



Dette er arbeidsgruppa som har drive fram Vegveven i Rogaland. Fra venstre: Marit Th. Olsen, Unni Evang, Hilde Berg Johnsen, Birgit Høiland Gudmestad, Brit Elve Strand, Reidun Vehus og Arild Volden.

TEKST: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Her i Rogaland tok me vegveven i bruk 5. mai. Andre fylke har brukt den lenger, og i løpet av kort tid skal heile Statens vegvesen ha innført Vegveven som intranettløsning.

Det er sagt og skrive mange vanskelege ord og formulert mange tunge setningar om kor viktig inføringa av Vegveven er, og kva mål etaten skal nå med dette verktøyet. Ganske kort kan det seiast at nettverket skal gjera at alle som arbeider i etaten skal ha tilgang til den same informasjonen til same tid. Arbeidsdagen blir meir effektiv, fordi det me treng å vita kan hentast rett ut av maskinen me sit og jobbar framfor, og me slepp å kasta bort tid på å springa rundt og leita etter permar og lause notat. Systematisk bruk av Vegveven skal dessutan hindra at me sit og gjer den same jobben på kvart vårt kontor utan å vita om kvarandre, og me kan læra av dei erfaringane andre har gjort. Nytilsette skal dessutan kunna gjera seg fortare kjende i systemet

gjennom å «surfa» litt rundt på Vegveven. Her skal det nemleg stå kor alle tilsette jobbar og korleis kommandolinjer og organisasjonsstruktur er bygd opp. Handbøker, retningslinjer og fagstoff av ymse slag blir også å finna på Vegveven.

Framleis er det ei stor gruppe av tilsette som brukar heilt andre reiskap enn skjerm og tastatur når dei skal gjera eit dagsverk for etaten. Tilsette i utedrifta vil ikkje ha tilgang til informasjonen som blir lagra i Vegveven. I staden blir det etablert rutiner som skal sikra at alle som ikkje har jamnleg tilgang til PC får utskrift av etatsnyheter og annan informasjon dei treng. Oppdaterte utskrifter må vera tilgjengelege minst ein gong i veka. Som med alle nye reiskap vil det nok ta litt tid før alle kan nytta vegveven optimalt. Intranett er ikkje nytt i Statens vegvesen, men Vegveven er bygd opp litt annleis enn den forrige løysinga og strukturen er lik i alle fylka. Slik kan ein mellom anna søka etter og finna fram til informasjon i andre fylke og informasjon kan spreia raskt til alle som treng det.

Riksveg 13 ved Osberg, mellom Sand og Erfjord i Suldal, er mellom dei mest rasfarlege vegstrekningane i Rogaland. For å sikra vegen må det byggjast ny tunnel til ein pris på mellom 20 og 30 millionar kroner.



Riksveg 44 frå Sandnes til Vest-Agder grense er mellom dei minst rasfarlege hovudvegane i Rogaland. Berre mellom Hauge og Jøssingfjord i Sokndal er det registrerte rasområde. Med forholdsvis enkle tiltak vil ein kunne sikra det meste for mindre enn ti millionar kroner. Her ser me eitt av dei rasutsette partia langs Jøssingfjord.

Riksveg 42 mellom Helleland og Vest-Agder grense i Eigersund har rasfarlege strekningar på Gya. To nye tunnelar vil sikra dei verste partia, men det vil kosta mellom 30 og 40 millionar kroner.

Vestlandsrisikoen

Å ferdes på vegnettet på Vestlandet og i Nord-Norge kan være alt annet enn trygt som følge av rasfaren langs store deler av vegnettet. Dersom det hadde vært en tilsvarende situasjon på Østlandet, ville problemet allerede vært løst.

TEKST: HALVOR FOLGERØ
FOTO: BJØRN ALSAKER

Dette var en av flere interessante påstander som kom fram på en konferanse om rasfare i Leikanger i Sogn og Fjordane i mars. Arrangører av konferansen var Aksjonsgruppa for rassikring som opprinnelig ble etablert for å arbeide for rassikring av rv 55 mellom Sogndal og Leikanger. Senere er målsettingen blitt endret til å jobbe for rassikring generelt og spesielt for Vestlandet og Nord-Norge.

Aksjonsgruppe

I motsetning til vanlig praksis ved slike faglige konferanser var det en aksjonsgruppe som hadde tatt initiativ til og stod for gjennomføringen. Videre hadde de med stort hell sørget for

mediekontakt. Jeg registrerte flere innslag i både TV, radio og presse før konferansen og det var bred dekning under selve gjennomføringen. Målgruppen for konferansen var sentrale, regionale og lokale politikere, personell fra berørte vegkontor, transportorganisasjoner, næringslivet og andre interesserte. Hovedhensikten med konferansen var å sette fokus på rasfaren langs vegstrekningene på Vestlandet, spesielt med tanke på den nært forestående behandlingen av Nasjonal transportplan 2002–2011.

Del av null-visjonen

Konferansen hadde samlet en rekke deltakere fra de berørte Vestlandsfylkene. I følge programmet skulle daværende statsråd Dag Jostein Fjærvold holde åpningsforedraget, men på grunn av IT-Fornebu saken fikk han ikke



forlate hovedstaden. I hans sted møtte statssekretær Svein O Sandal. I sitt innlegg opplyste han bl. a. at daværende regjering i sitt forslag til Nasjonal transportplan 2002–2011 vil styre trafikksikkerhetsarbeidet i retning av null-visjonen og at rassikring er en del av en samlet satsing for å oppnå økt trafikksikkerhet.

Samfunn og næringsliv

Han viste videre til at Regjeringen i 1999 la fram en egen rassikringsplan som omfattet ulike tiltak i de seks fylkene som har rasproblemer (Rogaland er ett av fylkene). Ett av målene er at antall rasstrekninger skal reduseres med 150 fram mot 2011. Det var ellers innlegg fra både lokal- og regionalpolitisk hold og fra næringslivet som belyste konsekvensene av å være avhengig av et rasfarlig vegnett.

I denne sammenheng ble det orientert om hva rasfarlige strekninger betyr for utvikling av lokalsamfunn og næringsliv.

Psykiske virkninger

Konferansen satte også søkelyset på de psykiske virkningene av ferdsel på rasfarlige strekninger.

I et innlegg fra en daglig bruker av en rasfarlig strekning fikk vi en innlevelse i hvordan rasfare setter sitt preg på dagliglivet hos brukerne. Han beskrev den utrygghet som oppleves når den aktuelle vegstrekningen er eneste mulige transportløsning i jobbsammenheng og når barn skal kjøres til og fra ulike fritidsaktiviteter.

Det ble videre lagt fram forskningsresultater som har undersøkt holdninger hos mennesker som har vært utsatt for ras eller som er avhengig av

å benytte rasfarlige vegstrekninger i forbindelse med daglige aktiviteter som arbeidsreiser, kjøring av barn til / fra skole og andre aktiviteter. En konklusjon var at jo større risikoopplevelse, desto større psykisk belastning. Å leve med rasfare fører videre til stress og psykisk belastning som over tid vil ha betydning for folks psykiske helse og livskvalitet.

Uakseptabel risiko

En av konklusjonen på konferansen var at det ikke er akseptabelt at vegfarende på Vestlandet og i Nord-Norge som følge av rasfare skal utsettes for en høyere risiko ved ferdsel på veg. Det vil si at vestlandsrisikoen ikke kan aksepteres. Så får vi se hvordan dette blir fulgt opp når Stortinget skal fastsette rammene for Nasjonal transportplan for de neste 10 årene.



Varselskilt om rasfare fins det mange av langs vegane i Ryfylke.

Ryfylke har dei fleste farlege rasstrekningane i Rogaland. I vinter har det gått mange små og halvstore ras. Rasfaren er ei hard belastning for arbeidarane som skal rydda opp, seier oppsynsmann Helge Bakka.



Det rasar i Ryfylke

TEKST: HARALD SEL

Helge Bakka ved Sand veg- og trafikkstasjon likar ikkje å ha vakt i periodar med mykje regn og skiftande ver.

Stort ansvar

– Eg får vondt i magen og kan bli liggjande svemmlaus. Eg gruar meg over kva som kan skje. Det er vanskeleg å vurdere om det er forsvarleg å senda folk ut på vegen for å rydda opp på dei farlege strekningane, seier han. I vinter var det nære på å gå gale då Sigmund Vårvik rydda opp etter eit ras ved Osbergtunnelen på riksveg 13 mellom Erfjord og Sand. Brått rasa to store steinar ned frå bratthenget og datt i vegen like ved sida av han.

Arbeidsmiljøproblem

Kjell Sandvik bur i Erfjord og arbeider på verkstaden ved Sand veg- og trafikkstasjon. Om lag åtte kilometer av arbeidsvegen hans på 20 km er skilta som rasfarleg. To gonger har mindre

ras truffe bilen hans. Den eine gongen fekk han frontruta knust av ein stein. Kjell Sandvik er distriktstillitsvald i Ryfylke for Norsk Arbeidsmannsforbund (NAF) og medlem av arbeidsmiljøutvalet (AMU). Etter innspel frå Kjell var rasfaren for vegarbeidarane oppe som sak på AMU-møte i april. – Eg er klar over at AMU ikkje kan blanda seg inn i korleis politikarane og vegsjefen prioriterer. Men for dei som ofte er ute og arbeider på rasfarlege strekkingar er dette eit arbeidsmiljøproblem. I dei periodane når rasfaren er størst, trur eg alle som har vakt går letta heim den kvelden vaktperioden er over, seier Kjell Sandvik.

Mange småras

Området ved Osbergtunnelen er mellom dei mest rasutsette, men andre strekkingar blir rekna som endå farlegare. På Rogaland si liste for rasiseringsprosjekt er Ivarsflaten på Suldalsvegen (Rv 13) og Lovraeid på Jelsavegen (Rv 517) prioritert på topp. I vinter har det gått fleire ras ved Ivarsflaten. Helge Bakka seier at det



Rune Nerheim ryddar opp etter eit ras ved Ivarsflaten i slutten av mars. Her er det stort sett handsteinar som har ramla ned, det vil seia steinar som kan ryddast bort med handamakt. Men også små steinar kan føra til alvorlege ulykker.

