



Statens vegvesen
Rogaland

Rygjavegen

Nr. 6
desember 1998
26. årgang

God Jul



- 4** Meir biltrafikk under jorda i Stavanger
- 6** Intervju med samferdselsminister Odd Einar Dørum
- 8** Sykkelveg på ønskelista i Eigersund
- 12** Plan for rassikring av Rogalands-vegane
- 14** Estetikk som fag
- 16** Gammal og ukjent veg på Hundvåg



VEGSJEF - TEIGEN

Nok en pris

Tidligere i år har vi vunnet Vakre Vegers Pris, vi har vunnet prisen for beste bedriftsblad og nå vinner vi altså prisen for beste lærebedrift i 1998.

Jeg synes vi har all grunn til å være stolte. Vi var noe usikre hvilken status denne prisen hadde, vi som dro inn til Oslo for å få prisen som årets lærebedrift på. Priser har vi jo både for det ene og for det andre, og noen henger av den grunn høyere enn andre. Vi skulle snart erfare at prisen som årets lærebedrift henger høyt. Det var lagt opp til en flott seremoni under Landskonferansen for videregående opplæring, et årvisst arrangement i regi av Kirke-, utdannings og forskningsdepartementet (KUF). Vi fikk prisen i skarp konkurranse med 19 andre foreslåtte bedrifter, både offentlige og private. Det var statsråd Lillehun som delte ut prisen og han la vekt på at vi hadde dokumentert et aktivt og målrettet arbeid for å rekruttere og utdanne lærlinger i vår bedrift. Vi hadde videre rekruttert lærlinger til en rekke forskjellige fagområder og sist, men ikke minst hadde vi utnyttet muligheten for og oppfordret våre ufaglærte til å gjennomgå opplæring etter §20. Statsråden var spesielt glad for at en offentlig bedrift, til og med en statlig, denne gang fikk prisen. Det viser at det nytter og at vi kan gå foran med et godt eksempel.

Det er moro når slike ting skjer. Vi får på en måte lønn for strevet utover det vi får i lønningsposen. Det er selvfølgelig noen nøkkelpersoner som drar dette lasset på en glimrende måte, og de har fått sin takk. Imidlertid er det mange andre

som er involvert i tilretteleggingen for lærlingene og som tar seg av dem i det daglige. De fortjener også en takk.

Det er viktig for oss i Statens vegvesen og spesielt for bygge- og anleggsbransjen, at vi er bevisst på rekrutteringen til disse fagene. Lærlingene er en viktig del av vår framtid, og den framtida er vi med på å legge grunnlaget for nå. Mest viktig er det kanskje for produksjonsvirksomheten vår, men vi ser gjerne at det etterhvert kommer noen ingeniører og sivilingeniører med et fagbrev i bakhånd. Den type kompetanse vil for oss i Statens vegvesen være svært verdifull. Gjennom reform -94 er muligheten for å bygge på fagbrevet med et-årig etteutdanning for å få studiekompetanse tilstede og da ligger muligheten åpne inn til ingeniør/sivilingeniørstudiet. Jeg håper at flere etterhvert ser denne muligheten og benytter seg av den. Ingeniørkompetanse på våre fagfelt er nemlig etterhvert blitt mangelvare ettersom det utdannes færre og færre med denne type kompetanse på våre utdanningsinstitusjoner.

Forøvrig nærmer det seg jul. Julen er et lite pusterom. Benytt det godt i samvær med familie og venner.


Ha en riktig god jul alle sammen!

Tor Geir Espedal

Frå Ganddal ved Stokkelandsvatnet
Foto: Torstein Rein Larsen



INNHALD

Vegsjef-teigen	2	Kriminalnovelle: Den kvite nelliken	18
Vegvesen-familien og bedriftsbladet	3	Bilismen – i Kina og i Norge	21
Storhaugprosjektet	4	Tilstelling for årets pensjonistar	22
Intervju med statsråd Odd Einar Dørum	6	Nasjonalt pensjonistforbund	23
		Solveig Stangeland: Lapp og pute	24
Tunnel under Boknafjorden	7	Asfalt og eplekake	24
Ferjefri Boknafjord	7	Kryssord	25
Lang kamp for tryggare veg i Eigersund	8	Trafikkavdelingens fellesmøte	26
Veg-opprusting på Rennesøy	11	Periodisk bilkontroll	27
Rassikringsplan for vegane i Rogaland	12	Administrasjonsavd. på seminar i København	28
		«Det er godhet vi ønsker å dyrke»	30
Landskapsarkitektane, estetikk og trafikk	14	Unik utdanning for lærlingane	31
Årets lærebedrift 1998	15	AMU-møte på Stavanger trafikkstasjon	31
Vegmysteriet på Hundvåg i Stavanger	16	Kva med 60-åringane?	32
Nasjonal verneplan for veg-kulturminne	17	Personalpolitikk ved omstilling	33
		Personalnytt	33
		Avdelingsleiarkommentar: Intern informasjon	34
		Det lyser i stille grender	35
		Tillitsvalgtes spalte	35

Rygjavegen

Nr. 6 – desember 1998

Ansvarleg redaktør

Harald Sel

Redaksjon

Birgit Høiland Gudmestad

Redaksjonsråd

Bjørn Martin Alsaker

Nils Lausund

John Mathias Mathiassen

Tormod Nag

Anne Elise Njærheim

Liv Rettedal

Sats/layout

Sissel Gro Norland

Trykk

Allservice A/S

Forsidefoto

Torstein Rein Larsen

Baksidefoto

Torleiv Tveit

Opplag

1900 eksemplar

Vegvesen-familien og bedriftsbladet

I 1998 har mange opplevd ei ny side ved Statens vegvesen: Ein etat som nærast sprudla over i kreativitet og utfolding under Kulturdagane på Norsk vegmuseum.

Tilskipinga var ein folkeleg kulturfest. For mange var det også ein fest som samla familiemedlemmer, – ektefelle, barn, besteforeldre og andre.

Vegvesenet sin bedriftskultur, kva er særprega ved den? Me skal ikkje prøva å svara utfyllande på det spørsmålet. Men tradisjonelt har nok familie-engasjementet vore eit av særprega ved vegvesenkulturen. Slikt engasjement finn ein sjølv sagt også i andre verksemder, men truleg få stader så sterkt som i vegvesenet.

I dag synes det å vera ei utvikling mot at kvar har nok med seg. Arbeidet til ektefelle, mor eller far vedkjem ein lite. Arbeidsplassen kan bli til ein stad der ein er for å tena pengar, og nok med det. Me tapar noko ved ei slik utvikling. I familie-fellesskapet bør også arbeid- og arbeidsplass ha sin del.

Kulturdagane var eit tiltak som er med på å halda oppe bedriftskulturen vår, også den sida som gjeld familie-medverknad. Men kva med kvardagen? Kultur dagar har me i beste fall kvart fjerde år. Her trur me at bedriftsblada har ein viktig plass. I Rogaland vil me at Rygjavegen skal vera eit blad for både den vegvesen-tilsette og familien hans. Det bør vera eit blad som både ektefelle og andre ser mon i å bla igjennom, sjå på bileta og gjerne lesa litt i.

Når ein les dette nummeret, vil ein kunne spørja: Kan det vera rett å bruka spalteplass til ei kriminalnovelle i Statens vegvesen Rogaland sitt bedriftsblad? Men ein kan like gjerne spørja: Er det rett å bruka ei side i kvart nummer til kryssord? Av kryssord-løysingane ser me at slett ikkje alle kjem frå tilsette. Kryssordet engasjerer også familiemedlemmer. Det vonar me at også kriminalnovella vil gjera. Og når ein først er i gang, så les ein gjerne litt av «reindyrka» vegvesen-stoff i same rennet. Også det kan vera spennande og interessant.

*God jul og
godt år i 1999!*



Harald Sel

Klart for STORHAUGTUNNELEN

No er det like før første salva går i det som skal bli Storhaugtunnelen i Stavanger. Eit par hus er alt rivne i kvar ende av traseen, og arbeidet med å setja opp måle- og kontrollpunkt er i full gang. Rundt 1. februar tek tunneldrifta til, og når to og eit halvt år og 127 millionar kroner er gått, skal det la seg gjera å køyra bil under Storhaug.

Tekst og foto:
Birgit Høiland Gudmestad

Tunnelen skal byggjast frå aust mot vest, og innslaget blir i Haugesundsgata. Fordelen ved å starta arbeidet på denne sida, er at overskotsmassen kan køyrast kortast mogleg. Massen blir teken ut gjennom tunnelen og ned til sjøen, der det skal fyllast ut til industriområde.

200 hus i anleggsområdet

Om eit års tid har tunnelarbeidarane jobba seg 1280 meter under heile Storhaug, og er komne ut rett på Strømsbrua. Både på austsida og på vestsida av tunnelen skal trafikken kanalisert gjennom rundkøyringar. Heile anlegget omfattar 1700 meter, og når det er heilt ferdig om to og eit halvt år, reknar ein med at det vil passera 9000 bilar i døgnet.

På Storhaug er folk godt nøgde med at dei vil sleppa farleg gjenomgangstrafikk og ubehageleg forureining når bilane går under jorda. Men før dei opplever det, vil tolmodet deira bli sett på harde prøver. Om lag 50 hus ligg rett oppå tunneltraseen, mellom dei ei kyrkje og ein barnehage, og fleire hundre ligg så nær at dei vil kunna merka både boring og sprenging.

– Pakk ned porselenet


– Dei som er i husa, vil merka tunnel-sprenginga som underjordiske drønn.

Glasdører vil vibrera, og krystall og porselen som står i hyller og skap vil klirra. Det blir merkbar, men det er ikkje farleg, strekar geolog Øyvind Riste under. Han har vore konsulent for vegvesenet og gjort geologiske forundersøkingar til prosjektet. Sjølv har Riste kontor i Birkelandsgata i utkanten av Storhaug, og reknar med at han vil kunna kjenna det når salvene blir fyrt av.


– Eg plar å råde folk til å ta ned frå hyllene det mest verdfulle krystallet og porselenet, pakka det inn i avisapir og oppbevare det i pappesker medan arbeida går føre seg. Det skjer truleg ingen ting, men då er ein i alle fall sikker, seier Riste.

Tidkrevjande

Vegvesenet på si side vil òg vera sikker, og har difor engasjert eit firma til å gå gjennom bydelen og laga tilstandsrapportar for hus som ligg på tunneltraseen. Totalt skal det lagast 250 rapportar. Innanfor ei sone på 25 meter frå traseen skal tilstanden både innvendig og utvendig dokumenterast. I ei sone på 25 til 50 meter frå traseen greier det seg med utvendig synfaring. Unntaket er husa i Lysefjordgata og Karlsminnegata. Her er husa bygd på ei gammal torvmyr, og vegvesenet ønskjer å dokumentera tilstanden til bygningane så langt vekk frå traseen som 80 meter. Slik vil ein unngå å måtta stå til ansvar for skader som har skjedd før tunnelarbeidet tok til. – Me er veldig merksame på setningar



Her skal tunnelarbeidet starta i månads-skiftet januar/februar. Tunnelen skal ned og inn akkurat der det raude huset står – og huset skal rivast. Det store treet i bakgrunnen til venstre er freda og skal stå over tunnelinngangen.



Om eit drygt år kjem tida for gjennomslag. Då kjem tunnelen ut att rett på Strømsbrua, midt i biletet.



Slik skal tunnelen gå under bydelen Storhaug i Stavanger.

som kan oppstå i grunnen, både på den delen av Storhaug som er bygd på den gamle myra, og på stader der det er skiftande djupne på fjellet og på jordlaget som ligg oppå fjellet. Me vil ta den tida me treng for å hindra at grunnen set seg. Det skal ikkje mange millimeter til, før dører og vindauge i husa blir skeive. Difor har me heller ikkje sett nokon eksakt dato for når tunnelen skal vera ferdig. Det er betre å sikra skikkeleg undervegs og hindra skader, enn å bli ferdige til ein viss dato. Målet vårt er å gjennomføra arbeidet utan setningar i det heile, seier prosjektleiar Øyvind Kommedal i Statens vegvesen Rogaland.

Utfordringar

Grunnfjellet på Storhaug er fyllitt. Det er ein relativt solid bergart, men steinen har det geologen kallar ein skifrig struktur. Den kan dela seg i flak – som skifer. Det vil seia at arbeidarane må bruka mykje tid på å stabilisera tunnelen etter kvart som arbeidet går framover. Det er òg stor skilnad på kor mykje fjell

det er mellom den planlagde tunneltraseen og husa over. Der tunnelen ligg djupast er det 30 meter fjell over, medan det berre er fem meter på det tynnaste. Ei anna utfordring som vegvesenet tek svært alvorleg, er faren for at nivået på grunnvatnet kan endra seg.

– Me vil setja opp avanserte målesystem som kan fanga opp dei aller minste endringar i grunnvassnivået. Dersom noko skulle skje, er me klare til å pumpa vatn inn att for å kompensere for det som måtte lekka ut, forklarar Øyvind Kommedal.

Dette kallast infiltrasjons-metoden, og Statens vegvesen skal få hjelp av ekstern kompetanse til akkurat dette arbeidet. Elles skal etaten gjera tunnelarbeidet sjølv, og ta seg av sikring og bygging av portalane i kvar ende av tunnelen. Lys, ventilasjon og asfaltdekke i tunnelen vil truleg bli sett vekk til andre firma.