Foto: Helge Bakka.

Kjell Sandvik (t.v.) og Helge Bakka ved Lovraeidet, der riksveg 517 til Jelsa tek av frå riksveg 13. På andre sida av Lovravatnet ser me Jelsavegen på den rasfarlege strekninga fram til Hamra-tunnelen. Her var det vegarbeidar Ivar Lunde mista livet i 1985 under oppryddingsarbeid etter eit steinsprang.

Foto: Harald Sel

Frå riksveg 13 ved Tyssdalsvatnet i Strand kommune



161 rasområde langs riks- og fylkesvegane i Rogaland bør sikrast. Dette er konklusjonen i rassikringsplanen frå 1998. Den gongen var aktuelle tiltak grovt kalkulert til om lag 500 millionar kroner.

Mange rasområde

skiftande veret med mykje regn fører til at det nesten dagleg dett ned det dei kallar hand-steinar. Det vil seia steinar som ikkje er større enn at dei kan rydda dei vekk med handamakt. Men også små steinar kan føra til alvorlege ulykker, dersom dei treff ein bil eller ein vegarbeidar.

Leva med risiko

Helge Bakka presiserer overfor Rygjavegen at han ikkje vil bli oppfatta som ein sytepaste.

– Me bur i eit land der det alltid vil vera rasfarlege vegar. Me har sjøl valt å arbeida i Statens vegvesen og då må me leva med ein viss risiko for rasulykker. Men det ville hjelpt både oss i vegvesenet og andre som bur i Ryfylke dersom dei farlegaste strekningane blir sikra, seier Helge Bakka. Då tenkjer han særleg på Ivarsflaten, Lovraeidet og Osberg. – Som privatperson vil eg gjerne koma med eit lite hjartesukk, legg han til. – Det ser ut som om distriktpolitikk er i ferd med å døy ut alle stader, også når det gjeld samferdsel.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Seinare undersøkingar tydar på at det vil kosta ein god del meir å rassikra Rogalands-vegane. I rassikringsplanen har ein til dømes rekna med at ny tunnel ved Ivarsflaten på Suldalsvegen vil kosta 30 millionar kroner. Seinare har ein geolog gått området meir nøyaktig i saumane. Han har kome til at 30 millionar truleg er alt for lite.

Rogaland har prioritert Ivarsflaten (riksveg 13) og Lovraeid på Jelsavegen (riksveg 517) på topp.

I rassikringsplanen frå 1998 er det nytta ein ny modell ved utarbeiding av prioriteringslista. Her er det lagt mest vekt på vegstandard og trafikkmengde, om strekninga er skuleveg, rasfrekvens og eventuell omkjøringsveg. Etter denne modellen, listar rassikringsplanen opp denne prioriteringa:

Veg	Stad	Kommune	Døgntrafikk	Tiltak	Ca.-kostnad mill. 1998-kr
Rv 13	Svoå-Tyssdalsvatnet	Strand	1000	Ny tunnel	15,00
Rv 520	Ropeid-Tysseland	Suldal	600	Reinsk/bolting/nett	2,00
Rv 13	Ivarsflaten	Suldal	400	Ny tunnel	30,00
Rv 13	Osberg	Suldal	400	Ny tunnel	18,00
Rv 13	Kjølådalen	Hjelmeland	900	Rasoverbygning	1,40
Rv 45	Giljajuvet	Gjesdal	1000	Vegsikring + tunnel	12,00
Rv 13	Skotet tunnel	Hjelmeland	900	Tunnelportal	1,80
E 39	Tronvik	Lund	2800	Nett	1,60
Rv 502	Søre Eigerøy	Eigersund	6600	Bolting/nett	2,00
Rv 13	Skårarjuvet	Suldal	300	Nett	1,50
Rv 42	Gya 1	Eigersund	500	Ny tunnel	12,00
Rv 13	Kroknesodden tunnel	Suldal	300	Tunnelportal	1,30
Rv 517	Lovraeid	Suldal	400	Ny tunnel	30,00
Rv 42	Gya 2	Eigersund	500	Ny tunnel	18,00
Rv 13	Breivik	Suldal	600	Ny tunnel	12,00



Det skal laggjast sju kablar for straum, data- og telekommunikasjon i den nye vegen. Her står oppsynsmann John Seljevold ved ein av kabelkveilane.

Frå anlegget i Sømmevågen tidleg i april. Gang- og sykkelvegen til venstre er tatt i bruk, men har ennå ikkje fått fast dekke.

Fire felt og tre plan i Sømmevågen

Ein del av gang- og sykkelvegen langs Sømmevågen er alt opna for ferdsel. 1. august skal firefeltsvegen vera ferdig. Deretter skal det byggjast meir gang/sykkelveg. Når arbeidet er avslutta i september, har det gått med 20,5 millionar kroner.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Statens vegvesen betaler 15 millionar av rekninga, Sola kommune og finansieringsselskapet Motorvegen Stavanger-Sandnes A/S har skote inn 1,5 millionar kvar, to millionar skal finansierast av framtidige inntekter frå bompengeringen på Nord-Jæren.

Filterfelt

Det blir 400 meter firefeltsveg i Sømmevågen; det vil seia strekninga mellom dei to rundkjøringane. Dei ombygde rundkjøringane skal få Rogalands første filterfelt. Enkelt sagt betyr dette at ytterste felt delvis blir bygd utanom sjølve rundkjøringa og at trafikantane slepp vikeplikt. Ved det vil flyten i trafikken bli betre og køproblema mindre.



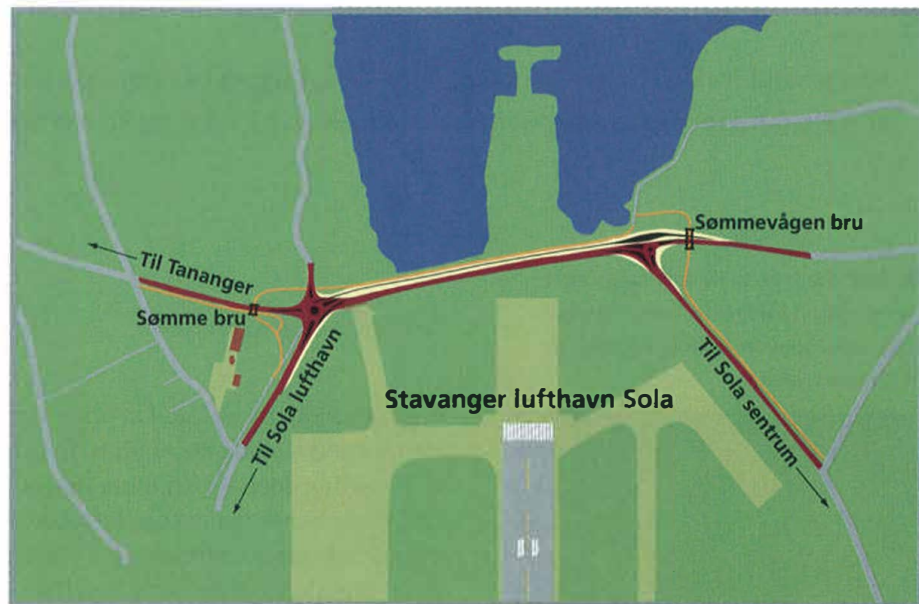
Den nye gang- og sykkelvegstrekinga blir totalt på 1.500 meter. Det skal byggjast to undergangar, slik at mjuke trafikantar kan koma frå Sola sentrum til flyplassen utan å kryssa riksvegen i Sømmevågen.

20.000 bilar i døgnet

Gjennom dei siste åra har trafikkveksten vore stor til og frå Stavanger lufthavn. Dette har ført til store køproblem i morgon- og ettermiddags- trafikken. I gjennomsnitt kjører det over 20.000 bilar kvar dag i Sømmevågen, på kvardagar er gjennomsnittstallet 23.600 bilar. Trafikken er klart større på den 400 meter lange strekinga mellom rundkjøringane i Sømmevågen enn på vegane før og etter.

Blaut grunn

Grunnforholda i Sømmevågen er vanskelege. Oppsynsman John Seljevold er fortvila over regnet i vinter og utover våren. Veggen ligg berre ein halv



meter over havflata. I tillegg er det leire i grunnen, og i regnver forvandlar leiren seg fort til ei blaut gjørme. – Då er det ikkje lett å byggja veg, sukker oppsynsmannen.

Røyr og kablar

Anlegget omfattar dessutan mykje tilleggsarbeid med legging av kablar og utskifting av gamle drenerør frå flyplassen. Heller ikkje dette er enkelt når arbeidet delvis må gjerast mens ein står til knes i vatn og leire. Sju kablar blir lagt ned i den nye veggen. Dei skal føra fram straum, data og annan informasjon. Så i Sømmevågen blir det ikkje berre samferdsel på fire vegfelt men også i tre plan, i lufta, på jorda og under jorda.



Tre av vegvesnet sine folk under arbeidet med den eine av undergangane, der gang- og sykkelvegen skal kryssa riksvegen. Frå venstre: Johnny Stenberg, Norleiv Undheim og Kåre Sikveland.

Vegvesenet legg nye drenerør under veggen frå flyplassen og ut i Sømmevågen. Grunnforholda er vanskelege, med blaut leire og innsig av sjøvatt.



Trafikk-nomadar ventar på nybygg

Haugesund trafikkstasjon – kor ligg den? Til nybygget i Kvaløygata blir teke i bruk tidleg neste år, er ikkje det spørsmålet så enkelt. Det kjem alt an på kven du vil treffa og kva teneste du vil ha utført.

Me møtte mange blide folk på runden vår i provisoriske lokale. Mette Skjerve er ei av dei som ser fram til å flytta inn i moderne nybygg.



TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Vegvesenskiltet som fortel at du er ved Haugesund trafikkstasjon finn du fire ulike stader. Men vil du møta sjefen sjøl, Rune Sandven, nyttar det likevel ikkje å leita etter trafikkstasjon-skilt. Rune finn du i bygget som er skilta «Statens vegvesen - Haugesund vegstasjon».

– Sjøl om eg er den einaste ved trafikkstasjonen som delar kontor med Tønnes Frøiland og dei andre på produksjons-

avdelinga, så er avstanden til mine folk kort. For ein periode går dette fint, seier Runde Sandven.

Berre ein av nomade-leirane til Haugesund trafikkstasjon ligg eit stykke unna sjefskontoret. Kontroll av tunge kjøretøy foregår i leigde lokale hos Haugaland verkstedsenter om lag fem kilometer frå vegstasjonen. Enklare er det når stasjonssjefen skal innom kontora for registrering og sal av prøveskilt. Då er det knapt hundre meter å gå frå vegstasjonen til dei sju kontorbrakkene. Og går han ennå nokre



Rune Sandven har for tida mange rusleturar mellom kontoret sitt på Haugesund vegstasjon og dei ulike trafikkstasjon-lokala. Her står han framfor kontor-brakkene for registrering og sal av prøveskilt. I bakgrunnen skimtar me produksjonsavdelinga sitt kaldlager, der det er innreia ein midlertidig hall for kjøretøykontroll.

Petter Sivertsen oppsummerer resultatet av ein periodisk kontroll. Bilen blei godkjent og kunden er fornøgd. Fornøgd er også Petter Sivertsen med den midlertidige kontrollhallen i vegstasjonen sitt kaldtlager. Men han slår fast at skikkel bra blir det først når dei flyttar inn i den nye stasjonen.



meter, kjem han til den midlertidige kontrollhallen for personbilar og andre mindre bilar. Ein del av kaldtlageret til Haugesund vegstasjon er innreia til kontrollhall med to løp. Når den nye stasjonen er ferdig, flyttar trafikkfolka ut att og produksjonsavdelinga kan bruka sitt kaldtlager som dei sjølv vil. For å koma til lokala der førarkortfolka og veggruppa held hus, må Rune Sandven gå nesten 400 meter frå kontoret sitt. Vegvesenet leigar 400 kvadratmeter i eit kontor- og industribygg, NTS-bygget. For dei tilsette på

førarkort er det litt tungvint med vatn og toalettforholda. Dei må ut av bygget for å gå på do og henta vatn. Men det tar alle med godt humør. Me møtte ingen som klaga over dagens nomadeliv med diverse kriseløysingar. Tvert imot; me såg berre blide folk på runden vår mellom brakker, ombygd kaldt-lager og andre provisoriske lokale. Dei har venta lenge, men nå er det snart slutt på ventetida. Om eit godt halvår samlast alle i eit moderne nybygg. Det betyr slutten på år med skrale kontorforhold og dårleg arbeidsmiljø.



Henrik Sigurd Dybdahl brukar tida mellom to førarprøver til fagleg oppdatering. Han finn seg vel til rette i det midlertidige kontoret i NTS-bygget.



Vegvesenet leigar 400 kvadratmeter i NTS-bygget, som ligg knapt 400 meter frå Haugesund vegstasjon. Her har førarkortfolk og veggruppa kontor. Ved hushjørna ser me Johan A. Berntsen, som truleg er på veg til ein ny førarkortprøve.



Anne Cathrine Solberg ved skranken på førarkortavdelinga i NTS-bygget.



Søppelplukking med maskin

Ein søppelsugar blir nå utprøvd i Haugesund-området. Maskinen er effektiv og gjer slutt på det slitsame og ufyse arbeidet med søppelplukking langs vegane. Om kort tid vil truleg arbeidaren med krøkt rygg og søppelsekk vera ein del av veghistoria.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Per Skårland og Pål Undheim ved Nærbo veg- og trafikkstasjon i samarbeid med folk frå Haugesund vegstasjon, har utvikla Søppelkaren. Utstyret føyer seg dermed inn i rekka av «maskinkarar» som Per og Pål har utvikla.

Søppelkaren er ein del av eit prosjekt for utvikling av utstyr for drift og vedlikehald av gang- og sykkelveggar. I tillegg til søppelsugaren, arbeider gruppa mellom anna med strøpparat, snøfresar, snøplog, ugrasbørste, kantklippar og utstyr for høgtrykkspyling.

Stor støvsugar

– Søppelsugaren er egentleg ein stor støvsugar, forklarar Per Skårland.
– Hovuddelane er slange med munnstykke, ei kraftig sugevifte og ein sekk som samlar opp søppelet. Utstyret er montert på ein liten lastebil. Bilføraren

styrer arbeidet frå førarsetet. Slangen er festa til ein hydraulisk driven «arm». Ved bruk av denne kan føraren flytta munnstykket med stor presisjon til papir og anna søppel, som raskt blir sugd inn i sekken.

Reinsleg og effektivt

På Haugesund vegstasjon er John Mathias Vikingstad og Sissel Samsøe ansvarlege for utprøving av søppelsugaren. Begge er oppglødde over maskin-søppelkaren.

– Manuell søppelhenting er ikkje berre eit tungt og ekkelt arbeid. I tillegg må me passa oss for sprøyter og glasskår, seier Sissel Samsøe.

– Søppelkaren fungerer godt, sjøl om me kanskje ennå må justera og forbetra ein del, seier John Mathias Vikingstad. Han strekar også under at den maskinelle søppelplukkinga er reinsleg og mindre farleg enn å plukka med hendene.

Søppelkaren er egentleg ein stor støvsugar med munnstykke, slange, sugevifte og oppsamlingssekk. Utstyret er plassert på ein liten lastebil. Slangen er festa til ein hydraulisk driven «arm». Ved hjelp av denne kan førare flytta sugekoppen dit søppelet ligg. Rekkevidda er tre meter.

Eit tonn på ei veke

Sissel Samsøe fortel at ho etter om lag ei veker søppelhenting i Haugesundsområdet kunne kjøra åtter sekker til søppelplassen. Til saman vøg sekkane nesten 1000 kilo.

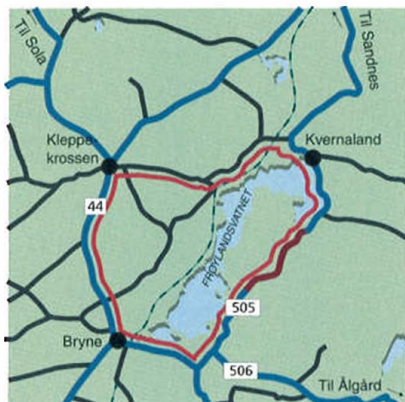
– Utstyret er effektivt, og det er lett å koma til på vanskelege plassar, seier Sissel. På ein arbeidsdag plukkar ho reint om lag fem kilometer vegkant. Inne i sjølve byområdet er det meir søppel og då kan strekninga bli noko kortare. Sjølv om søppelsugaren er ein del av utviklingsprosjektet for utstyr til bruk på gang- og sykkelveggar, eignar han seg til reinhald langs alle typar veg. I Haugesund er utstyret til dømes brukt langs E 134, som er den mest trafikerte vegen i distriktet.



Sissel Samsøe står for den praktiske utprøvinga av søppelkaren i Haugesundsområdet. Utstyret fungerer veldig godt, meiner ho.

Lang sykkelrunde i Time og Klepp

Dei siste to kilometrane av gang- og sykkelvegen mellom Bryne og Kvernaland er ferdig. Dermed er det 20 km samanhengande gang- og sykkelveg rundt Frøylandsvatnet i kommunane Time og Klepp.



— Gang- og sykkelveg rundt Frøylandsvatnet
— Nybyggd strekning Njåskogen – Netland

TEKST: HARALD SEL.

Den siste biten, som nå er opna, går frå Njåskogen til Netland langs riksveg 505 i Time. Prisen er 4,5 millionar kroner, som er i samsvar med overslaget. Anlegget er ein del av Timeavtalen, ein avtale som går over fleire år og der kommunen og vegvesenet saman finansierer gang- og sykkelveg i Time.

Byggeleiar Tor Oscar Walskaar seier at samarbeidet med grunneigarane har vore fantastisk godt på dette prosjektet. Bøndene har bytta stein mot matjord. Det er eit samarbeid som har vore til fordel for begge partar. Steinen er brukt

i veggrunnen, der jord ville blitt for skrøpeleg til underlag. Om lag fire dekar tildelgare villniss er planert og dyrka av Statens vegvesen. For å spare dyrka jord, har vegvesenet også lødd opp ein del mindre natursteinmurar langs den nye gang- og sykkelvegen.

I tillegg til sjølve gang- og sykkelvegen, har Statens vegvesen utført arbeid for Lyse Energi. Langs heile strekninga er det lagt både høgspen- og lågspenkabel. Det er også gjort klart for straumtilkopling til lysmaster, dersom det blir bestemt at syklistar skal kunne ta seg fram på opplyst veg mellom Bryne og Kvernaland om nettene og i vintermørke kveldar.



Stikkingsarbeid av Lena Ollestad og Geir Johannesen. Stikkene dei set opp skal visa høgda for bærelaget. Når bærelaget er på plass og planert, står berre asfalteringa igjen. Foto: Harald Sel



Ved dei fleste anlegga vil det vera ein god del tilleggsarbeid. Mellom Njåskogen og Netland er det mellom anna bygd to bruer og bekkar er steinsette. Til murane er det for ein stor del brukt vrakstein frå bygginga av Åros bru (steinkvelvbrua) i Sokndal.

Foto: Tor Oscar Walskaar



FARVEL TIL SNØFØYKA

Hunnedalen i rykande snøkave. Det har Kåre Gilje opplevd utallige gonger gjennom 42 vintrar som brøytebilsjåfør. Han har vore redningsmann for folk som har kjørt seg fast og elles vore ille ute i rennedrev og uver. I juni blir han 62 år og har vald å bli pensjonist.