Delar på rekninga

Prisen på Storhaugtunnelen er 127 millionar kroner. Prosjektet er eit

spleiselag der staten betalar den eine halvparten, og Rogaland fylke og Stavanger kommune delar på den andre halvparten. Pengane som vegvesenet legg i prosjektet kjem via statsbudsjettet, og dette er det einaste nye prosjektet som det vart sett av pengar til i Rogaland i 1999.



Gudmund Gausel, oppsynsmann i Statens vegvesen Rogaland, peiker ut kor tunneltraseen skal gå – ein del meter under gateplan.

Det er viktig å bruka den kompetansen me har, og Statens vegvesen har stor kompetanse, seier samferdselsminister Odd Einar Dørum.

Ministeren trur at etaten kan få nye oppgaver innan transportsektoren, t.d. jernbanebygging. Men statsråden strør ikkje om seg med kjappe lovnader, verken til vegvesenet eller til Rogaland.



Ingen kjappe lovnader

Tekst og foto: Harald Sel

Eg er tildelt tid til eit intervju med ein travel statsråd. Han er veltalende og ordrik. Når han blir ivrig og engasjert, – og det er han ofte – kan ordstraumen nærma seg flaum. Her må ein vera vaken for å få med seg konklusjonane i dei resonnerande tankerekke hans.. – Det største etterstupet i politikk er å gje lovnader som ein ikkje har kontroll over, seier Odd Einar Dørum. I neste setning vedgår han likevel at han i visse samanhengar har drege kjappe slutningar. – Eg har gitt lovnader som det har vore uråd å halda, t.d. i samband med framlegget til Statsbudsjett for 1999. Det har eg lært av.

Omstilling og nytenking

Han vaktar seg også vel for å gje raske lovnader om arbeidsoppgåver- og framtida til Statens vegvesen. Men han rosar etaten, mellom anna for at ein har hatt- og har- vilje til omorganisering, omstilling og nytenking.

– Vegvesenet har vist evne til å sjå utover sitt tradisjonelle arbeidsfelt, – veg og vegtrafikk. Det er ein viktig grunn til at etaten fekk koordineringsansvaret for arbeidet med Nasjonal transportplan 2002–2011. Dessutan er vegvesenet effektivt nok til å klara denne oppgåva innan den korte tidsfristen som er sett for arbeidet, seier Dørum.

– Ser du for deg at Statens vegvesen skal utvikla seg til å bli ein nasjonal transport- og samferdselsetat?

Statsråden tenkjer seg om – ei ørlita stund. – Så langt har eg ikkje tenkt. Men det er jo eit steg i den retninga når vegvesenet har fått større ansvar for kollektivtrafikken. Kollektivtilbodet er ikkje godt nok, særleg rundt storbyane. Så her har både vegvesenet og andre ei stor utfordring.

Transportplan for Nord-Jæren

Samferdselsministeren har ved fleire høve uttalt seg rosande om Transportplan for Nord-Jæren, planen som truleg blir godkjent av Stortinget i haust.

– Ved denne planen har ein i større grad enn ved tidlegare planar for storbyområda, arbeid inn både byane og nærområda sine behov. Det gjeld vegprosjekt, tilrettelegging for kollektivtrafikk både på veg og bane, gang- og sykkelveggar og miljøtiltak, seier Dørum. Han likar også finansierings-pakken, der både det offentlege og brukarane skal yta sin del. Bompengeringen med høgare bompengesats i dei mest trafikkerte periodane av døgnet – ei form for vegprising – er også ein god ting ved planen, meiner samferdselsministeren.

Han seier at Statens vegvesen Rogaland, som har hatt ei sentral rolle ved utarbeidinga av Transportplan for Nord-Jæren, har gjort eit godt arbeid. At folk frå Vegvesenet for tida er med i planarbeidet for bygging av dobbelspor på Jærbanen mellom Stavanger og Sandnes, ser han også positivt på.

– Dersom Statens vegvesen si produksjonsavdeling utnyttar sin kompetanse og er konkurransedyktig, er det ikkje

urealistisk at etaten i si tid kan få arbeidet med bygging av nytt jernbanespor på Jærbanen mellom Stavanger og Sandnes, seier statsråden.

– Kva med ein framtidig jernbanetunnel ved Drangsdalen i Lund?

– Det prosjektet ligg nok eit godt stykke inn i framtida. Men Statens vegvesen har jo tunnelkompetanse, og den er det viktig å bruka.

Prioritering innan ramme

Gjennom synfaring langs Ryfylkevegen og seminar på Sand, har samferdselsministeren fått ei grundig innføring i regionen sine ønske, problem og behov innan samferdselssektoren.

Kor mykje betyr betre kommunikasjonar for Ryfylke si framtid? Me minner statsråden om Statistisk sentralbyrå si levekårsundersøking der fire Ryfylkekommuner, Rennesøy, Finnøy, Hjelmeland og Suldal, er med på ti på topp-lista. Av desse er det likevel berre kommunen med fastlandssamband, Rennesøy, som har vekt i folketalet, i dei andre går folketalet ned.

Kva refleksjonar gjer samferdselsministeren seg ved dette?

Dørum er klar nok i sitt lange og resonnerande svar. Det er ikkje vanskeleg å skjønna at folk i Ryfylke, og kanskje særleg ungdommen, vil ha fastlands-samband. Men korleis ein skal prioritera slike store prosjekt er i første omgang ei sak i samband med Nasjonal transportplan, der den første fylkespolitiske behandlinga blir i februar 1999. Planen skal sluttbehandlast i Stortinget våren 2000.

Ryfylke og fylket må prioritera, mellom anna om ein vil ha røybru over Høgsfjorden eller ikkje.

– Eg mislikar sterkt når politikarar ikkje kan setja seg saman og prioritera innanfor ei oppgitt ramme, konkluderer han.

Ungdom – kreativitet

– Men det kjem fram at ungdommen i Ryfylke legg avgjerande vekt på gode kommunikasjonar, i spørsmålet om dei skal satsa på ei framtid i regionen eller ikkje. Dei vil ha fastlandssamband og dei vil ha nattferjer fram til eit fastlands-samband er etablert.

– Ja. Kanskje Ryfylke bør satsa meir på ungdommen. Elles er det heilt klart at det vil vera viktig for Ryfylke å få fastlandssamband. Problemet er at det alltid fins mange fleire gode prosjekt enn det fins pengar til å realisera dei. Men eg utfordrar Ryfylke og Rogaland til å vera kreative. Prøv å finna fram til grep, seier Dørum. Men han vil ikkje- eller kan ikkje- konkretisera kva slags «grep» som kan vera utløysande for realisering av fastlandssamband og andre prosjekt.

Lokale og sentrale «grep»

«Medan me ventar på fastlands-samband...» var tittelen på seminaret samferdselsministeren var med på i Sand. Kva skal ein gjera for å betra kommunikasjonane, medan ein ventar på fastlands-samband? Me stiller spørsmålet til Dørum.

– Eg veit det finst rasfarlege vegar. På synfaringa langs Ryfylkevegen konstaterte eg også at sjåførane så avgjort bør vera edru når to trailarar møtes. Men eg kan ikkje seia anna enn eg alt har gjort; det fins mange gode prosjekt og for tida er det lite å henta av statlege midlar til å realisera dei. Difor etterlyser eg lokale grep.

Men kva med sentrale «grep», t.d. frå ministeren sjøl? Han sa det ikkje. Men ei av hans veltalende tankerekker kan ein tolka som om han kan tenkja seg å ta eit initiativ overfor vegsjefen i Hordaland om opprustninga av Rv 13 frå Hordaland grense til Røldal. Kan han få fortgang i det prosjektet, er det utvilsomt eit «grep» som folk i Ryfylke vil setja pris på.

Tunnel under Boknafjorden

– Ferjer er ikkje framtidsretta. Difor bør me få tunnel under Boknafjorden. Dette sa vegsjef Tor Geir Espedal under samferdselskonferansen for Ryfylke. Statsråd Odd Einar Dørum sat i salen. Samferdselsministeren kommenterte ikkje utspelet, men han sa at han likte kreative og friske vegsjefar.



Vegsjef Tor Geir Espedal under konferansen på Sand.

Tekst og foto: Harald Sel

Vegsjefen sitt tema på konferansen var «Vegvesenet, Staten sin forlenga arm?». I sitt innhaldsrikt og engasjerte innlegg konkluderte han mellom anna med at vegvesenet ikkje berre er Staten sin forlenga arm, men til og med Staten sin *utstrakte* forlenga arm. Dette gjeld ikkje minst overfor distrikta og lokalpolitikarane, meinte vegsjefen.

Men det var utspelet om tunnel under Boknafjorden som vakte mest interesse. I ettertid har vegsjefen fått stor støtte- og mange positive kommentarer.

Den mest aktuelle kryssinga av Boknafjorden er mellom Tungenes i Randaberg og Arsvågen på Bokn. Ein tunnel her vil bli 24 km, ein lengde tilsvarande Lærdalstunnelen som er under bygging. Prosjektet ligg i alle tilfelle eit stykke fram i tid. Men vegsjefen sa at det er naturleg å trekka det fram i samband med kampen for å styrka ferjekapasiteten mellom Mortavika og Arsvågen. – Same kor stor kapasitet me får på Boknafjordsambandet, vil det aldri bli ei fullgod løysing. Ferjesambandet vil alltid vera ein flaskehals, sa Espedal.

Grove økonomiske kalkyler viser at Boknafjord-kryssinga vil kosta mellom 1,5 og 2 milliardar kroner. Med tunnel under fjorden, vil ein kunne kjøra mellom Stavanger og Haugesund på litt over ein time. I dag må ein i beste fall rekna med å bruka to timar på turen mellom dei to byane.

Ferjefri Boknafjord

Samfunnsøkonomisk er det svære fortjenster å henta ved å knytte nordre- og søndre del av Rogaland sammen, med halvannen times ubrudd bil- eller busstur fra Torget i Stavanger til Haraldsgata i Haugesund.

Nord-Rogaland er allerede i dag Norges mest ekspansive område. Etter at Gardermoen er fullført, er Kårstø landets største anleggsplass. Og mer er i vente. Norges første gasskraftverk blir etter all sannsynlighet bygd enten på Kårstø eller Håvik. Får Hydro realisert sine planer om et CO2-fritt gassverk på sitt område, vil det bli fulgt opp med fordobling av kapasiteten ved aluminiums-verket som allerede er Europas største.

Minst like viktig er det at trekantsambandet Stord-Bømlo-Sveio vil knytte Haugalandet sammen med Sunnhordland. Industribedrifter som Aker Stord og Umoe Haugesund blir med ett så å si nabovirksomheter, og Haugesund blir et ekspansivt og meget kjøpesterkt distrikt, i størrelse omtrent på halvparten av dagens Stavanger/Sandnes-område.

For Rogaland samlet vil det bety uendelig mye om de to delene av fylket kan forene krefter. En tunnel under Boknafjorden vil mer enn noe annet bidra til det.

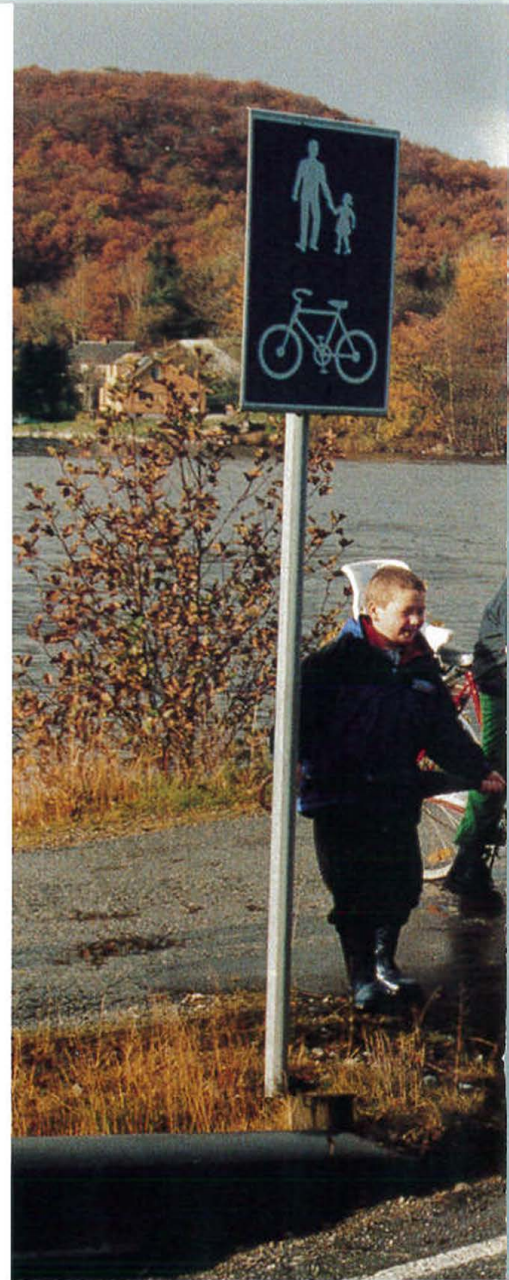
Utdrag av leder i Stavanger Aftenblad 31. oktober



Tekst og foto:
Birgit Høiland Gudmestad

Lang kamp FOR TRYGGARE VEG

I årevis har folk som bur på Tengs, og langs riksveg 44 mellom Eie og Tengs i Eigersund, kjempa for å få gang- og sykkelveg. No ser det endeleg ut til at dei får det som dei vil. Men først må dei venta tre år til på pengar.



Siste dagen i oktober trassa over 40 barn og vaksne vind og regn og møtte fram for å gå ein bit av den farlege strekningen saman med vegvesenet. Dei berre fnys når det blir snakk om pengar og budsjett.

– For lenge sidan

– Pengar er det nok av. Me kan ikkje skjønna kvifor alt skal gjerast så dyrt og flott og ta så lang tid. Gang- og sykkelvegen burde me hatt for fleire år sidan,

seier dei, og viser til at eit entreprenørfirma har bydd seg til å tippa gratis overskotsmasse i Tengselva for å fylla ut. – Då kunne prosjektet vore ferdig for lenge sidan, meiner oppsitjarane. Dei som



Det blir ikkje mykje plass att til mjuke trafikantar på riksveg 44 når bilane skal ta seg gjennom svingane mellom Eie og Tengs i Eigersund. Her er det praktisk talt ingen vegskulder, og det finst fleire tilsvarande stader.



arbeider med saka på vegkontoret, har ikkje registrert noko tilbod om fyllmasse. – Me kan heller ikkje byrja å fylla ut i elva utan at alt er avklara med grunneigarane og før me har gjort tilstrekkelege undersøkingar av grunntilhøva. Så langt er ikkje dette prosjektet kome enno, seier overingeniør Ivar Hebnes ved utbyggingsavdelinga på vegkontoret.

Hestar i vegen

Det har vore 18 meir eller mindre alvorlege ulukker på riksvegen mellom Eie og Tengs frå 1988 og fram til no. Ingen fotgjengarar har vore innblanda, men så er det heller ikkje mange mjuke trafikantar som brukar vegen. Både vaksne og barn som skal til Egersund sentrum, brukar bil til å ta seg fram. Det blir mykje sjåførjobbing for foreldre med mange aktive barn. I Tengsastranda ligg eit ridesenter som trekker barn, ungdom og vaksne frå

store delar av kommunen. Brukarane tek seg fram med bil for å unngå trafikken – og skapar dermed endå tettare trafikk. Men hest og rytter må jo utfalda seg ein stad, og ekvipasjane brukar riksvegen for å koma til og frå meir egna ridevegar. – Då ridesenteret kom for over 20 år sidan vart eg glad. No får me sykkelsti, tenkte eg, for byfolka slepp ikkje ungane sine ut på denne farlege vegen. Men det kom ingen sykkelsti, og ungane må køyrast til og frå, seier Edith Karlsen. Ho bur på Tengs, og har hatt gang- og sykkelvegen på ønskelista i fleire tiår.

Tungtrafikk og skulebarn

– Dette handlar først og fremst om tryggleiken til ungane våre. Trafikken består av personbilar som skal til og frå dei store arbeidsplassane på Tengsareid, og til gatekjøkkenet og hagesenteret. Dessutan har me store sandbilar som køyrer til og frå sandtaket på Fotland,

Dersom ungane på Tengs vil gå vidare ned til Egersund, må dei ut i vegen her.

Resten av riksveg 44 ned mot Eie er smal og svingete, og mange stader er det ikkje vegskulder korkje mot fjellskjeringa på innsida eller elva på utsida.

og grusbilar som køyrer til og frå steinbrotet på Hellvik. Mykje av tungtransport som kjem med ferja frå Danmark til Egersund køyrer riksveg 44, og det same gjer store delar at turisttrafikken om sommaren. I tillegg kjem personbiltrafikk og rutebussar. Når det ikkje skjer fleire alvorlege ulukker, er det fordi me ikkje vågar å senda ungane ut på vegen, seier May-Briith Sviland, leiar for velforeninga i Tengsastranda. Det er også ein campingplass på Tengs, og på sommaren brukar mange turistar å gå tur langs vegen. Framhald neste side



Her byrjar den eksisterande sykkelvegen (t.v.) og her sluttar han (t.h.).

– Herifrå til evigheta

Det finst alt ein liten bit med gang- og sykkelveg på den aktuelle strekningen. Den går frå bensinstasjonen og nokre hundre meter nedover til den plutselig stoppar i ein sving. Eit par store steinar skal hindra at folk fær utfor og hamnar i elva. Vonaleg har alle syklistane lyset i orden, for det er ikkje gatelys i området. Syklar ein på ein stein i mørket, eller unngår steinen og syklar utfor vegbanen, vil ein i beste fall bli alvorleg skadd. Nokre titals meter før denne steinbarrieren, må ein ut i vegbanen dersom ein vil gå eller sykla vidare mot Egersund. – Me kallar denne vegstubben for «herifrå til evigheta». Verst er det for turistane som ikkje er kjende. Det er eit under at det går godt. Eit anna problem er at folk ofte brukar sykkelvegen som parkeringsplass, slik at det blir både risikabelt og trøgt å bruka den, seier Edith Karlsen.

Ingen planar for Tengs-brua

Det er planlagt å byggja ny gang- og sykkelveg frå Eie og opp til den møter den biten som alt er på plass. Frå bensinstasjonen, forbi gatekjøkkenet og avkjøringa til Tengsareid og fram til Tengs bru, er det enno ikkje avgjort kva som skal gjerast. Dette er ein strekning på 4-500 meter, og det er herifrå og nordover dei fleste barnefamiliane bur. Vegvesenet har i dag ingen planer om å gjera noko med vegen nord for bensinstasjonen. Men May-Brith Sviland i Tengsartanda Vel peikar på mange problem:

– Brua er så trong at to grusbilar har problem med å passera kvarandre, og fortaua på kvar side er så smale at det er akkurat så vidt det går an å balansere ei barnevogn oppå. Frå brua og ned til sykkelvegen kan me velja om me vil gå midt i vegen, eller vassa i grøfta.

– På nordsida av brua, der riksveg 44 kryssar fylkesveg 51, manglar både gangfelt og busslømmar, og her går skulebarn på og av bussen. Me ønskjer oss både gangfelt over og gangsti rundt krysset. Fartsgrensa er i tillegg 60 km i timen, den burde vore sett ned til 50, meiner Sviland. Det er heller ingenskilt i området som varslar at det er barn i vegen.

Kommunen ville heilt opp

– Kommunen meinte at heile strekninga frå Eie til Tengs skulle omfattast av prosjektet. Men ifølgje vegvesenet var det ikkje pengar nok, og sykkelvegen kjem til å stoppa ved bensinstasjonen, seier Per Steinar Berentsen. Han jobba tidlegare som planleggjar på planavdelinga i Eigersund kommune, og laga

reguleringsplana for området.

– I tillegg ville me gjort noko med krysset der ein køyrer av mot industriområdet, til dømes kunne det her vore laga ei rundkøyring. Me treng òg ein parallell sykkelveg langs brua, lik den som er planlagt over jernbanebrua på Eie. Ein undergang under brua og over til friområda langs elva er òg ønskeleg, seier Berentsen.

– Eg håpar at dette kan bli med i ein fase 2 av prosjektet, og at det ikkje går for lang tid før vegvesenet finn pengar til å fullføra sikringstiltaka på riksveg 44, seier Per Steinar Berentsen. Reguleringsplana som omfattar gang- og sykkelveg skal handsamast av Eigersund kommunestyre før jul, og etter det er det klar bane til å starta tingingar med grunneigarane. Kommunen sjølv er ein stor grunneigar i området, men det er òg mange private grunneigarar med strandrett langs Tengsvågen. Det er sett av totalt 14 millionar kroner til prosjektet, åtte millionar i 2000 og dei siste seks i 2001.

Ulukker på riksveg 44 mellom Eie og Tengs 1988–1998:

13 ulukker med personskaade, til saman 14 personar skadde. Av desse vart 11 personar lettare og tre personar alvorleg skadde. 17 personbilar, ein bil med campingvogn, tre tunge motorsyklar, ein buss, tre lastebilar, ein syklist, tre mopedar og to varebilar har vore innblanda i dei 13 ulukkene. Ingen fotgjengarar har vore utsette for rapporterte ulukker på denne vegstrekninga dei siste ti åra.



Opprusting på Renneøy:

Gamle-vegen fullstendig ferdig

Frå å vera ein av dei aller dårlegaste fylkesvegane i Rogaland, er vegen mellom Nedrabø og Hanasand på Renneøy rusta opp. Arbeidet på den to kilometer lange sterkninga, medrekna asfalt, har kosta nesten 2,9 millionar kr.

Tekst og foto: Harald Sel

– Den gamle vegen var fullstendig ferdig, seier Lewy Dalen som har vore prosjektansvarleg. Han viser til at vegen har ein del busstrafikk og at ikkje minst veksthusnæringa i området har eit stort transportbehov. Så det var på høg tid at vegen blei forsterka og utvida. Frå å vera svært smal, er den nye vegbreidda på 5 meter, med ei 4,5 meter brei asfaltstripe. Møteplassar høyrer også med, slik at større bilar skal kunne passera utan problem

Arbeidet som nå er avslutta, er første trinn i opprustinga av vegen mellom Østhusvik og Hanasand, ei strekning på omlag 3,5 km. Etter planen skal vegen mellom Nedrabø og Østhusvik få si «ansiktsløfting» i 1999. Men den gamle vegen her er ikkje fullt så dårleg som den ein hadde mellom Nedrabø og Hanasand.

Arbeidet er utført av Statens vegvesen i eigenregi. Ein gravemasin frå Brødrene Risa A/S med førar har vore innleigd i store delar av anleggsperioden, som var frå august til slutten av november. Lewy Dalen seier at ein har hatt problem

med dårleg grunn og stort tilsig av vatn. Dette har til tider gjort arbeidet meir komplisert, men alt i alt har det gått greit.

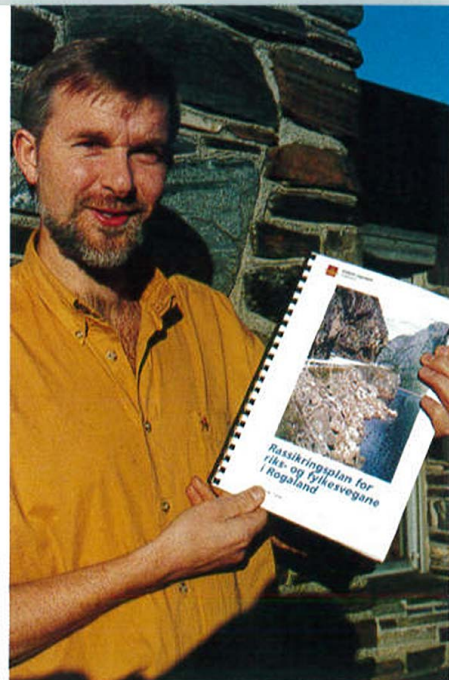
Samtidig med vegarbeidet, har vegvesenet utført arbeid for Stavanger Energi. Det gjeld først og fremst legging av nytt kabelnett og tilrettelegging for montering av betre veglyg.

Maskinføraren klarar det meste med skufla, men stundom trengst det muskelkraft til finjustering. Her er Laurits Torsen i arbeid med spettet.



Rassikringsplan for vegane i Rogaland

161 rasområde langs riks- og fylkesvegane i Rogaland bør sikrast. Dette vil kosta bortimot 500 millionar 1998-kroner. Dette er konklusjonen i Statens vegvesen Rogaland sin rassikringsplan som blei lagt fram 26. oktober. Ei arbeidsgruppe med overingeniør Bjørn Alsaker som prosjektansvarleg har utarbeidd planen.



Bjørn Alsaker har vore prosjektansvarleg for arbeidet med rassikringsplanen.

Tekst og foto: Harald Sel

Under arbeidet med planen har det vore synfaring på 11 riksvegar og 19 fylkesvegar. Av dei 161 raspartia er 102 registrert på riksvegane og 59 på fylkesvegane. For kvar vegrute er det utarbeidd prioritert sikringsplan delt i tre hovudgrupper:

- Store-og høgt prioriterte prosjekt
- Mellom-prioriterte tiltak
- Lågare prioriterte sikringstiltak

Det er brukt 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 og lengda på denne.

Rogaland har tidlegare prioritert Ivarsflaten på Suldalsvegen (Rv 13) og Lovraeid på Jelsavegen (Rv 517) på topp av rassikringsprosjekt. Begge stadene er det planlagt tunnel til omlag 30 millionar kr forbi den rasfarlege strekninga. Denne prioriteringa står fast, seier Bjørn Alsaker, men etter kriteria som er nytta i utarbeidinga av planen, får to prosjekt høgare prioriterings-poeng enn Ivarsflaten.

Det er Svoå ved Tysdalsvatnet i Strand (Rv 13) – kostnad: 15 millionar – og Ropeid – Tysseland i Suldal (Rv 520) – kostnad 2 millionar.

Me viser elles til tabellen over dei 20 høgast prioritert rassikringstiltaka langs riksvegane.

Rassikringsgruppa sitt arbeid viser at vegane i Rogaland blir stengde av alle typar ras, men det er oftast steinras og snøras som fører til full stenging. Ryfylke er den regionen i Rogaland som har flest rasfarlege vegstrekningar.

Langs Rv 13 er det registrert 29 rasområde. Dette er den riksvegen som er mest utsett for ras. Deretter kjem Rv 45 frå Hunnedalen til Vaule bru, der det har gått ras på 26 stader. På fylkesvegane er det Fv 281, Frafjordvegen, som har den største rasfaren. Men det problemet vil vera løyst i juni 1999, når den nye veggen til Frafjord er ferdig.