Foto: Harald Sel

TEKST: HARALD SEL

– Eg har likt meg godt i jobben, men på same tida skal det bli godt å slutta. Dei siste vintrane har eg kjent at det blir meir og meir slitsamt, seier Kåre. Han fortel om kor tungt det stundom kan vera å ha beredskapsvakt og ansvar. Veret kan skifta så utruleg fort i Hunnedalen.

– Brått kan det for eksempel blåsa opp seint på kvelden. Eg har ofte vore i tvil om eg skulle ta ut med brøytebilen eller om eg skulle gå til sengs. Tanken på at folk kan koma i vanskar eller at det i verste fall kan skje ei ulykke, fører til at det oftare blir brøytebilen enn senga.

Rasfare

Etter at den nye vegen frå Øvstabø til fylkesgrensa blei opna i 1992, er rasfaren mykje mindre. Men Kåre Gilje

minnes mange nifse opplevingar frå tidlegare år.

– Av og til dukkar tankane opp om kor nærre på det har vore. Ein gong såg eg raset gjekk rett framfor meg. Brøytekantane var mellom sju og åtte meter og snøskredet fyllte opp heile vegen.

Stengt i vekevis

Sidan 1992 har det vore heilårsveg gjennom Hunnedalen. Før den tid var det annleis. Sjølv om vegen skulle vera open til Øvstabø, kunne han i periodar vera stengt frå Byrkjedal.

– Dei første vintrane eg brøytt kunne vegen vera stengt i vekevis. Folket på Øvstabø gjekk på ski for å koma til folk og mjølka køyrde dei til Byrkjedal med hest og slede, minnes Kåre. Etter så storesnøfall nytta det ikkje å brøyta opp med plog. Ein del av snøen måtte dei spa vekk, før brøytebilen kom igjennom.

Traktor-snøfresar i 1961

– Bilen eg kjører nå har 340 hestekrefter og firehjulstrekk. Han klarar like mykje i motbakke som den første bilen eg hadde klarte i unnabakke. Den hadde 85 hestekrefter og tohjulstrekk. Det skulle ikkje store snømengder til, før han sto fast.

Betre blei det i 1961, då vegstasjonen i Dirdal fekk den første snøfresaren. Den var montert på ein traktor.

Strøsand med spade

Vintervedlikehaldet er også ein kamp mot glatte vegar. Dei første vintrane Kåre Gilje var i arbeid hadde dei ikkje strøpparat; det første fekk dei i 1964.

– Me sto bak på lastebilen og heiv ut strøsand med spade. Det var ringt å halda balansen, smiler han. Det er ikkje eit arbeid han lengtar attende til, men i dag er det også litt moro å tenkja tilbake på.

Profilering og rekruttering

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Statens vegvesen Rogaland har deltatt på fire yrkesmesser denne vinteren, i Stavanger, Klepp, Sand og Karmøy.

– Me har fått mange interesserte ungdommar i tale. Å vera med på yrkesmesser er god profilering, seier Kari A. Mehla som er koordinator for arbeidet med yrkesmesse-deltaking.

– Mange trur at Statens vegvesen berre har gravemaskinar og anleggsarbeid. Dei blir overraska når dei ser kor mange ulike yrke etaten har, seier Kari. Ho og dei andre som har informert ungdommen, har møtt fleire som er interesserte i lærlingeplass. I år blir det truleg tatt opp ti nye lærlingar, dei fleste på produksjonsavdelinga.



Og vinnaren av snøbrettet var Erik Vistnes som går i tiande klasse på Tananger ungdomsskule. Her får han overlevert premien utanfor vegkontoret av Paul Stranden. Han er koordinator for lærlingane på produksjonsavdelinga. Etterpå var Erik Vistnes med Paul på omvising på vegkontoret og orientering om Statens vegvesen.

Veghøvel og knuseverk

Mellom 42 vintrar i kamp mot snø og glatte vegar har det vore like mange somrar. Så Kåre Gilje sitt vegvesenliv inneheld mykje meir enn is og snøføyke. I 1960-åra køyrde han veghøvel. I periodar var ikkje det mindre slit-samt enn snøbrøytinga. Kåre minnes særleg åra midt på 60-talet då den nye vegen mellom Ålgård og Bue blei bygd. Anleggstrafikken gjekk på den gamle vegen, og den trafikken tolde han ikkje. – I periodar høvla eg dag og natt, for å halda gamlevegen så pass i stand at trafikken kom fram, fortel Kåre. Lange økter på ein veghøvel der setet var ein trebrisk med skumplast på, røynde på ryggen. I 1969 klarte han ikkje meir, og nokre år arbeidde han på vegvesenet sitt knuseverk i Dirdal. Men om vintrane var det brøyting, og ryggen besna etter kvart. – Nå er seta i bilane og maskinane veldig gode, så eg har ikkje hatt vond rygg på mange år, slår Kåre fast.

Vegmeistersystemet best

Kåre Gilje syns ikkje alt har vore like godt med utviklinga i Statens vegvesen dei siste åra.

– Den eine omorganiseringa er ikkje ferdig før me får ei ny. Mange ting har blitt meir tungrodd og fungerer dårlegare enn før, seier Kåre. Han har ei sterk meining om at ordninga med vedlikehaldsomsråde og vegmeistrar er det systemet som har fungert best i vegvedlikehaldet gjennom dei mange åra han har arbeidd i etaten.

– Vegmeisteren kunne rett nok vera ein småkonge. Men han hadde sin pott med pengar og han utnytta dei godt. Når noko måtte gjerast, så blei det gjort fort og effektivt. Me hadde ikkje ei tidkrevande og kostbar saksbehandling der fleire personar frå ei trafikkavdelinga brukar dagar på å vurdere tiltak og forhandla med produksjonsavdelinga, meiner vegveteranen frå Gilja.



Frå yrkesmessa i Karmøyhallen der Morten Jelsa og Kari A. Mehla er Statens vegvesen sine representantar. Ein spørjekonkurranse med snøbrett som premie var eit trekkplaster på yrkesmessene. Fleire hundre ungdommar ga seg tid til å svara på spørsmåla, som dei kunne få svar på ved å studera vegvesenet sin informasjon.

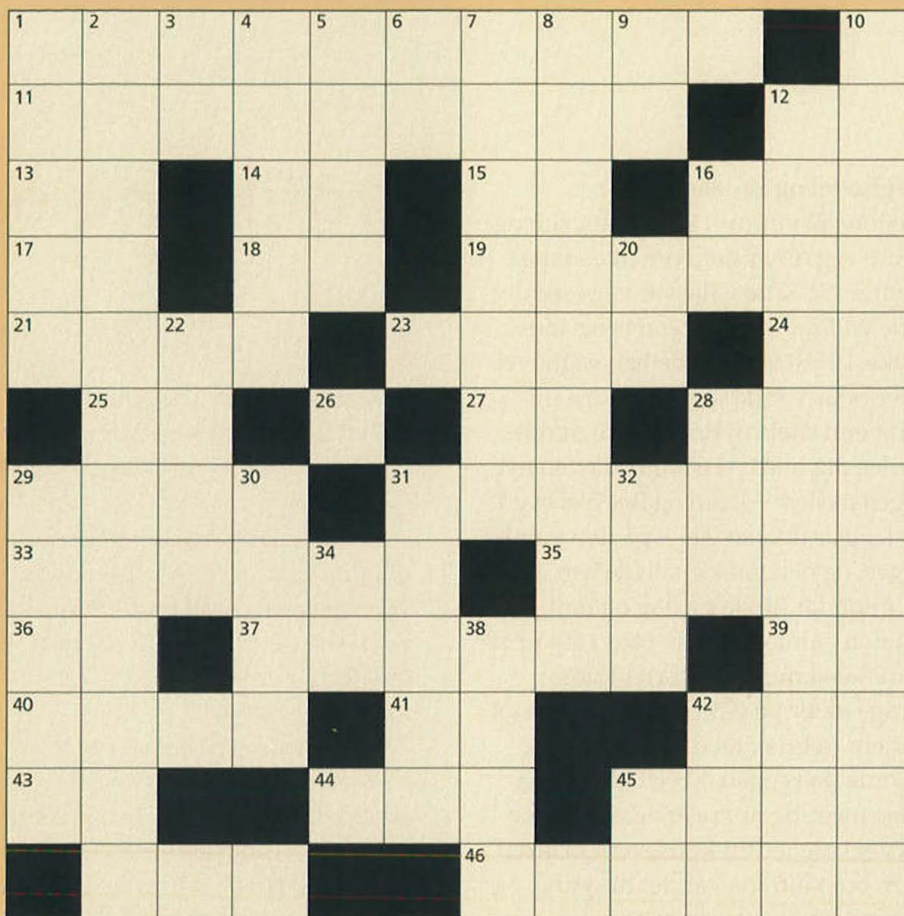
KRYSS ORD

VANNRETT

1. Falske
11. Solid
12. Leverte
13. To like
14. Uttalte
15. Livlig
16. Slag
17. Dikt
18. Trygg Trafikk
19. Målvakt
21. Ektefelle
23. Nektelse
24. Tallord
25. Sporte
26. Til slutt
27. Fuglen
28. Verdensdel
29. Forfedre
31. Motiv
33. I kneet
35. Glatt
36. Brit Monsen
37. Presset
39. Gripe
40. Over
41. Byge
42. Pronomen
43. Tiltaleord
44. Fugl
45. Sang
46. Høflig

LODDRETT

1. Avstand
2. Følelse
3. Hast
4. Skrin
5. Kontor
6. Husdyr
7. Katastrofer
8. Et slags orgel
9. Karakter
10. Mannssamfunnet
12. Merke
16. Parti
20. To like
22. En og annen
26. Infinitivmerket
28. Tidsrom
29. Verktøy
30. Hageredskap
31. Veggtepper
32. Hele
34. Uttalte
38. Ørefik
42. Reise
45. Kjemisk symbol



nr. 2/2000 B O K M Å L

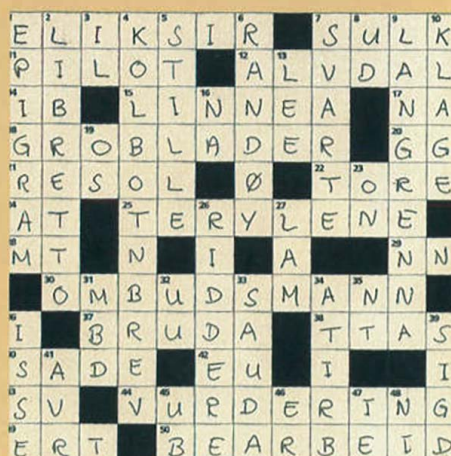
Løsningen på kryssord nr. 2/2000 sendes til:

RYGJAVEGEN
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 8. juni 2000

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 1/2000

Vinnere av kryssord nr. 1/2000

Rosalyn Waaga
Haugesund vegstasjon

Tore B. Helvig
Randberg

Vinnerne får tilsendt en klokkeradio



Autovern i Vindafjord

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Delar av E 134 gjennom Tysvær og Vindafjord har hatt autovern av betong. Dei siste par åra er storparten av betongrekkverka erstatta med autovern av stål. Tidleg i vår var det strekninga ved Hodnafjell i Vindafjord som fekk tryggare vern mot utforkjøringar.