Prioriterte rassikrings-prosjekt

Vurderinga er gjort ut frå ein prioriteringsmodell, der det er lagt mest vekt på rasfrekvens, vegstandard, trafikkmengde, om strekninga er skuleveg, eventuell omkjøringsveg og lengda på den.

Veg	Stad	Kommune	Døgntrafikk	Tiltak	Kostnad mill. kr
Rv 13	Svoå, Tysdalsvatnet	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	Lovratunnelen	Suldal	1000	Ny tunnel	30,00
Rv 13	Ytre Eiane	Hjelmeland	900	Reinsk/nett	0,54
Rv 13	Kjølådalen	Hjelmeland	900	Rasoverbygning	1,40
Rv 45	Giljajuvet	Gjesdal	1000	Vegsikr. + tunnel	12,00
Rv 13	Skotet tunnel	Hjelmeland	900	Tunnel-portal	1,80
E 39	Tronvik – fylkesgrense	Lund	2800	Nett	1,60
Rv 502	Søre Eigerøy	Eigersund	6600	Bolting/nett	2,00
Rv 520	Storlitjørn	Sauda	350	Fjellreinsk	0,20
Rv 45	Giljajuvtunnelen	Gjesdal	1000	Nett i tunnelen	0,06
Rv 13	Skåråjuvet	Suldal	300	Nett	1,50
Rv 42	Gya 1	Eigersund	500	Ny tunnel	12,00
Rv 45	Ved Giljajuvtunnelen	Gjesdal	1000	Reinsk/nett	0,20
Rv 13	Kroknesodden tunnel	Suldal	300	Tunnel-portal	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

Frå Rv 13 langs Tysdalsvatnet, og med fjellplatået Svoå i bakgrunnen. Ved den modellen som er brukt ved utarbeiding av lista over prioriterte rassikringsprosjekt, kjem Rv 13 ved Svoå på topp. I tillegg til rasfrekvens, er det mellom anna lagt vekt på trafikkmengde, vegstandard og at vegen blir brukt til skuletransport.

Bjørn Alsaker seier at det er eit omfattande arbeid som ligg bak planen. Særleg har Kjell Narvestad i sør-fylket, Svein Fure i Ryfylke-regionen og Jens Anderaa ved laboratoriet vore sentrale i planarbeidet.

Utsiktene til å få gjort noko med dei mest rasfarlege områda innan rimeleg tid er nokså usikre. Rett nok har Regjeringa uttalt at arbeidet med rassikring av vegnettet skal prioriterast i åra framover.

Samferdselsdepartementet arbeider med ein nasjonal plan for rassikring. Den skal vera eit hjelpemiddel i arbeidet med budsjettet for 2000 og for arbeidet med Nasjonal transportplan. Dette går fram av stortingsproposisjonen om statsbudsjettet for 1999.

Av større rassikringsprosjekt i Rogaland, er det likevel berre den nye tunnelen på Rv 13 ved Ivarsflaten på Suldalsvegen ein kan rekna med å få bygd i komande fireårsperiode. Dette prosjektet er kostnadsrekna til 30 millionar kroner. I handlingsprogrammet er Ivarsflaten tunnel ført opp med midlar frå år 2001.

Ein del småprosjekt kan bli utbetra over driftsbudsjettet. I leiarmøtet har vegsjefen og avdelingsleiarane gått inn for å prioritera ein del driftsmidlar til rassikringstiltak på riksvegane.



Målsettinga er å setja av 1,5 millionar kroner årleg frå år 2000 og fem år framover. Leiarmøtet vedtok vidare at rassikringsplanen skal leggjast til grunn i arbeidet med framtidige budsjett og andre langsiktige tiltaksplanar. Leiarane meiner at planen gir eit godt grunnlag når ein skal synleggjera behova for rassikring overfor politikarane. Planen er også eit viktig dokument i drøftingane om kva tiltak ein skal prioritera.

I første omgang er rassikringsplanen lagt fram til politisk drøfting i Rogaland fylkeskommune sitt utval for samferdsel.

Visjon år 2010

Rassikring av vegnettet er ein del av Statens vegvesen sitt arbeid mot Visjon 2010. Prosjektgruppa for rassikringsplanen markerer dette ved å bruka første side i plandokumentet til visjonen.

Særleg relevante er desse punkta:

- Landet er bunde saman på ein miljøvennleg, trygg og effektiv måte
- Me bidrar til trivelege og levedyktige lokalsamfunn
- Det er enkelt og det gir positive opplevingar å vera trafikant

– Vakre omgjevnader gjev mennesket ro i sjela. Stygge omgjevnader gjer oss aggressive, og keisame og monotone omgjevnader gjer bilførarar søvnige, slik at det går utover trafikktryggleiken, seier landskapsarkitekt Laila Løkken.

Estetikk og trafikk



Tekst og foto:
Birgit Høiland Gudmestad

På vegkontoret er det tilsett to landskapsarkitekter. Løkken tok til i stillingen i august, og Terje Børsheim har arbeidd i vegvesenet sidan 1992.

Buskar og blomar

– I 1991 avgjorde vegdirektoratet at det skulle vera landskapsarkitekter på alle vegkontor. Før den tid hadde det vore tilsett eit par sentralt, og elles litt tilfeldig i nokre fylke. Då eg byrja her, merka eg at folk hadde forventningar, og det var positivt. Men eg vart gjerne oppfatta som gartner, og kom ofte seint og overfladisk inn i prosjekta. Etter kvart har forventningane endra fokus frå buskar og blomar og over på meir generell planlegging, og det er eg nøgd med, seier Terje Børsheim.

Når eit nytt anlegg skal planleggjast, er landskapsarkitektane med i prosessen frå byrjinga. Dei utfører landskapsanalyser, greier ut konsekvensar ved ulike traséval og peiker på eventuelle konflikter og konsekvensar. Slik bidreg dei til å avgrensa negative miljøeffektar og syter for at vegen fell mest mogleg naturleg inn i landskapet. Dei tek meir enn gjerne blomar og buskar med i planane sine, men gartnerar er dei altså ikkje.

Miljøomsyn

Landskapsarkitektane er ein del av utbyggingsavdelinga, plassert i den nye, store miljø, plan- og byggeseksjonen. Arbeidsoppgåvene deira spenner frå generell planlegging av store og små

anlegg til teikning av støyskjermer. Arbeidsoppgåvene er varierte, ikkje minst fordi landskapa vegvesenet byggjer veg i er så ulike.

– Me må sjølvstakt ta heilt andre omsyn og gjera ulike vurderinga når det er ein landeveg som skal byggjast enn når det er ei bygata.

– Me vil hindra negative konsekvensar for vassdrag eller urørte naturområde, og syta for at vegen ligg fint i terrenget. Gjeld det tettbygde strok, er materialval, fargeval, støy og konflikter mellom brukarar noko me må ta omsyn til.

I det heile, me ser etter samanhengar og heilskap i prosjekta, oppsummerer Laila Løkken.

Landskapsarkitektene går òg gjennom gamle planar og revurderer vedtak som

Årets lærebedrift 1998

Nok ein pris er tildelt Statens vegvesen Rogaland; denne gongen er etaten kåra til Årets lærebedrift 1998. Statsråd Jon Lilletun sto for overrekkinga under Landskonferanse for vidaregåande opplæring, som Kyrkje-, utdannings- og forskningsdepartementet arrangerte i november.

vart gjort før ein byrja å ta miljøomsyn. Og etter at eit anlegg har vore ferdig og i bruk ei tid, evaluerer dei og prøver å finna ut om området har vorte betre eller dårlegare.

Vegen skal vera vakker

– Eit anlegg skal sjå skikkeleg ut.

Samstundes har me budsjettammer å halda oss innanfor, slik at målet heile tida blir å gjera maksimalt ut av dei ressursane me rår over. Prosjektleiaren har det overordna ansvaret for estetikk og miljø, seier Terje Børsheim.

– Gode løysingar kostar ikkje alltid meir. Og det er rom for kreativitet i Statens vegvesen, seier Laila Løkken, som tidlegare har hatt tre Rogalands-kommunar som arbeidsgjevarar.

Terje Børsheim tek opp tråden:

– Sjå berre korleis me maler og tapetserar og set blomar på bordet heime, sjølv om det stort sett berre er éin familie som har glede av det. Til samanlikning er det kanskje 30.000 som passerer på motorvegen.

Han framhevar samarbeidet med anleggsgartnerane, som lagar grøntanlegg etter teikningar frå landskapsarkitektane.

– Me har eit godt samarbeid, og får tilbakemeldingar på kva som fungerer. Når eit nytt anlegg blir budsjettert, blir det sett av pengar til tre års etableringsvedlikehald av grøntanlegg. Slik blir anlegget sikra eit godt vedlikehald i den viktige førstefasen, fortel Laila Løkken.

Ingen luksus

Landskapsarkitektane vil ikkje vera med på at vakre vegar og omgjevnader er luksus, eller at det tek merkemda vekk frå trafikken.

– Tvert om. Opne industrianlegg eller store parkeringsplassar tett opptil vegen, til dømes, kan avspora bilistar. Plantar me i staden ei dobbel trekke på kvar side av vegen vil synsfeltet bli innsnevra og dermed fokusert på vegbanen. Me legg stor vekt på tryggleik, seier Terje Børsheim.

– Jobben vår dreier seg ikkje berre om estetikk. God design er å kunne inkludera funksjon, estetikk og tryggleik i det same produktet, seier Laila Løkken.

Tekst: Harald Sel
Foto: Bjarte Skaugset

Vegsjef Tor Geir Espedal tok imot prisen, eit kunstverk av Knut Frøyså og eit hedersteikn. Paul Standen og Egil Kr. Olsen, som begge arbeider med oppfølging av lærlingane, var også til stades under utdelinga.

– Det avgjerande for at nettopp Statens vegvesen Rogaland får prisen er mellom anna den positive haldninga til å utdanna ungdom til dyktige fagarbeidarar, sa statsråd Jon Lilletun i sin helsingstale. Han peika vidare på at det er breidde i fagområda der Statens vegvesen Rogaland har tatt inn lærlingar, det er gjort ein aktiv innsats for å skaffa samarbeidspartnarar gjennom opplæringskontor og opplæringsringar,

og ikkje minst blir det arbeid for å skaffa fleire jenter som lærlingar.

– Bedrifta har óg vist store evner til omstilling. Det er ekstra stor stas for meg at bedrifta i tillegg er statleg; det viser at staten tek opplæringsansvaret sitt på alvor, sa statsråden til slutt i helsingstalen.

Arbeids- og administrasjonsdepartementet har det øvste ansvaret for lærlingar i staten. Etter utdelinga gratulerte også statsråd Eldbjørg Løwer Statens vegvesen Rogaland med prisen.

– Det er eit stort og viktig arbeid som blir lagt ned for å leggja til rette for lærlingar i staten. Me vonar at denne tildelinga kan inspirera andre statlege bedrifter til å gjera ein god innsats for å få fleire lærlingar i offentleg verksemd, sa statsråd Løwer.



Kyrkje-, utdannings- og forskningsminister Jon Lilletun overrekker kunstverket og hedersteiknet som fortel at Statens vegvesen Rogaland er Årets lærebedrift 1998. Vegsjef Tor Geir Espedal tek imot prisen saman med Paul Standen (t.v.) og Egil Kr. Olsen.

Då fagfolk frå Arkeologisk museum i Stavanger gjorde utgravingar på det som skal bli eit nytt bustadfelt på Skeie på Hundvåg, fann dei restane etter ein gammal veg. Etter kvart har vegstubben blitt datert til ein gong mellom 1870 og 1920, men kvifor den vart laga og kva den vart brukt til, er førebels usikkert.



Vegmysteriet

på Hundvåg i Stavanger

Det gamle vegkrysset representerer ein svært krapp sving for den som køyrer hest og vogn.

Foto: Bjørn Christian Grassdal



Vegen ligg om lag 20 meter over havet på eit høgdedrag på Skeie i bydelen Hundvåg i Stavanger. I bakgrunnen ser ein det noverande bustadfeltet. Området er regulert til bustadtomter, men akkurat der vegen ligg er det tenkt sett av plass til eit friområde.

Foto: Bjørn Christian Grassdal

Tekst: Birgit Høiland Gudmestad

Vegen er avdekka over ein strekning på 90 meter i retning nord-aust til sør-vest, 20 meter over havet på det som no er godt drenert dyrka mark og beiteområde. 15 meter nord for den sørlegaste enden delar vegen seg, og ein ti meter lang strekning går mot vest. Hovudretninga går mellom to gardstun. Breidda på vegen varierer frå 2,0 til 2,7 meter. I sørenden er han bygd opp av steinheller som er opptil eit par meter lange, og i nordenden av større steinar ytterst og mindre steinar og grus i midten. Det kan tyda på at vegen er laga i fleire etappar. Fleire av steinane har borehol som er opptil fire centimeter i diameter.

Teknologi frå 1860

Borehola i steinane gjorde at arkeologane fastslo at vegen ikkje kunne vera forhistorisk, og dei kontakta difor Norsk vegmuseum på Lillehammer. I oktober var Cathrine Thorstensen frå vegmuseet på Hundvåg for å sjå nærare på vegstubben, saman med arkeolog Mogens Schou Jørgensen frå Nationalmuseet i København. Schou Jørgensen er ekspert på gamle vegar.

– Me ville sjå nærare på korleis vegen er konstruert, og det er ikkje tvil om at han må vera relativt ny. Borehola er truleg laga med utstyr som ein først hadde etter 1860. Dette, saman med utsagn frå eldre menneske på Hundvåg, kan tyda på at vegen vart bygd rundt 1870

og gjekk av bruk seinast rundt 1930. Men så mykje meir enn det fann me ikkje ut i første omgang, vedgår Cathrine Thorstensen. Ho skal no grava i arkiva for å sjå om ho kan finna noko meir om vegen.

Unøyaktige kart

– Me fann ikkje spor av vegdekke, men det kan ha vorte fjerna. Det er store steinar som er lagt på plass, så arbeidet har vore krevjande på ein stad der det eigentleg skulle vore mogleg å lagt vegen rett på bakkenivå. Det ser òg ut til at han er laga i to omgangar med nokre år i mellom. På eit kart frå 1855 er det teikna inn ein veg i det aktuelle området, og på eit anna kart frå 1891 er det teikna

inn to vegar. Men desse karta er i liten målestokk og ikkje heilt nøyaktige, så det er vanskeleg å seia om det er den registrerte vegen som er merka av, sier Cathrine Thorstensen frå vegmuseet. Det som verkeleg er interessant, er kva i all verda vegen har vore brukt til. Svingen i vegkrysset er så krapp, at det ville vore svært vanskeleg å svinga med hest og vogn. Og kvifor skulle hest og vogn trenga så solid veg?

Mjolk eller stein?

– Me har vore inne på tanken at vegen har vore bygd for å frakta stein frå eit steinbrot til eit byggjeprojekt, men me veit i så fall ikkje kva slags bygg det kan ha vore snakk om. Me ønskjer å sjå nærare på steinhellene for å finna ut om det er slitespor etter hjul eller sledemeiar. Ein annan teori er at tyskarane under siste krig kan ha brukt vegen til å frakta utstyr til stillingar ved sjøen. Frå eit militært synspunkt har Hundvåg ein strategisk plassering i byfjorden, seier Cathrine Thorstensen.

Alt dette er teoriar, og førebels kan ikkje ekspertane seia noko sikkert om kva nytte vegen har gjort.

På Hundvåg har det vist seg at det er svært få som har høyrte om vegen, eller har nokon meining om kva han har vore brukt til. Ein informant har sagt at han vart brukt til å frakta mjolk på, og ein annan har sagt at han hugsa at vegen var ein liten sti då han var liten på 1920-talet. Han meinte òg å hugsa at det då vart bygd eit steingjerde tvers over vegen, noko som kan tyda på at vegen på den tida var ute av bruk.

Friområde

Stavanger kommune har lagt ut nye bustadtomter i området der vegstubben ligg, men tilfellet ville at akkurat der vegen er, er det regulert inn eit grøntområde. Det gjer det enklare, dersom ein finn ut at dette kulturminnet er verd å ta vare på.

– Eg har vore i kontakt med kommunen, og planleggjarane er positivt innstilte til å ta vare på vegen som ein del av friområdet. Men så tidleg i prosessen er det ikkje laga nokon konkrete planar for dette, og saka er heller ikkje politisk handsama i kommunen. Men me har bede om at saka blir vurdert, og det har kommunen lova å gjera, seier Terje Hovland, kulturvernkonsulent i Rogaland fylkeskommune.

I samband med kulturminneåret 1997, påla Samferdsels-departementet Statens vegvesen å utarbeida ein landsdekkande verneplan for vegar og bruer i samarbeid med Riksantikvaren.

Arbeidet med registrering er i gang over heile landet. I Rogaland er trafikksjef Svein Magne Olsen fylkeskontakt.



Nasjonal verneplan for vegrelaterte kulturminne

Til å leia- og koordinera arbeidet sentralt er det sett ned ei prosjektgruppe med sete på Norsk vegmuseum. Her er museumsdirektøren sjøl, Geir Paulsrud med, i tillegg til Cathrine Thorstensen og Nils Nonås. Arbeidet med nasjonal verneplan skal gå over fire år. Forslaga frå fylka skal leverast prosjektleiinga sommaren 2000. Forslaget til nasjonal verneplan skal leverast Vegdirektoratet i desember 2001.

Verneplanen skal inndelast i tre delplanar:

1. Delplan for vegminne og veghistoriske miljø frå tidsperioden mellom 1537 og 1960.
2. Delplan for vegminne og veghistoriske miljø frå 1960 og framover.
3. Delplan for vegvesenet sine eigne kulturminne, som maskinar, utstyr- og bygningar.

Målet med den nasjonale verneplanen er å sikra for framtida eit utval av vegminne og veghistoriske miljø frå omkring 1537 og fram til i dag. Opp

gjennom historien har ulike kommunikasjonsmidlar ført til stadig endring i utforminga av vegane. På grunn av dette, har mange eldre vegar og bruer anten blitt borte eller dei er sterkt forandra ved ombygging eller utviding. Men mange er framleis i god stand. Gjennom arbeidet med nasjonal verneplan vil ein kunne kartleggja vegminne og sjå korleis ein best kan ta vare på dei.

I styringsdokument for Statens vegvesen står det mellom anna at det skal satsast på å integrera kulturomsyn i vegplanlegginga. Dette vil seia at etaten i større grad skal ta omsyn til kulturminne. Dette kan til dømes vera eit gamalt veganlegg.

Vegminne er viktige nøklar til å forstå utviklinga av historien vår. Dei bør tas vare på, slik at dei kan opplevast både av folk som lever i dag og av dei som kjem etter oss.

Vegsjefen i Østfold, Olav Sætre, har sagt det slik: – Ein etat som ikkje kan ta vare på historien sin er ein fattig etat, og så fattig kan aldri Statens vegvesen bli.

Harald Sel



Den kvite nelliken

Av Kolbjørn Hauge

Den unge jenta slo augo ned og fingra med veska si. – Så mykje har eg ikkje, sa ho med låg røyst.

Fru Henriksen mønstra henne og lurte på kva ho skulle gjere. Det hadde hendt berre ein gong før i hennar lange karriere i utlånsforretningen at kunden ikkje kunne betale det forskotet som skulle til.

– Kor mykje har du då?

– Eitt tusen.

Mindre enn halvparten av det eit fullt bryllaupsutstyr kosta å leige. Jenta såg så ulukkeleg ut at den strikse fru Henriksen reint fekk vondt av henne.

– Du kan ikkje få låne fullt utstyr utan å ha pengar å betale med, sa ho.

– Eg – eg har pengar, men eg får ikkje for på – på tysdag.

Fru Henriksen vurderte henne opp og ned. Grei og fiks jente, ingen tvil om det. Litt slitne klede, det var så, og skoa hadde sett betre dagar. Men det var noko truverdige over henne, ho var lett å få godhug for i ein slik situasjon.

– Du kunne ikkje tenkje deg å ta noko mindre kostbart, då? spurde ho. – Kort kjole utan slør. Og utan diadem og alt det der?

Jenta såg endå meir ulukkeleg ut.

Fingra med veska og såg ned i disken.

– Eg – eg vil så gjerne vere pen, sa ho endeleg. – Du skjønar – familien hans – dei likar meg ikkje. Og så ville eg gjerne vere pen den dagen.

Fru Henriksen smelta. Mintest då hennar eiga dotter skulle gifte seg inn i den direktørfamilien, og det skein tydeleg gjennom at ei farlaus jente med ei mor som dreiv utlånsforretning slett ikkje var god nok for gromguten.

– Høyr her, sa ho. – Møt opp her på tysdag med utstyret du no får låne og ta med deg resten av pengane, så er det i orden. Men då må du vise legitimasjon før du kan få sakene med deg.

Jenta begynte å rote nedi veska si.

Etter ei stund kikka ho opp. – Eg har dessverre ingenting med meg, sa ho.

Fru Henriksen rynka litt på brynene, men godtok namn og adresse jenta ga opp utan fleire innvendingar. Så fekk ho utstyret sitt og gjekk. I døra snudde ho seg og takka ein gong til, og det var ikkje langt frå at ho tok eit lite kniks med knea før ho lukka døra etter seg.

Fru Henriksen gjekk bort til vindauga og såg etter henne der ho skrådde over gata og bortover mot parkeringsplassen, og visste at ho hadde gjort dagens gode gjerning. Så var ein ny kunde på veg inn i butikken. Ein ung mann denne gongen. Han skulle leige mørk dress. Han fann fort ein som passa og bladde opp hundrelappane utan vidare dikkedarar. Fru Henriksen førte begge transaksjonane inn i bøkene sine etter beste forretnings-skikk, og kikka på klokka. Fem minuttar til stengetid, så var det fredagskveld og helg.

Ho sat og venta i bilen då han kom.

– Kor mykje laut du ut med?

– Ein tusenlapp. Men det var berre så vidt eg fekk sakene med meg.

Han flirte litt då han sette seg inn og lempa posen med dressen inn i baksetet.

– Synd i grunnen å svindle ei slik grei dame, sa han. – Men no kjører vi ned på hotellet og gjer oss klar. Det blir litt av ein festdag i morgon, veit du. Eg må få kjøpt ein kvit nellik til jakken min òg, elles vil vel kanskje presten protestere på utstyret.

Det var berre tre kundar inne på postkontoret då han kom. Ei eldre dame, ein ung mann og ei ung jente.

Han hadde mørk joggedress med jakke over. Finlandshette på hovudet slik at berre augo var synlege. Han bar på ein tom bag.

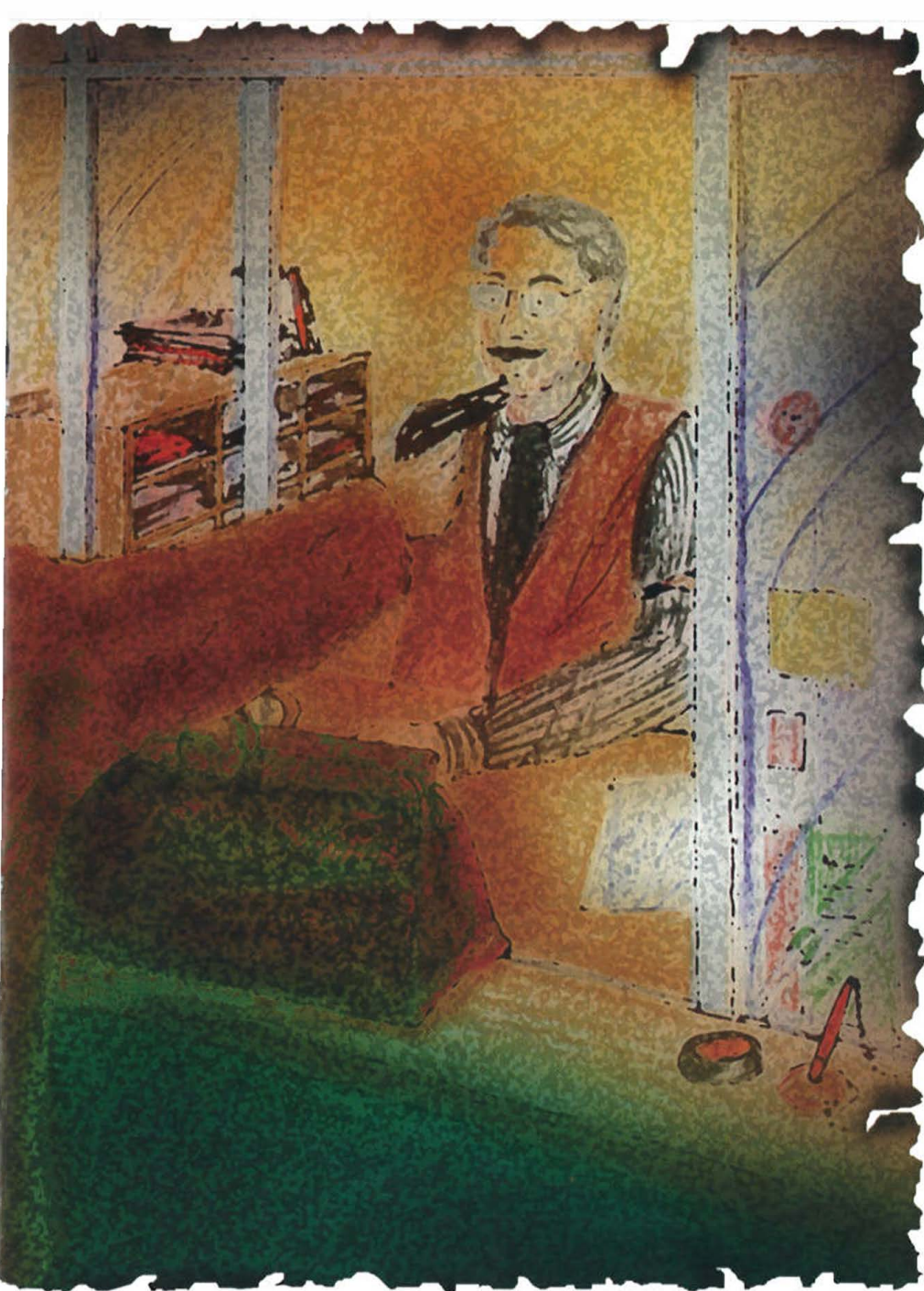
Først lukka han døra fort inntil. Så tok

han opp ein trekanta kloss og kilte døra fast slik at det var uråd å rikke henne nokon veg. Klossen passa perfekt, og vitna om at mannen hadde gjort godt førearbeid. Så tok han raskt opp ei lang klubbe frå bagen sin, strakte seg opp og slo i filler dei tre videokamera som filma opptrinnet. Alt gjekk så fort og handfritt at ingen fekk tid til å reagere. Først då han var kommen så langt, gjekk det opp for postfunksjonæranne og kundane at dette var alvorleg.