Då me møtte opp på anlegget, var jobben nesten fullført. – Ein god dags arbeid, så skal det nye autovernet vera på plass, fortel formann Lars S. Simonsen. Eirik Litlehamar og Kjell Nesheim har nett kome fram med eit billass gjerdestolpar, og dei tre skal til med å lessa av og bera stolpane på plass langs vegen. Seinare overtek Kjell Langholm med gravemaskinen. Etter å ha arbeidd nokre timar med utjamning og pynting

Kjell Langholm pyntar langs vegkanten, etter at det er fylt på masse og jord der det nye autovernet skal koma. Seinare skal han skifta ut skuffa med ein pelar, som han brukar til å laga hol for stolpane.

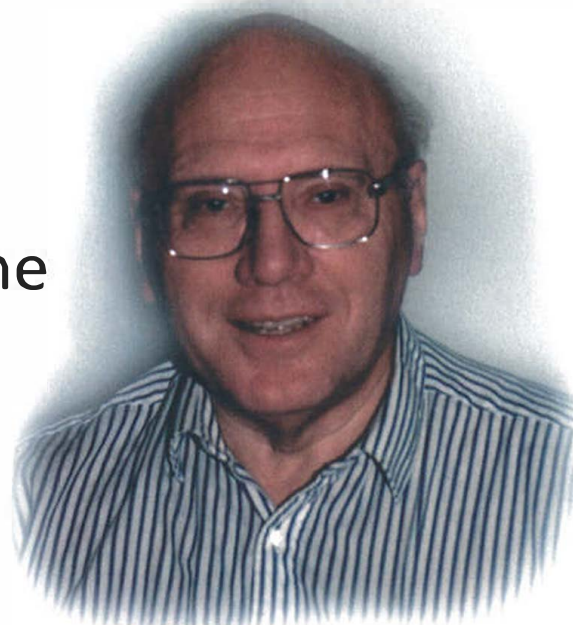
langs vegkanten, skiftar han grave-maskinskuffa ut med ein pelar. Med den går det effektivt å stikka hol og pressa stolpane djupt ned i grunnen. Deretter er det berre stålrekkverket igjen. – Det skal fort opp. I morgon ettermiddag er alt på plass, forsikrar Lars S. Simonsen.



Kjell Langholm har tatt ein pause i arbeidet for å drøsa med Ryggjavegen sin medarbeidar.

Eirik Litlehamar (på lasteplanet) og Kjell Nesheim (t.h.) er kome fram med eit billass gjerdestolpar. Saman med Lars S. Simonsen (t.v.) skal dei i gang med å lessa av og bera stolpane på plass.

Bør vi si fra om virkeligheten bak trafikkulykkene



ARNE G. VASBØ
OVERINGENIØR/INFOMEDARBEIDER,
TRAFIKKAVDELINGA

Er vi så opptatt av å verne de døde at vi glemmer de levende?

Tanken dukker opp da vi etter den tragiske ulykker i Byfjordtunnelen leser om venner og andre som strømmer til. De er sørgende og naturlig nok sjokkert. Det ytres noe om at trafikkdøden rammer tilfeldig og urettferdig.

I vår egen etat, og i miljøet omkring Trafikkofrenes dag, omtaler vi årsaker og virkninger omkring trafikkulykkene med ord som en beskrivelse av virkeligheten gjør nødvendig.

Ordene blir ofte skånselsløse fordi de skal beskrive en brutal virkelighet.

Utad har vi vært meget tilbakeholdne med ord som kan virke sterkt. Vi vil nødvendig såre pårørende og venner, vi vil nødvendig si noe som kan oppfattes ufordelaktig om de som er drept og legge ytterligere en stein til byrden for de som sørger.

Men kan vi da føre livsnødvendige erfaringer videre til dem som fortsatt skal ta vare på seg selv, og andre, i et trafikkmiljø som tar liv uten nåde? I trafikken må vi beherske til dels

ufattelige krefter. Følelsen av sikkerhet knytter seg til fire håndflatestore kontaktpunkter av bilgummi mot veggen. Disse fire flatene tar opp kreftene fra akselerasjon, bremsing, sidekrefter. De gjør det på bar asfalt, på grus og vinterføre.

En vanlig bil som møter veggen i 200 km/t har en kollisjonsvekt på omlag 230 tonn. Hos Knocks bretter «høggerne» til sammenlikning de kasserte bilene til flat pakke med et press på under 50 tonn. Kollisjonsvekten av et menneske blir flere tonn når det bråstopper mot en fast gjenstand i 100 km/t. Dette er krefter som vi frivillig utfordrer og utsetter oss for. Det er vi som velger fart, vurderer føreforhold, vurderer forbikjøringer, tegngiving og vikeplikt under vegs.

Vi kan møte uforutsette situasjoner som vi ikke kan påvirke gjennom våre valg. Vi kan også gjøre feil valg i god tro. Men, altfor ofte velger vi selv den risikoatferd vi kjører med.

Er det da bare tilfeldig at noen rammes av ulykker?

Svaret må bli nei!

Kjøreatferd som overstiger det en vanlig bilfører kan mestre, som fjerner seg fra alt regelverk om trafikkopp-

treden, øker ulykkesrisikoen. Man har selv valgt å sette seg i en situasjon der sjansen for å rammes blir stor.

Er ulykken urettferdig?

Spør heller den om urettferdighet som uforskyldt rammes av en råkjører i en situasjonen som råkjøreren ikke mestrer.

Alle trafikkulykker med personskaade er grufulle, bildene på netthinnen til hjelpemannskapene oppskakende, den knuste bilen full av uhyggelige spor.

De pårørende lider og blir ofre, de også. Bør vi omtale årsaker og virkning i ulykkesituasjonen for å lære publikum noe om det som fører fram til det brutale og voldsomme kollisjonsøyeblikket? Bør vi i større grad beskrive den grufulle virkeligheten slik at folk forstår hva dette dreier seg om?

Vi velger å tro at fornuftige mennesker gjør rasjonelle valg når de vet hva som er best.

Dersom vi skal sette ord på den brutale virkeligheten, må vår omsorg for de pårørende tones noe ned. Ikke for å såre dem, men i omtanke for de liv som fortsatt skal leves.

Til lærdom for de som fremdeles lever og kan foreta valg. – Også i respekt for de som falt bort?



La bilen stå, ta sykkelen fram

Gjennom aksjonen *PES* eller *Puls er sexy* går prosjektet *Sykkel i Stavanger* nye veier for å nå målsettingen om en dobling av antallet sykkelreiser i kommunen fra 1998 til 2001.

TEKST: UNNI EVANG

Statens vegvesen Rogaland og Stavanger kommune har gjennom prosjektet Sykkel i Stavanger (SiS) brukt 60 millioner kroner på å bedre forholdene for de som sykler. Det har stort sett dreidd seg om fysisk tilrettelegging på ulike områder, men det har ikke ført til den ønskede økningen i antall sykkelreiser.

Å endre folks transportvaner krever tålmodighet og langsiktighet. Bilen er et bekvemt framkomstmiddel som tildels også er sterkt forbundet med status, bekvemmelighet og frihet. Stavanger har heller ikke de store køproblemene som vi finner i de større byene. I tillegg oppfattes kollektivtransporten som dyr og lite tjenlig. Vær og terreng er andre faktorer som spiller inn når folk velger transportmiddel.

En undersøkelse som Sykkel i Stavanger gjorde på Storhaug i Stavanger i fjor,

viste at det folk trenger for å ta sykkelen i bruk, er «et spark bak», med andre ord hjelp til å komme i gang. PES-prosjektet, som har lånt ideen fra Gävle i Sverige og Århus i Danmark, skal vise at det lønner seg å sykle, både for helsa, miljøet og økonomien. Det har aldri vært gjennomført et lignende prosjekt i Norge.

Det er valgt ut 15 bilister som har minst fem kilometers reise til arbeid. Disse får ny sykkel, hjelm, regntøy og annet nyttig sykkelutstyr. De må til gjengjeld forplikte seg til å la bilen stå og bruke sykkel til og fra jobb hver dag i et helt år så langt det lar seg gjøre. Hver enkelt må undertegne en kontrakt med SiS og bl.a. føre kjøredagbok gjennom hele året. Hvis de ikke følger opp, må de betale for sykkel og utstyr. De 15 deltakerne blir plukket ut blant dem som svarte på en annonse «Seter søker rumper» i Stavanger Aftenblad. Responsen var overveldende, og de som har meldt seg er tydelig svært motiverte.

Stavanger kommune og Aker Offshore Partner (AOP) er med på PES. De tar på seg kostnadene for fem av sine ansatte slik at vi i dag er oppe i 25 deltakerne. Statens vegvesen Rogaland har fått det samme tilbudet, men har til nå ikke svart på om hvor vidt de vil være med på lik linje med Stavanger kommune og AOP.