Så tok han opp ein revolver. Stor, original sak, ingen vanskar å sjå at dette ikkje var nokon startpistol. Han gjekk bort og stakk revolveren opp i fjeset på eldste-mann innanfor lukene.

– Sei frå til dei andre at dei skal halde seg borte frå varslingsknappane, elles går det ille, sa han bryskt. Postmannen





berre nikka til dei to damene som sat bakom skranken.

– Gjer som han seier, sa han håst, og venta på den vidare utviklinga. Dette hadde dei vore gjennom på fleire kurs, så han visste kva som var korrekt.

Kundene stod berre og måpte, visste ikkje kva dei skulle gjere.

– Ned på golvet alle saman! ropa mannen og veifta med revolveren. Det unge paret kasta seg ned straks. Den eldre dama hadde visst vondt i eit kne, for ho hadde visse vanskar med å komme i posisjon. Og då ho endeleg var nede på golvet, smaug det vide skjørtet seg så langt opp at litt av trusa blei synleg. Ho streva med å få skjørtet nedover så ho kunne skjule seg, såg ut som ho hadde meir vondt av trusekanten enn av postranet.

Ranaren brydde seg lite om kjerringtruser, såg det ut til. Han slengde bagen inn luka til postopnaren.

– Oppi der med alt du har av setlar, sa han. – Ikkje prøv å stikke noko unna. Eg veit kor du har alt saman. Men ver raske, eg har ikkje tenkt å stå her og vente på politiet.

Dei tre funksjonærane begynte å finne fram setlar og putta oppi bagen. Den eine prøvde å hale ut tida så godt han kunne, men då gjekk ranaren bort og kleiste revolveren i ruta framfor skranken hans.

– Få opp farten! skreik han. – Og no du – bort i safen og finn fram det du har der! Postopnaren reiste seg uvillig og gjekk litt lenger inn i lokalet der safen stod. Han opna døra og bøygde seg inn. Henta fram nokre pengebunkar og putta oppi

bagen. Då brått kasta han opp. Ut over hendene sine og pengane han bar på. Brekte seg hjelpelaust fleire gonger. Då han endeleg var ferdig, peika han ned på dei utspydde pengane og spurde med ynkeleg røyst:

– Skal du ha desse også?

– Få alt oppi i ein fart, høyrer du!

Postopnaren tørka hendene på jakken sin. Han putta oppi dei siste setlane og var på veg bort til skranken med dei.

Då hende det noko som ranaren ikkje såg. Den unge jenta hadde reist seg. Ho såg ut til å vere rasande. Ho lista seg inn på han bakanfrå, svinga veska si til slag og dreiv til han i nakken så han tvinta bortover. Men han var fort herre over situasjonen igjen. Han gjekk bort og stakk revolvermunningen inn mot kinnet hennar

– Ditt naut, sa han. – No skal du få vera med på turen til takk for innsatsen. Lukk opp skrankedøra! sa han til postopnaren.

– Lat meg få bagen, og lås meg ut på baksida. Og viss de andre så mykje som rører dykk mens vi går ut bakvegen, så skyt eg ho her, sa han til dei andre.

– Ikkje i hovudet, så mykje er ikkje denne idioten verd. Eg skyt berre av henne foten så ho blir invalid for resten av livet, og det vil de ikkje, vel?

Så treiv han bagen og jaga postopnaren og jenta framfor seg ut bakvegen. Postmannen opna døra for han. Litt lenger borte i den tronge bakgata stod ein kassebil parkert med fronten vend utover. Ranaren jaga dei bort til bilen begge to. Bilen var ulåst. Ranaren truga jenta inn på førarsetet framme. Ho såg ut som ho hadde lyst til å gjere motstand,

men eit puff i ryggen med revolveren overtydde henne om at det var temmeleg risikabelt å finne på noko tull. Så kommanderte han postopnaren til å leggje seg flatt ned på asfalten. Til slutt sette han seg sjølv inn på passasjeretset.

– Her er nøklane, sa han. – Starta opp i ein faens fart, så skal du få beskjed frå meg kor du skal kjøre.

Ho starta opp med revolveren pressa mot sida. Postopnaren reiste seg opp og stod og såg forvirra etter dei ei stund. Brått fekk han det travelt. Han sprang inn og trykte han på alarmknappen hardt og lenge. Så fann han eit papir og skreiv opp bilnummer og andre fakta så fort han kunne etter det han hugsa. Og til slutt snudde han seg mot dei andre som var inne i lokalet.

Framhald neste side

– Faren er over, sa han. – Reis dykk opp og slapp av. Snart kjem politiet. Best de gjer rekning med at det blir ei stund før de får lov til å gå heim. De kan gjerne bruke telefonen vår og varsle dei som treng å vite at de blir seine. Eg – eg må visst inn på toalettet og vaske av meg dette svineriet her, sa han og såg misnøgd nedover dressen sin.

Den store kassebilen svinga inn framfor skulehuset. Ein annan bil stod parkert inne i uværsskuret. Skuleplassen låg laurdagsstille, ikkje eit menneske å sjå nokon stad. Det unge paret steig fort ut. Mannen bar på ein full bag. Dei såg ut til å ha hastverk, for dei småsprang bort til den parkerte bilen. Mannen låste opp og lempa bagen inn i baksetet. Så forta dei seg bak og opna bagasjerommet. Dei henta fram kvar sin fulle plastpose. Det skramla i tomme hermetikkboksar og anna rot då dei smekka bagasjeloket igjen. Så gjekk dei tilbake til kassebilen og opna bakluka. Dei kraup inn i det store lasterommet og begynte å plukke opp innhaldet i posane. Det såg ut til å vere festklede – bryllaupsutstyr.

Jenta stoppa opp og såg på klokka.

– No må vi jaggu rappe oss, sa ho. – Vi skal vere på prestekontoret om ein halv time. Mannen sat og gnei seg i nakken ei stund. Ho kikka bort på han.

– Er noko gale?

– Tja, nei. Greit nok at du skulle slå meg i nakken der inne. Men du trong vel ikkje slå så hardt?

Politipatruljen hadde tatt oppstilling ved innslaget til den nye tunnelen.

Maskinar og utstyr stod helgestille og venta på måndagen. Vegene var såpass ufør i anleggsperioden at alle sjåførar var nøydd til å setje ned farten mest til null om dei ikkje ville risikere å riste bilen sin i filler. Så her skulle ingen fartsgalne ranarar greie å koste forbi utan å gjere greie for kva dei hadde i bilen sin.

Politimannen smekka igjen bagasjerommet. Så gjekk han fram til førarplassen og helsa med to fingrar til lua.

– Det er i orden, sa han. – Berre kjør vidare. Føraren nikka mutt tilbake og fekk bilen i gir. Politimannen retta seg opp og flirte til kollegaen.

– Han var ikkje heilt blid, sa han og drog på akslene.

– Det ville ikkje eg heller vore om eg skulle på helgetur og blei stansa av politiet før eg var kommen skikkeleg i gang.

– Trur du han prøver seg på å bryte ut? Han må då vite at det berre er to vegar

å komme ut av byen på, og at det er lett å blokkere begge.

– Dersom han ikkje alt er faren sin veg, då. – Har eg lita tru på. Vi var her ti minuttar etter at vi fekk meldinga, og så langt ville han aldri vere kommen på den stunda. Ikkje trur eg ho vågar kjøre så fort heller, med ein revolver i sida. Det er slette fjellet på alle kantar, både her og på nordsida. Og lensmannen var på plass der nord lenge før ranaren hadde sjanse til å komme forbi.

– Kanskje dei er farne til heis. Tatt pengane med seg i ryggsekk og jaga henne føre seg over fjellet til Mørkedalen?

– Postranarar på fjelltur? Har eg aldri høyrte om før.

Brått blei det liv i politiradioen.

– Stans grønn FIAT med to mann i, spraka det. Den eine av politimennene gjekk ut i vegbanen med stoppskiltet i handa.

Straks etter blei ein liten FIAT med to ungdommar i vinka inn til sida.

Det var eit lystigare lag som gjekk gjennom kontrollen denne gongen. Dei vitsa fælt med at endeleg hadde dei fått profesjonell hjelp til å sortere ut dei ferietrusene som var så skitne at dei måtte kastast, og dei som kunne bergast ved ein grundig omgang i vaskemaskinen. Men ingen teikn til ranspengar nokon stad. Ungdommane vinka og smilte og helsa med eit ureglementært orgelhorn då dei hasta vidare på heimturen. Så blei det stille ei lita stund igjen. Eit par store lastebilar og ein buss snegla seg forbi utan at nokon greip inn. Brått var politiradioen der igjen:

– Stans ungt par i lys Polo. Og høyr her, Kåre – kontroller om jenta er jomfru.

Det bør ho nemleg vere etter fargen på den kledrakten ho har på seg. Og spør om dei har betalt blomsterrekninga med det same.

Politimannen som tok mot meldinga, rista forvirra på hovudet.

– Kva faen er det du bablar om?

Men kollegaen som stod bakom svingen eit par hundre meter lenger framme og

varsla trafikken, svara ikkje. Han hadde demonstrativt stengt av radioen og nekta å gi nærmare forklaring på den kryptiske meldinga.

Straks etter fekk dei løysing på gåta.

Eit par i fullt brureutstyr kom kjørande seint og forsiktig. Det skrangla i ei lang rekkje med tomboksar og gamle kasse-roller på slep bakom bilen. Ein liten fargerik blomsterbukett var festa til radioantenna. Politimannen stod midt uti vegbanen med stoppskiltet. Smilte til det unge paret. Dei hadde fullt med risengryn over både seg og bilen. Sjåføren stansa og rulla ned vindauga. Politimannen bøygde seg ned og smilte til dei. Så gjekk han eit skritt tilbake og gjorde full honnør.

– Til lukke med dagen. Ta det roleg i trafikken. Du kan gjerne få lov til å gi brura ein kyss, sa han og blunka til sjåføren.

Den unge mannen bøgde seg over og gav brura ein lett kyss på dei raude leppene ho baud fram. Så vinka politimannen dei vidare med utstrakt hand, og så var kontrollen over. Det skrangla lystig i skramleverket på slep då dei runda svingen der framme.

Ein halv times tid seinare kom meldinga.

– Er du der, Henriksen?

– Javisst.

– Olstad her. Eg ville berre seie frå at ransbilen er funnen. Ein stor kassebil slik vi rekna med. Stolen frå Vestsida tidlegare i dag. Men ranarane var dessverre fordufta.

– Kor fann de bilen?

– Oppe på skuleplassen. Roleg og usjenert stad å byte bil på ein laurdag, veit du.

– Nokon spor?

– Tja, nei. Ikkje så lett å seie før vi har sett nærare på han. Men det var ein ting vi tykte var litt rart.

– Å? Kva var det?

– Det låg ein kvit nellik i bagasjerommet. Bileigaren seier at det ikkje er han som har lagt frå seg blomster der. Kva fanken skal postranarar med kvite nellikar, kan du seie meg det? ■



Kolbjørn Hauge

er fødd og oppvaksen på Sjernarøy og bur i Stavanger. Han var tidlegare lærar, og som pensjonist har han etablert seg som ein av Norges fremste kriminalforfattarar. Med boka *Heit juice* vann han i 1993 Aschehougs pris for beste norske kriminalroman det året, og var Norge sin representant i ein nordisk krimkonkurranse. I 1995 fekk *Død mann i boks* Rivertonprisen som beste norske krimbok. I fjor ga han ut *Til jord skal du bli*, ei krimbok frå Ryfylke. *Den kvite nelliken* er ei ny kriminalovelle, som er skriven for Ryggavegen.



Søndags-føremiddag i ei mindre trafikkert gate i utkanten av det sentrale Beijing.. Dette er som ein idyll å rekna, samanlikna med trafikk-kaoset på kvardagar, særleg på hovudvegane og i sentrumsgatene.



Bomstasjon på ein av innfarstvegane til Beijing.



Framleis er det mange sykklar i Kina. Her ser me litt av sykkel-parkeringsplassen ved ein T-bane-stasjon i Beijing. Men sjøl om sykkelbruken er stor etter norsk målestokk, har talet på syklande gått mykje ned dei siste åra. Talet på bilar aukar kraftig, og sykkelen er på vikande front.

BILISMEN PÅ GODT OG VONDT

– I KINA OG I NORGE

Tekst og foto: Harald Sel

Ein ferietur i Kina har gitt meg sterke inntrykk etter store opplevingar, – mange positive og nokre negative. Det nære på fullstendige trafikk-kaoset er nok det mest negative. Framleis kryr det av syklistar. For få år sidan hadde dei god plass på vegane, nå snor dei seg fram i ein aggressiv biltrafikk.

Den eksplisvt aukande biltrafikken krev sine offer. Av ein artikkel i bladet *Våre Veger* går det fram at Kina har den tragiske verdsrekorden i talet på trafikk-drepne. I 1997 blei omlag 74.000 kinesarar drepne i trafikken. Avisa *China Daily* meiner trafikk-kulturen i landet er for dårleg. Mange kjører i alkoholpåverka tilstand, dei respekter ikkje raudt lys, forgjengerfelt eller farts-grenser. Straffesystemet verkar heller ikkje effektivt. Bota for å kjøra i hel eit menneske er maksimalt 4.800 dollar, og i dei fleste tilfella betalar arbeidsgjevaren dette, fortel *Våre Veger*.

Globalt problem

Kina har for tida ein sterk økonomisk vekst. Mykje tyder på at landet står framfor den utviklinga Norge hadde i 1960- og 70-åra, då folk flest mellom anna fekk råd til å kjøpa bil. Korleis vil styresmaktene løysa dei trafikk- og miljømessige problema ei slik utvikling fører med seg? Alt i dag kjenner ein korleis forureinings-skodda i Beijing svir

i augo og hals; me opplevde ikkje skikkelg klar himmel dei dagane me var i byen. Dette er eit kjempemessig globalt problem som også vedkjem vesle Norge, sjøl om våre utslepp isolert sett er ubetydelege. På den andre sida, bør ikkje ein kinesar ha same retten som oss til å eiga og bruka sin eigen bil?

Tilrettelegging for bil

På innfartsvegane til Beijing er det store bompengestasjonar, så dei er tidlegare ute enn i storbyområdet på Nord-Jæren. Arbeid på store vegprosjekt var det mange av i- og rundt Beijing. Dersom Stortinget godkjenner bompengeringen på Nord-Jæren, vil ein betydeleg del av inntektene gå til trafikk-sikring og miljøtiltak. I Beijing går nok alle bompengane til bil- og motorveg-utbygging; på same måte som det fram til nå har vore gjort ved bompeng-prosjekt i Norge. I så måte inneber bompengeringen på Nord-Jæren noko nytt og særst interessant. Bør me invitera vegstyresmakter frå Kina på studietur?



Ti staute karar vart heidra på årets pensjonsisttilstelling på Holmavatn på Jæren. Opptil 40 år har nokre av desse veteranane arbeidd for Vegvesenet.

Tekst og foto:
Birgit Høiland Gudmestad

Til saman 12 menn gjekk av med pensjon frå Statens vegvesen Rogaland i 1998,

og ti av desse deltok på tilstellinga med vegsjefen og avdelingsleiarane.

Det var sett opp buss frå vegkontoret til Sandnes, der det var ein kort stopp med mat og kaffi. Deretter bar det vidare til

Her er 1998-pensjonistane i Statens vegvesen Rogaland samla saman med vegsjefen. Frå v.: Haakon B. Tolleshaug, Magne Slettebø, Kjell Eikeskog, Hans M. Severinsen, Kåre Ivar Høyland, Lars Skjervik, vegsjef Tor Geir Espedal, Øystein O. Austarå, Bjarne Dybing, Asbjørn Bøe og Magnus Danielsen. Torbjørn Hellen og Osmund Ramsfjell er ikkje med på biletet.

Figgjo AS, der det var omvisning i produksjonsavdelinga til porselensfabrikken. Ein kort tur innom fabrikkmuseet og utsalget vart det òg tid til, før turen gjekk over høg-Jæren mot dagens høgdepunkt: festmiddag, festtalar og gåvedryss. Torleiv Haugvaldstad var guide under bussturen og toastmaster under middagen.

Blant dei ti ferske pensjonistane som deltok, er det Kåre Ingvar Høyland og Haakon B. Tolleshaug som har lengst ansiennitet. Båe har dei 39 år bak seg i etaten. Legg ein saman arbeidsinnsatsen til alle dei 12 som har gått av med pensjon i 1998, har dei tent Vegvesenet i 361 år.

Før middagen på Holmavatn fekk følget omvisning på porselensfabrikken på Figgjo. Frå v. står Øystein O. Austarå, Hans M. Severinsen, Carmen Hjort, hovudtillitsvald i Arbeidsmannsforbundet Kristoffer Skjørestad og guide og toastmaster Torleiv Haugvaldstad.





Alle pensjonistane fekk diplom og ei gåve av vegsjef Tor Geir Espedal. Her er Asbjørn B e framme og tek imot sitt.



Ektefellene fekk ei p skj ning i form av ein blom, her representert ved  se Marie Høyland.

Etter så mange års slit på veggen, eller bak kontorpulten, skulle ein kanskje tru at dei planla ei framtid i godstolen. Men vegvesenveteranane har framleis nok   driva med. Hobbyane og interessene er aktive og allsidige, fr  geologi og smykkesteinar, hagebruk og husdyrhald til reising, hytteliv og fiske. Alle pensjonistane fekk diplom som takk for trufast teneste, og i tillegg ein lysestake i sølv. Mange hadde ektefellen sin med, og avdelingsleiarane til dei ferske pensjonistane delte ut blomar til dei. For, som vegsjef Tor Geir Espedal uttrykte det i sin tale, «dei har mange gonger fått erfare at arbeidet i vegvesenet har krevd sin mann». Som ein liten bonustil slutt k yrde bussen innom Solastranda på tur tilbake til vegkontoret. Dermed vart det kunstverket «Another place» – kanskje betre kjend som «jernmennene» – som fekk avslutta  rets pensjonist-tilstelling i Statens vegvesen Rogaland.

Statens vegvesen har fått sitt landsomfattande pensjonistforbund. Under Kulturdagane i sommar blei Statens vegvesens pensjonistforbund stifta. Bjørn S rlid fr  Vegdirektoratets pensjonistforening blei vald til leiar, og mellom styremdlemmene er Chester Danielsen fr  Rogaland.



Chester Danielsen er Rogaland sin representant i styret for Statens vegvesens pensjonistforbund.

Landsomfattande pensjonistforbund

Formålsparagrafen i pensjonistforbundet sine vedtekter femner vidt. Her tar me med nokre av hovudm lsettingane som vegvesenveteranane skal arbeida for.

- Fremja og ivareta medlemmene sine felles interesser og medvirka til at pensjonistane på ein positiv måte kan delta i samfunnsutviklinga.
- Fremja kontakt og samarbeid mellom medlemsforeningane, mellom anna gjennom felles tiltak.
- Arbeida for saker som har tilknytning til pensjonistane sin livssituasjon, ved samarbeid med andre landsdekkande pensjonistsamanslutningar.
- Informasjon til medlemmene om vegvesenet og etaten sitt arbeid.
- Arbeida for at medlemmene sine kunnskaper og erfaring kan koma Statens vegvesen til gode.

I Veggen og Vi kan me lesa at økonomien til forbundet foreløpig er skral. Dei einaste inntektene så langt er pengeg ver som kom inn under stiftingsm tet. Det er laga eit budsjett for 1999 med ein ramme på 100.000 kroner. Dersom forbundet klarar   organisera pensjonistforeningar i alle fylka og blir landsdekkande, kan ein rekna med stønad fr  Sosialdepartementet. Men slik støtte vil tidlegaste kunne koma fr  år 2000.

VEGPENSJONIST

Når eg sit her og tenke på  ran som gjekk i fr  femti te dagen i dag.

D  akkorden bestemt ka betaling vi fekk og d  alle møtt jobbe på lag.

Vi va samla te eitt – og det riket va mitt.

Eg kunn bruk kvar ei krone – kvar dag gjekk så lett.

Eg har levd f r etaten i heile mi tid, men nå trur eg mi tid er forbi.

Utdrag frå *Vegmestervise* av Annie Kristin Horn Johansen
Kjelde: Krafsa – vår egen sangbok, Statens vegvesen, Nordland 1995



Solveig Stangeland har sydd 400 sofaputer og ei mengd løparar i lappeteknikk.

Lapp på lapp, pute på pute

Tekst og foto:
Birgit Høiland Gudmestad

Dersom du ringjer sentralbordet på Bærheim vegstasjon, er det stor sjanse for at det er Solveig Stangeland som svarar deg. Men viss ho har fri og er heime, er sjansen endå større for at ho sit ved symaskinen.

Ho byrja som reinhaldar på Bærheim alt i 1972. Seinare har ho vore innom lager, arkiv og trykkeri – til ho no sit på sentralbordet og er den første som møter folk som kjem innom eller tek ein telefon til Bærheim.

Solveig set pris på det som er handlaga. Ho vil omgje seg med ting som er vakre og spesielle, og som ikkje er masseproduserte. Det ber huset hennar preg av. Stova heime på Sola er full av kunst-

handverk og reiseminne – stein ho har teke med frå Thailand og korall ho sjølv har henta opp frå havet.

Gleda over det som er handlaga, har òg ført til at ho har sett i gang produksjon sjølv. Solveig er allsidig, og skapar vakre ting i mange ulike teknikkar, men lappesaumen hennar er truleg best kjent. Solveig har sydd meir enn 400 sofaputer, mangfoldige løparar og stolsete i lappeteknikk dei siste 14–15 åra. Likevel er ikkje heimen hennar påfallande godt utstyrt med slikt handarbeid. Ho får avsetnad på produkta sine, og har berre att ganske lite sjølv.

– Tinga er ganske etterspurde, ja. Eg har hatt bestillingsliste, og det meste av det eg lagar forsvinn fort, seier ho.

Ho er stort sett sjølvært «lappeteknikar». Ei venninne sette ho på tanken og viste henne det mest elementære, deretter har

Solveig finslipt teknikken på eiga hand. – Det er kjekt å klyppe ut motiv frå stoffa, setja dei saman på nye måtar og planleggje fargar og former. To arbeid blir aldri heilt like.

Sjølv om Solveig har ein imponerande lappeproduksjon bak seg, har ho ikkje stoppa med det. Ho har prøvd seg, med bra resultat, på porselens- og korgmaling, fotografering og filming, strikking, saum av klede, møbeltrekking, tapetsering og murararbeid. I tillegg skriv ho dikt og songar, og alt dette er berre eit utval av det ho ramsar opp som hobbyar.

– Eg må prøve alt. Men nokon gonger er det nok å prøve. Når eg får det til, er eg ferdig med det. Men eg kunne godt tenkja meg å byrja å mala bilete.

Ein synsk person sa ein gong at eg burde byrja å mala, og det første eg burde mala var ei raud rose.

Asfalt og eplekake

Tekst og foto: Harald Sel

Dei som arbeider på vegvesenet sine utestasjonar og på anlegga rundt om i fylket set pris på å få besøk av vegsjefen. Tor Geir Espedal har sett seg som mål å besøka alle minst ein gong om året.

Det er ei ærgjerrig målsetting for ein sjef som er nøydd til å prioritera strengt for at tida skal strekka til.

I slutten av oktober var vegsjefen saman med stabsleiar Halvor Folgerø på gjesting ved asfaltverket i Jøsenfjorden. Produksjonsmål og måloppnåing, spesialisering, regionalisering og omorganisering var mellom dei aktuelle temaene som ein gjerne ville ha vegsjefen sine kommentarar til.

Men det var så visst inga alvorstyngd



Vegsjefen og stabsleiarer saman med dei tilsette ved asfaltverket. Frå v.: Tor Nordmark, Berit J. Haugslund, Tor Geir Espedal, Kristian Steine, Jakob Tednes, Jan Hjørteland, Halvor Folgerø, Helge Hjørteland og Lars Vaarvik. Reinhaldsassistent Helga Hjørteland var ikkje til stades.

forsamling vegsjefen og stabsleiarer møte. Asfalt- og grusproduksjonen går bra og er konkurransedyktig. Råstoff til produksjonen, i form av stein og grus, har ein sikra seg for mange år framover. Så dei seks karane og den eine kvinna var tydeleg optimistiske med tanke på

framtida si som vegvesenfolk.

Den gode tonen blei ikkje mindre god då Berit J. Haugslund diska opp med heimebaka eplekake til kaffien. Slike trivelege stunder rundt bordet gjer godt i ein hektisk kvardag, enten ein er asfaltarbeidar eller vegsjef.

Kryssord

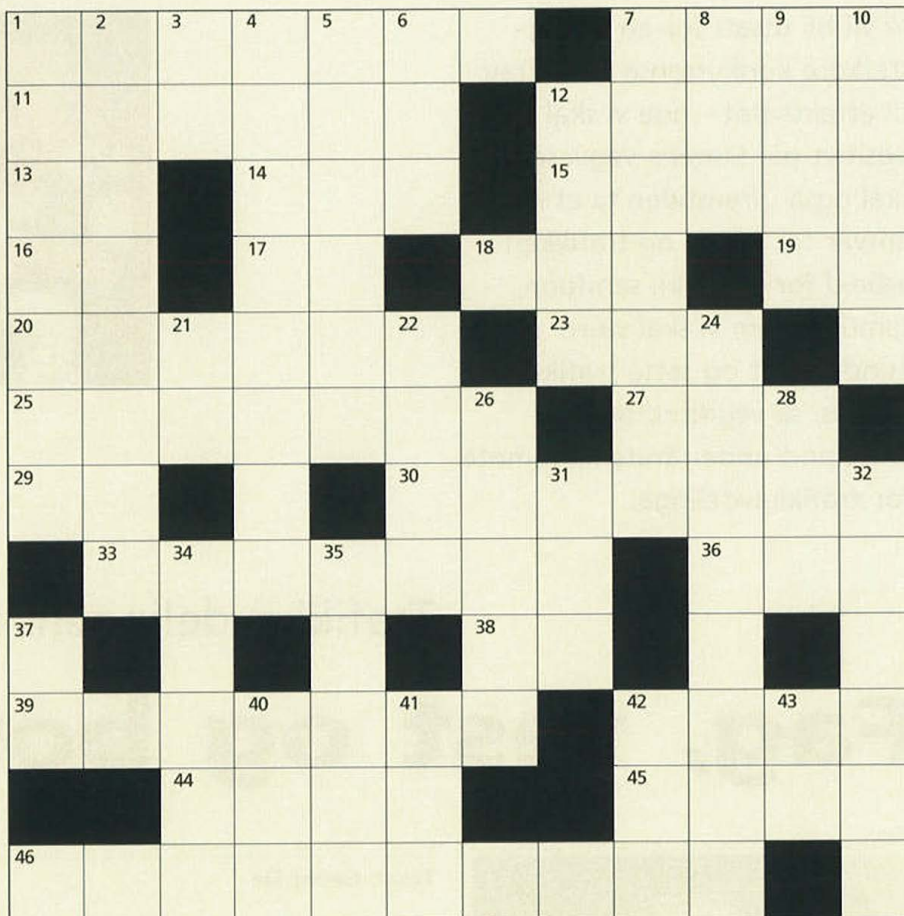
nr. 6/98

VANNRETT

1. Murbryter
7. Plante av liljefamilien
11. Plante med trolldomskraft
12. Nordlandsbåt
13. Egedomspronomen
14. Røkkes rike
15. Ferjeleie
16. Actinium (kjem.)
17. Gadolinium (kjem.)
18. Poptrio
19. Solguden
20. Bilmerke
23. Europakommisjonen (engelsk fork.)
25. Øygruppe i Bengalbukta
27. Element
29. Det nye testamentet
30. Tekoker
33. Lokomotiv
36. Julie fra Sandnes
38. Preposisjon og adverb
39. Tungt kjøretøy
42. Pyntelig
44. Rein
45. Blomstrende staude
46. Fordomsfull