Institutt for Idrettsfag på Høgskolen i Stavanger har ansvaret for den helsefaglige delen, og før noen får sette seg på sykkelen, skal alle helsetestes. De vil så bli fulgt opp med jevnlig tester gjennom hele året slik at vi kan måle framgangen. Institutt for Idrettsfag vil være tilgjengelig gjennom hele året for å gi råd og svare på spørsmål. De vil også skrive en rapport når året er omme slik at vi kan vurdere virkningen.

For å vise at det er penger å tjene på å sette fra seg bilen, vil det bli satt opp et regnskap slik at vi kan se hvor mye den enkelte sparer i kroner og øre på å erstatte bilen med sykkel.

BORDTENNISGRUPPA

Ny satsing til hausten

Etter 24 år med aktivitet og gode resultat, tvinga sjukdom og skader hos den «harde kjernen» bordtennisgruppa til å trekka seg frå bedrifts-serien i fjor haust. Men ved sesongstart til hausten, håpar og trur oppmann Bjørn Martin Alsaker at dei igjen kan stilla med lag.

Bjørn Martin Alsaker (t.v.) og Sverre Andersen med rackertar og ping pongball, klar til kamp.



TEKST: BERIT LUNDE FOTO: HARALD SEL

Sjølv om gruppa no har lege nede nokre månader, er det ein engasjert og optimistisk oppmann eg møter. Han kjem med utdrag frå bedriftsidrettslaget sin 35 år lange historie. Der har tennisspelarane vore ein sentral del av har miljøet, sjølv om dei aldri har vore noka stor gruppe.

Oppstart i 1975

– Gruppa starta i 1975. Per Eikemo var oppmann dei første åra, og med seg hadde han Halvor Folgerø, Arne Njå og Rolf Jakobsen. Dei trente ofte i lunsjpausane og har halde fram med det sidan, fortel Alsaker. Sjølv kom han med ei tid etter starten i 1975 og har seinare vore aktiv.

I 1980 spelte eit lag seg opp i første-divisjon i bedriftsserien for Sør-Rogaland. Her klamra dei seg fast heilt fram til dei la opp i fjor haust.

Namn som heile tida har gått att i bordtennismiljøet er Halvor Folgerø, Arne Njå, Hans Ivar Moberg, Sverre Andersen, Per Eikemo, Bård Asle Nordbø, Kari Mehla, Marit Th. Olsen og Bjørn Martin Alsaker.

Moro å spela

Sjølv har Bjørn vore oppmann for førstedivisjonslaget sidan 1987. Laget har mange gode plasseringar og fine prestasjonar å sjå tilbake på. Mellom anna vann dei cupen i 1982, etter to år i førstedivisjon. Likevel meiner han ikkje det er det viktigaste å oppnå gode plasseringar, men å driva idrett i eit aktivt miljø saman med kollegaer og å delta i turneringar. I periodar har gruppa hatt lag også i andre divisjonar, mellom anna i andre og fjerde divisjon. – Det er moro og god mosjon å spela bord tennis. Når iveren tar overhand og ein er skikkeleg på hogget under spelet, blir ein god og sveitt. det ville du ha kjent om du hadde lagt ei hand

på panna vår etter ei treningsøkt, seier Bjørn overtydande.

Blandingslag frå hausten?

Til no har vegvesenet berre hatt herrelag, sjølv om nokre kvinner har vore med i gruppa opp gjennom åra.

– Det finst ikkje eigne seriar og cupar for kvinner innan bedriftsidretten, men det er høve til å stilla blandingslag, seier Alsaker. Han ønskjer no å blåsa nytt liv i gruppa, og håpar mange stiller opp for å treni, slik at Statens vegvesen kan stilla til hausten.

– Alle er velkomne ned i kjellaren og trening i lunsjpausen når dei måtte ha lyst til det, både kvinner og menn, nye og gamle tilsette, seier han.

Trening på kveldstid har det vist seg vanskeleg å gjennomføra, og det vil dei derfor ikkje starta opp med.

– Folk har det travelt, så det å nytta høvet til å treni i lunsjpausen, ser ut til å passa dei fleste, trur Bjørn Martin Alsaker.

Til topps med bedriftsidrettslaget

Bedriftsidrettslaget prøver seg i år på eit nytt trimtiltak. I løpet av sommaren blir seks fjelltoppar på Nord-Jæren peika ut som turmål. – På den måten håpar me å lokka folk ut i terrenget. Det er godt for helsa, seier Per Eikemo som er leiar i bedriftsidrettslaget.



Per Eikemo

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Per har nyleg starta på sitt tredje år som leiar. I idrettslaget er han ein av veteranane. I 30 av laget sine 35 år har han vore aktiv.

– Aktiviteten er jamn og bra, meiner leiaren. Somme av dei gamle aktivitetane, som fotball og handball, har færre aktive. Til gjengjeld er den nye

sykkelgruppa veldig aktiv. Om lag 20 har til dømes meld seg på til Birkebeinerritten i sommar.

– Er det arbeidskrevande å vera leiar i bedriftsidrettslaget?

– Eigentleg ikkje, svarar Per. Han viser til at organiseringa med oppmenn i kvar gruppe fungerer godt. Elles har styret frå seks til åtte møte i året, og medlemmene delar på oppgåvene.

– Ver med på det nivået som passar

for deg, oppmodar Per Eikemo og han viser ennå ein gong til det nye tiltaket med fjelltopp-turar. – Ei eller to helger blir det lagt inn eit grunnkurs i orientering på turen til den utpeika toppen. For dei som har lite peiling på bruk av kart og kompass, bør det vera interessant, seier ein engasjert idrettslags-leiar.

I 1977 VANT VI VEGCUPEN



De fleste av disse staute idrettsmenn, som i 1977 vant vegcupen, er fremdeles våre kollegaer. Bak fra venstre: Bjørn Alsaker, Ernst Owe Strøm (død), John Skårdal, Øyvind Kommedal, Per Kydiand, Arne Johannessen, Tor Frøland. Framme fra venstre: Ole Helge Danielsen (død), Jonny Rasmussen (død), Martin Aske, Halvor Folgero og Harald Paulsen.

TEKST OG FOTO: ARNE G. VASBØ

Vegcupen ble dette året arrangert i Tønsberg. Laget og fans'en reiste tradisjonen tro avgårde i Haga'en sin turbuss, den aller nyeste, det sørget som regel Kallen (K. Flatland) for.

Med stort pågangsmot og iherdig innsats vant vi vegcupen dette året, sies det. Det førte i sin tur til at vi selvfølgelig også vant den etterfølgende fotballfesten! Gode, gamle gutter, med stål i bein og armer.

Helse-, miljø og sikkerhet i Statens vegvesen

TEKST: TURID NORDBØ
KART: BODIL DAM BUSTAD

Vegvesenet har som arbeidsgiver og byggherre det mål at all virksomhet i etaten skal gjennomføres uten at mennesker og miljø påføres skade. HMS-ansvar er et linjeansvar, der ledere på alle nivå har ansvar for kontinuerlig kartlegging med evaluering og forbedringstiltak. Hensynet til framdrift og økonomi skal aldri gå på bekostning av HMS. Alle tilsatte har et forpliktende ansvar for egne og arbeidskameratenes sikkerhet og trivsel.

Vernetjenesten

Verneombud, hovedverneombud og arbeidsmiljøutvalget (AMU) velges for to år. AMU's-leder velges for et år, vekselvis fra arbeidsgivere og arbeidstakere. Leder har dobbelstemme som ved stemmelikhet blir avgjørende. Arnt Svanes er hovedverneombud på heltid, og er ansvarlig for samordning av verneombudene.

HMS-stab

HMS-stab består av fagpersonell på hel tid, med todelt ansvarsområde:
– Helse- og vernetjenesten. Verne- og helsepersonell har en fri og uavhengig

stilling i spørsmål som angår helse, miljø og sikkerhet. De skal veilede og gi råd såvel til arbeidstaker som arbeidsgiver.

AMU/underutvalg

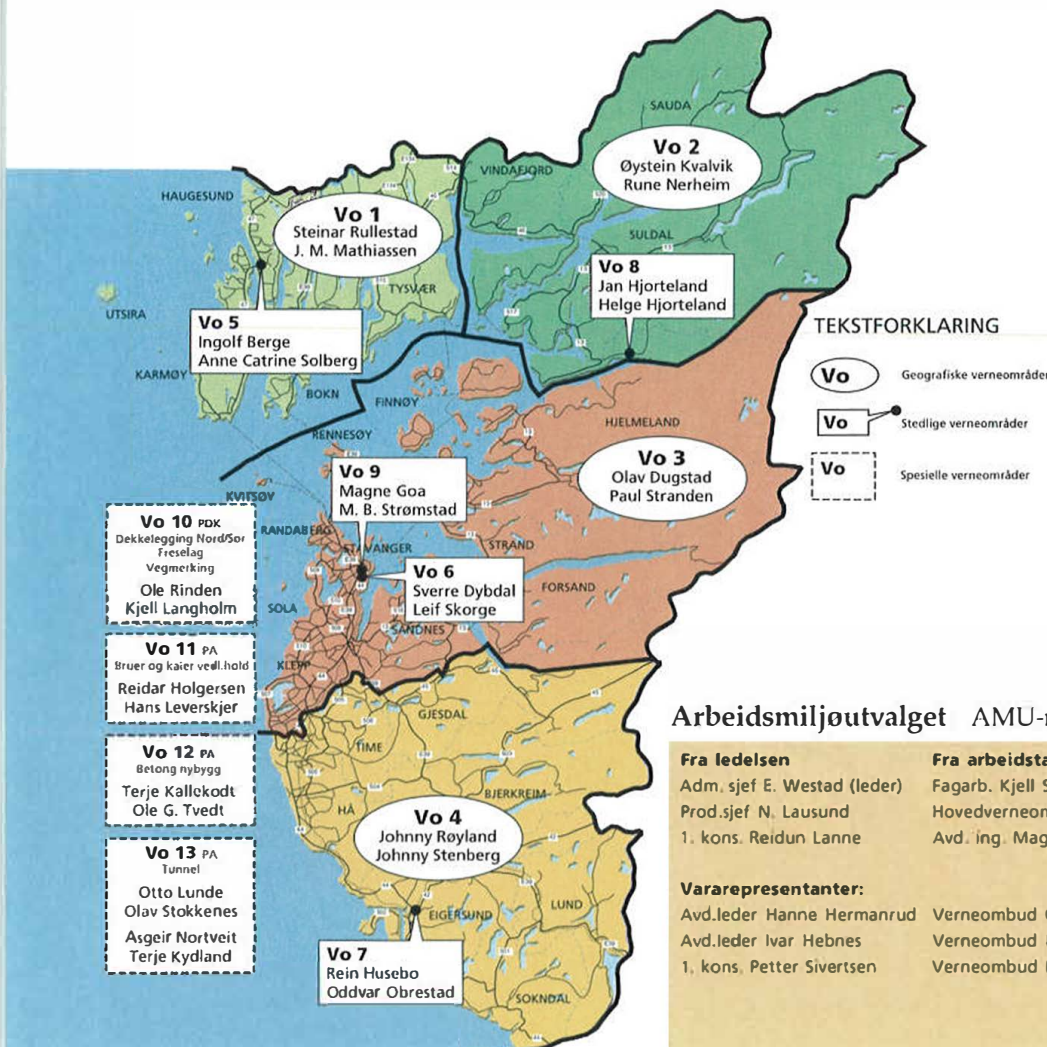
AKAN (arbeidslivets komite mot alkoholisme og narkomani) og AFU (attføringsutvalget) er underutvalg av AMU. Person saker blir aldri referert, og de behandles konfidensielt.

Arbeidsmiljøspørsmål ..

Arbeidsmiljøspørsmål skal forsøkes løst på lavest mulig nivå i linjen. Hvis dette ikke lykkes kan saken tas opp med verneombudene. Verneombudene kan føre saken videre til hovedverneombud som kan legge den fram for AMU. Arbeidsmiljøspørsmål som gjelder den enkelte kan dessuten tas opp direkte med verne- og helsetjenesten. Et annet alternativ er fagforening og tillitsvalgte.

HMS-grunnkurs

Opplæring innen HMS er 40 timer grunnkurs i arbeidsmiljø, med gjenoppfriskingskurs hvert tiende år. Kurset er minimumskrav til ledere med delegert HMS-ansvar, arbeidsledere, HMS-koordinatorer, verneombud og AMU-medlemmene. Mer utførlig HMS-beskrivelse finnes i HMS-håndbok 214 og i Vegsjefens HMS-håndbok.



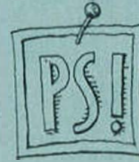
TEKSTFORKLARING

- Vo** Geografiske verneområder
- Vo** Stedlige verneområder
- Vo** Spesielle verneområder

Hovedverneombud	AMU
Verneombudene	3 arbeidstakere ledere 4 HMS-stab (uten stemmerett)
	AFU AKAN

Arbeidsmiljøutvalget AMU-medlemmer 2000–2001

Fra ledelsen Adm. sjef E. Westad (leder) Prod.sjef N. Lausund 1. kons. Reidun Lanne	Fra arbeidstakerne: Fagarb. Kjell Sandvik Hovedverneombud Arnt Svanes Avd. ing. Magne Langeteig	HMS-stab. Medl. u/stemmerett Verneleder Olav Kleven Bedriftslege Borge Skeie Bedriftssykepleier Marle Hellemo sekr. AMU/underutv. Turid Nordbø
Varerepresentanter: Avd.leder Hanne Hermanrud Avd.leder Ivar Hebnes 1. kons. Petter Sivertsen	Verneombud Olav Dugstad Verneombud Paul Stranden Verneombud Magne Goa.	



Bjørn Helge Havn
avdelingsingeniør
Egersund trafikkstasjon
1. juni

Effektivisering og omstilling

Handlingsprogram

Ledelsen har utarbeidet et handlingsprogram for effektivisering og omstilling. I programmet er det ført opp en rekke delprosjekt som avdelingene arbeider med. Dette handlingsprogrammet er trykt i brosjyreform og skal være utsendt til alle ansatte. Brosjyren omhandler også de viktigste momenter fra omstillingsavtalen som du bør kjenne til samt en henvisning til hvor du kan hente mer informasjon. Ta kontakt med personalseksjonen dersom du ikke har fått brosjyren.

Endringsagenter

I forbindelse med effektiviserings- og omstillingsarbeidet har ledelsen utpekt personalseksjonen til endringsagent for arbeidet. Seksjonens ansvar er først og fremst å medvirke til/overvåke at prosessene blir kvalitetsmessige gode, og gi ledere råd om motivasjon og kommunikasjon. Det er Kari A Mehla, Liv Rettedal og Hanne Hermanrud som arbeider på dette feltet på personalseksjonen. Kari er endringsagent for administrasjonsavdelingen og på et delprosjekt i produksjonsavdelingen. Liv er endringsagent for vegsjefens stab og på et delprosjekt i produksjonsavdelingen. Hanne har tilsvarende rolle for trafikk og utbygging. I tillegg møter seksjonsleder i ledergruppens møter hvor temaet effektivisering og omstilling er på dagsorden.



50

Toril Henriksen
Haugesund trafikkstasjon
19. juni

Jørgen Tveit
PON
22. juni

Elisabeth Aadland
Stavanger trafikkstasjon
30. juni

60

Sigbjørn K. Eggebø
Stavanger trafikkstasjon
13. mai

Stein Oftedal
POS Bærheim vegstasjon
1. juni

Sigurd Vågane
POS Bærheim vegstasjon
8. juni

Torstein Rein-Larsen
Personalseksjonen, vegkontoret
14. juni

Sikkerhet først

Sikkerhet først var vegsjefens klare budskap forleden. Utsagnet kom etter et konkret spørsmål fra en av organisasjonene om hvorvidt fokus på og krav om effektivisering kunne føre til at sikkerheten ble satt til side. Men svaret er altså: Sikkerhet før budsjett!

For 25 år sidan

SVART OG KVITT PÅ KARMØY

Vegmester Fransson forteller at på Karmøy er vegene stort sett svarte i sin helhet nå. Det er bare grusveg igjen sør ved Vik og på vegen til Vikshåland. Sikkert til stor glede både for vegfarende og vdlikehold. Vegbankettene langs vegen Heia-Haringstad er belagt med kvit singel slik at forgjengere og syklistar skal kunne ferdes sikrere. Det brukes også kvit singel i trafikkøyer i stedet for gras. Etter Franssons mening er dette meget trafikkikkert. Slike øyer er også lettere å vedlikeholde. Har en valgt gras bør disse små plenene slås regelmessig for å være presentable.



PLANSJEF SØMME HAR GÅTT AV

Plansjef Gabriel M. Sømme har gått av for oppnådd aldersgrense. I nærmere 40 år har han hatt sitt virke i etaten.

Eddie Westad
administrasjonssjef



Administrasjonsavdelingen – hva nå?

Effektivisering og omstilling vil prege vår hverdag og berøre oss alle i årene som kommer. I tilknytning til slike endringsprosesser, sies det ofte at sjefene vet mer enn andre. Videre opplever mange at de, på grunn av manglende eller sen informasjon, har hatt små muligheter til å forberede seg. Jeg vil benytte denne anledningen til å dele med dere både det jeg vet og det jeg tror eller frykter vil skje framover.

Først litt om status for avdelingen. I avdelingsvise føringsnotater for perioden fram til 2004, er det i henhold til de respektive modeller, satt opp mål for innsparinger. For adm.avdelingen (inkludert vegsjefens stab og HMS-stab) er maksimalbudsjettet i 2003, kroner 51.000 (98-kr) pr normert antall tilsatte i fylket. Kostnader til eiendomsdrift er holdt utenfor.

For administrasjonsavdelingen innebærer dette et budsjettkutt på 3,27 mill. kr (98) innen 2003. I tillegg til aldersbestemt avgang, forutsetter vi at en viss prosent slutter av andre årsaker, slik at vi er om lag fem færre ved inngangen til 2004. Dette sammen med andre tiltak, gjør at innsparingskravet innfris uten overtallighet i avdelingen.

Da er jo alt vel og bra, kan man kanskje forledes til å tro. Men det kan vi ikke være sikre på, og jeg skal forsøke å skissere hvilke utfordringer jeg tror vi vil stå overfor de nærmeste årene.

Det som vil bli avgjørende for avdelingen vil ikke være hva avdelingsleder, seksjonsledere eller andre mener de trenger av ressurser. Det som vil bestemme dimensjoneringen av avdelingen er *finansieringsgrunnlaget*. Gjeldende budsjetttrammer for de kommende år forutsetter blant annet samme antall tilsatte som i 98 og at produksjon har dagens tilknytning til Statens vegvesen.

Følgende vil kunne endre våre budsjettforutsetninger radikalt.

- budsjetttrammen endres i forhold til reelt antall tilsatte i fylket
- ny teknologi og spesialisering på landsbasis
- produksjon divisjonaliseres eller blir A/S

Til sammen vil dette i verste fall innebære at vårt finansieringsgrunnlag, og dermed antall tilsatte ved A, VST og HMS-stab mer enn halveres i løpet av tre til fem år.

Dette kan synes som dommedagsprofetier, men erfaringer fra omstilling av andre statsetater viser at støtteenhetene er blant de som blir sterkest berørt.

Spørsmålet blir da, om vi skal sitte og vente til utviklingen «treffer» oss eller om vi kan gjøre noe for å påvirke vår situasjon. Jeg mener det er mye vi kan gjøre. Det forutsetter imidlertid at vi alle tar utfordringene på alvor, og ikke sløser energi på å kjempe mot små endringer, slik vi delvis ser i dag.

Vi må slåss på mange fronter og vi må sammen stake ut vår strategi. Det som etter min vurdering blir sentralt er å

- bli så attraktive leverandører av administrative tjenester for trafikk og utbygging at deres betalingsvilje består eller øker (overføring av oppgaver til A)
- bli så dyktige på de kritiske funksjonene at P vil kjøpe tjenester av oss også i en framtidig organisering
- utvikle og markedsføre oss slik at vi blir tildelt spesialistoppgaver som vegdirektoratet og de andre fylkene er villige til å betale for

I alle tilfeller blir det å være slanke og kompetente grunnleggende suksessfaktorer. Det avgjørende blir om *våre brukere* oppfatter oss som kompetente og effektive nok. I denne sammenhengen blir brukerkontakt og brukerundersøkelser viktig.

Jeg er overbevist om at vi i Rogaland har gode forutsetninger for å videreutvikle oss, slik at vi også i framtida har mange og interessante oppgaver å løse til beste for etaten.



KJÆRLEIKENS FERJEREISER

Romsdølingen Edvard Hoem har skrivne romanen «Kjærleikens ferjereiser». Det må vera ferjereiser i Møre og Romsdal. I Rogaland trur eg det står heller dårleg til med kjærleikens ferjereiser, og dårlegare kan det bli – iallfall i nordre del av Finnøy kommune. Dersom Sjarnarøyane berre får tre ferjereiser dagleg frå 1. juli må nok øybuane for ein stor del ta til takke med den kjærleiken dei kan finna i nærmiljøet.

Nå er eg ikkje sikker på at ulempene med færre ferjeturar er så store. Eg tvilar på om det er på same måten i Rogaland som i Møre og Romsdal, – at ferjereisene får fram dei gode kjenslene hos ferdafolket. Kanskje er ferjereisene til og med ei ulempe for kjærleikslivet. Eg har høyrte at det skal vera mange ungkarar på Sjarnarøyane. Nå spør det om me også får ei forgubbing på Strandalandet. I Tau-sambandet er talet på ferjer auka frå to til tre. Eg trur ikkje det vil føra til fleire varme kjensler, snarare tvert imot.

Ein tidleg ettermiddag for litt sidan kom eg til Tau ferjeleie rett før ferja skulle leggja frå. Etter ein fin tur i Ryfylke var eg i godlag.

Eg køyrde inn på bildekket. Der sto det berre ein bil frå før, men det var til gjengjeld den gule minibussen til Statens vegvesen Rogaland. Den tok liten plass, langt framme ved ferjelemmen, så eg stoppa min bil midt på dekket og rusla ut. Då kom ein ferjemann mot meg og han bar ikkje preg av noko kjærleg sinnelag. I morske ordelag fekk eg ordre om å kjøra lenger fram, slik at bilen min sto stu i stu med den gule bussen.

Eg skjønar ferjemannen. Det kan ikkje vera lysteleg å reisa over fjorden med berre to bilar; og så attpåtil to vegvesenbilar og berre vegvesenfolk. Under slike tilhøve ligg det så visst ikkje til rette for ei triveleg ferjereis?

HAS



Kristoffer Skjørestad
Norsk Arbeidsmannsforbund (NAF)

«Småpenger» til Rogaland – HVORFOR?

I Rygjavegen nr. 1–2000 tar vegsjef Tor Geir Espedal et oppgjør med Vegdirektoratet angående fylkesfordelingen av investeringsrammen.

Vi har med stor undring, konstatert at Rogaland også har kommet svært dårleg ut i alle andre sammenhenger når det gjelder tildeling av vegmidler, enten det angår rasmidler, midler til faste dekker, ferjer m.m.

Vi registrerer også at distriktskommunene blir hardt rammet og vi merker en økende frustrasjon ovenfor Statens vegvesen, som må stå ansvarlig for å begrense tiltakene og tilbudene ute i distriktene.

Undertegnede har også merket seg at Fylkeskommunens utvalg for samferdsel stiller seg spørrende til hvorfor Rogaland er kommet i denne situasjonen?

Vi som jobber på grasrota spør også. Har Statens vegvesen Rogaland ikke klart å fremføre våre argumenter godt nok? Er fylkespolitikerne for passive, mangler de gjennomslagskraft eller er det stortingspolitikerne som sitter på Rogalands-benken som ikke har nok oppmerksomhet på eget fylke?

Det kan ihvertfall ikke være mangel på penger i statskassen, – det må skorte på informasjon og argumentasjon. Når nesten samtlige partier på Stortinget mener rammene er for små til samferdsel, så bør det være grunn til å tro at rammene vil bli økt i tiden fremover. Et nylig regjeringsskifte kan muligens virke positivt i så henseende. Likevel blir det viktig at lokale aktører engasjerer seg sterkere. Rogalandsbenken og fylkespolitikerne må sikre bedre tildelinger til eget fylke og vegsjefen må sørge for at vi får vår rettmessige del av den kaka Vegdirektoratet skal fordele.

Undertegnede har merket seg vegdirektør Olav Sjøfteland sin reaksjon på vegsjefens lederartikkel i Rygjavegen. Jeg trodde det måtte være takhøyde for å ta opp en sak som får så store konsekvenser for Statens vegvesen Rogalands mulighet til å ivareta trafikantenes behov og rett til å ferdes rasjonelt og sikkert i vårt fylke.

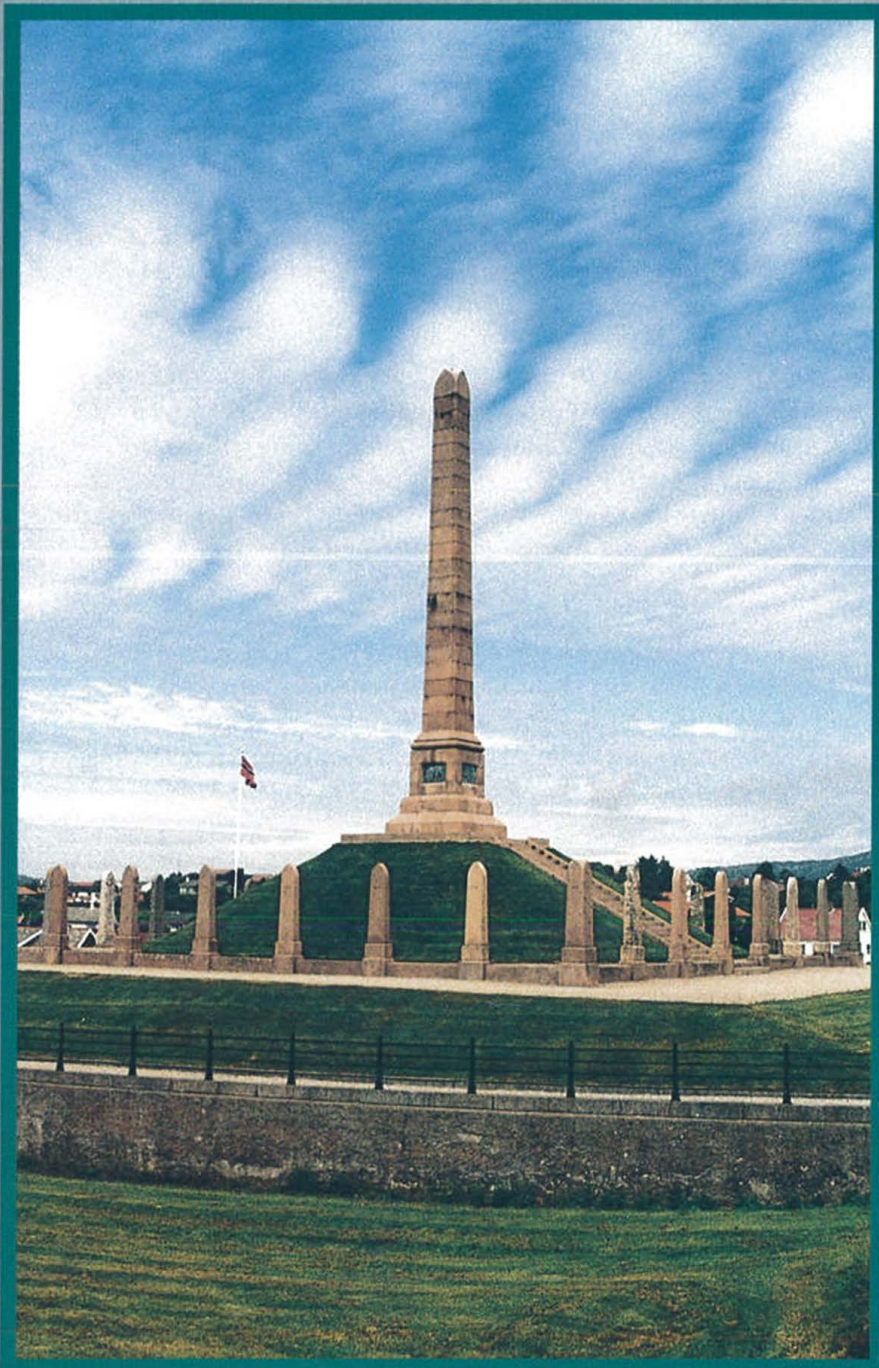
Det er ingen tvil om at Rogaland fylke har havnet på jumboplass når det gjelder tildelte midler.

Det må derfor være riktig å sette denne saken på dagsorden.



RETURADRESSE:

Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197, Sentrum
4001 Stavanger



Haraldshaugen i Haugesund

HARALDSHAUGEN

Her ser eg Haralds
haug føre augom;
lenge var eg lysta
å lydast til honom.
Botna på berget
berrsynt mun han standa
mellom hump og hamar
på Haugalandet.

Endå trur eg, anden hans
over oss mun sviva,
lydast om landet,
leita etter storverk.
Mykje mun han fegnast,
når manndom han finner,
når som landslyden
likjest forfedrom.

Fram då, frendar,
i fredeleg kappsteg!
rette det som rangt er,
reise det som velt er;
byggje og bøte
med bot som duger;
gjere verk som vara
til verdi øydest.

Ivar Aasen (1853)



Statens vegvesen
Rogaland