LODDRETT

1. Fastetid
2. Spansk provins
3. Mister
4. Sted i Tyskland
5. Tidlig i livet
6. Lei
7. By på Korsika
8. Svensk fylke
9. Jordfarge
10. Kortere avhandling
12. Tranlampe
21. Sannhetsløfte
22. Grønn lunge
24. Flodhest
26. Gjennom nesen
28. Aktiv periode
31. Musikk og bilder
32. Oppskrift
34. Usikkert
35. Dyktig
37. Sølv (kjem.)
40. Fottøy
41. Europeer
42. Pyntelig
43. Gjædsel



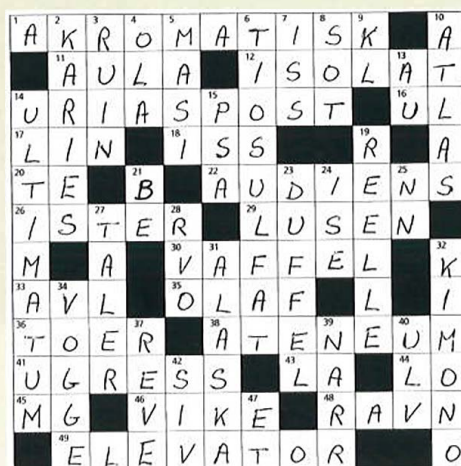
Løsningen på kryssord nr 6/98 sendes til:

RYGJAVEGEN
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 5. februar 1999

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 5/98

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

Vinnere av kryssord nr. 5/98

Øyvind Hamre
 Stavanger

Sveinung Espedal
 Stavanger

Vi vil bli utsatt for en stadig sterkere konkurranse med krav til effektivitet – noe vi skal se positivt på. Statens vegvesen skal også i fremtiden ta et klart ansvar for vegen og trafikken i arbeid for et bedre samfunn, samtidig som vi skal være kunderettet og sette trafikanten i fokus, sa vegdirektør Olav Søfteland under årets fellesmøte for trafikkavdelinga.



Ett utvalg av vegvesenets «sangfugler». Fra v.: Torhild Rypestøl, Peder Berge, Sigbjørn Næsse og Mette Myrvoll.

Foto: Ola Undheim

Trafikkavdelingens fellesmøte

Fag, fest og bowling

Tekst: Georg Eie

Denne gangen hadde vi vært så heldig å få med oss vegdirektøren. Han kom med en del betraktninger om vegvesenets rolle i framtida, og holdt et inspirerende og tankevekkende innlegg om hvilke utfordringer vi vil stå overfor i årene som kommer. Det var forøvrig første gang han besøkte trafikkavdelingen i Rogaland.

Årets fellesmøte ble arrangert i Kristiansand med hele 120 deltagere – noe som er ny rekord.

Aktuelle tema

Egersund trafikkstasjon hadde påtatt seg ansvaret for arrangementet og hadde lagt opp til et faglig innhold som skulle passe for alle faggrupper. Fordragsholdere var hentet fra Vegdirektoratet. Av innholdet nevnes:

- Trafikksikkerhet som overordnet mål for våre daglige gjøremål v/Henrik Hvoslef
- Hva ønsker vi oss av den nye føreropplæringen v/Kjellaug Fuglem
- Periodisk kjøretøykontroll – erfaring, status og utfordringer v/Kjell Hasselgren
- Hva skjer med Autosys? Videreutvikling av ulike tjenester og funksjoner v/Rolf E. Larsen

Alle de positive tilbakemeldinger fra de ulike gruppene tyder på at både emner og valg av foredragsholdere hadde truffet midt i blinken.

Regionalisering og spesialisering

Vegsjef Tor Geir Espedal kom i sitt innlegg inn på den foreslåtte regionalisering og spesialisering. Han mente at den foreslåtte regioninndeling var uheldig på grunn av at de foreslåtte fylkene i regionen var for like. Det var derfor fremmet forslag om at Rogaland heller burde inngå i region sør sammen med Vest-og Aust-Agder, Telemark og eventuelt Vestfold.



Vegdirektør Olav Søfteland engasjerte forsamlingen med tanker om vegvesenets framtidige rolle.

Foto: Ola Undheim



Trafikksjef Svein Magne Olsen takker arrangementskomiteen og overrakte blomster: Fra v.: Bente Pihl Olsen, Ola Undheim, Anne Elise Njærheim og Georg Eie.

Espedal mente forøvrig at vi burde se positivt på forslag om spesialisering og se på dette som en utfordring. Han kom også inn på evalueringen som ble foretatt etter omorganiseringen i 1995. Her var det til dels store variasjoner mellom de enkelte fylker.

Viktig å samles

Trafikksjef Svein Magne Olsen så det som viktig at hele avdelingen kunne samles en gang i året. Målet med disse samlingene var todelt – et godt faglig innhold, og anledning til å bli bedre kjent med hverandre.

Han berømmet forøvrig arrangørene for valg av emner og forelesere og mente at han i likhet med OL-president Samaranch kunne si at årets fellesmøte var det mest vellykkede hittil.

Olsen oppfordret hver enkelt av oss til å delta og komme med innspill til utformingen av årsplanen for 1999. Han viste også til 1997 som hadde vært et godt år for trafikkavdelingen. Vi nådde alle våre planlagte mål og har fått tilbakemelding fra Vegdirektoratet om at vi har prioritert riktig, sa han.

Når vi ser videre fremover er det noe bekymringsfullt at markedsandelen for periodisk kontroll har gått noe ned. Det er imidlertid nå gitt adgang til at vi kan drive noe mer markedsføring – og dette bør vi benytte oss av, sa Olsen. Han var forøvrig opptatt av kvalitetssikring som et ledd i videreutvikling av avdelingen for å møte nye utfordringer.

Vi er i ferd med å bli et flerkulturelt samfunn med de problemer og utfordringer dette medfører. For å mer kjennskap til andre kulturer og hvordan andre nasjoner oppfatter oss, hadde vi engasjert professor Øyvind Dahl fra Senter for interkulturell kommunikasjon. Han holdt et meget interessant foredrag som ga oss a-ha opplevelser i fleng. Dette er et område vi vet altfor lite om.

Bowling

Etter at den faglige delen var avsluttet stod bowlingkonkuransen på programmet. Hele 10 lag deltok i tevlingen, hvor tilslutt Stavanger trafikkstasjon dro av med seieren.

Fellessmøtet ble avsluttet med festmiddag med Per Skårland som en rutineret toastmaster.

Periodisk bilkontroll:

Vegvesenet ønsker fleire kundar



Ola Undheim ved Egersund trafikkstasjon i arbeid med periodisk kontroll av ein lastebil.

Tekst og foto: Harald Sel

Statens vegvesen utfører litt over 10 prosent av dei periodiske kontrollane (EØS-kontroll) av bilparken i Rogaland. For tida er det lita ventetid, og det ville vore ønskeleg at fleire utførte kontrollane ved trafikkstasjonane. – Målsettinga er at dei som ønsker det skal få utført dei periodiske kontrollane av Statens vegvesen, og me vil gjerne ha ein høgare marknadssdel enn dei 10–12 prosentane me har i dag, seier Arild Netland ved trafikkavdelinga. Arild Netland koordinerer verksemda med periodisk kontroll. Dette omfattar

også arbeidet med stikkprøvekontrollar hos dei bortimot 140 godkjente private kontrollplassane i Rogaland. Alle bileigarar skal behandlast likt. Difor er det viktig å passa på at bilverkstader som driv kontrollarbeid ikkje kjem med pålegg om unødvendige reparasjonar. Dersom folk føler seg urettferdig behandla av private kontrollstader, kan dei elles klaga til Statens vegvesen.

Hos Statens vegvesen er prisen 370 kr for kontroll av personbil og 860 kr for stor lastebil. Dei private kontrollørane ligg på omtrent same prisnivået eller litt høgare enn Vegvesenet.

Ein av ti blei drept i ulykker med vogntog

29 av dei 303 personane som mista livet i trafikken i 1997 blei drept i ulykker der vogntog var innblanda. Det vil seia at nesten ein av ti blei drept i ulykker med vogntog.

Sjøl om talet på trafikkulykker totalt gjekk ned i 1997 samanlikna med 1996, var vogntog innblanda i fleire ulykker enn året før. Dette viser tal frå Statistisk sentralbyrå.



Fra Trafikkinformasjonscenteret.

Det er ingen vei utenom endring. Temaet organisasjonsendring stod derfor også sentralt da Administrasjonsavdelingen var på seminar i København. Vi hadde avtale med Vejdirektoratet, og var spente på å høre hvilke endringer denne organisasjonen hadde vært gjennom den senere tid.

Administrasjonsavdelinga på seminar i København:

Endringer og virkemidler i Vejdirektoratet

Tekst: Hanne Hermanrud
Foto: Bård Asle Nordbø

Personalsjef Jette Kastoft ga oss innledningsvis et bilde av organisasjonens hovedstruktur. Den bestod av en vertikal organisasjon med områdene vegsektor, anlegg, drift og trafikk- og transport. Den horisontale organisasjonen innbefattet områdene informatikk, vegteknisk institutt og eksport.

Vejdirektoratet har ansvaret for drift og vedlikehold av ca 1.600 km statsveger. Til dette har direktoratet tre distriktskontorer som utførende enheter. Vi fikk vite at i Danmark er entreprenørvirksomheten privat, og at direktoratets oppgave er å planlegge og føre tilsyn.

Omstilling

Utviklingen – målt i km veg, budsjett og antall medarbeidere – har vært som følger:

	1996	1997	1998
Budsjett	2,6	2,2	1,6
Ant. ansatte	630	580	530
Km veg	4.600	4.600	1.600

Budsj.tall i milliarder DKK

Nedgangen i lønnsbudsjettet og endringer i oppgavene (gjennom bl.a. ny veglov fra 1.1.98) førte til at direktoratet valgte å foreta en betydelig endring av personellressursene. Personalsjefen beskrev prosessen (Denne er grove trekk gjengitt i oversikten til høyre).

Drift/vedlikehold og anlegg er prioriterte områder, sa økonomisjef Troels Schmitto. Vejdirektoratet har 1,6 milliarder i utgiftsbevilgning (herav anlegg 950 mill). Inntektsbevilgningen er ca 70 mill. Det gis maks bevilgninger til lønn. Det innebærer at dersom det er et mindreforbruk på lønn kan dette overføres til drift eller anlegg, men det er ikke anledning til det motsatte. Nytt i bevilgnings-systemet var at bevilgningene nå ble gitt til formål, og ikke til enheter. Det opprettes årlige avtaler som danner

grunnlag for kjøp/salg mellom områder. Det var ikke fritt spillerom mht kjøp av tjenester internt/eksternt. Vejdirektoratet benytter timeregistrering som fordeling på prosjekt/arbeidsområde pr ansatt. Direktoratet utarbeider kapasitetsoversikt med fordeling av kjøp/salg av personellressursene/ år. Hensikten er å få til samarbeid og utnytting av ressurser på tvers av organisatoriske skiller. Minimumsgrense for budsjettering og internfakturering var satt til dkk 100.000.

	1996	1997	1998
Vår	Budsjettanalyse (finansdep.) Avtale m/fylkene om overføring av veg/budsjett	Ny vegdirektør 33 medarbeidere sluttet	Ny veglov overførte ca 3.000 km veg til fylkene Visjonsprosess m/idegrunnlag og verdigrunnlag – «Bli bedre til å samarbeide i ny organisasjon» Tiltak: Innarbeide verdi-grunnlaget. Implementere prosjektorganisasjonen.
Sommer		Organisasjonsanalyse Bli kjent med ny direktør – direktøren bli kjent med organisasjonen	Gjennomføring av en rekke kompetansetiltak: Seminarer, holdningsundersøkelser (verdier og ledelse), felles vejdir. dag (sosialt)
Høst	Vegdirektør i trafikkulykke Anleggsanalyse	Org.endringene førte til færre lederstillinger, og alle søkte «sine» jobber på nytt. I tillegg ble det gjennomført interne omdisponeringer av ansatte. Flesteparten fikk sine ønsker innfridd, men der ønskene ikke kunne oppnås ble det en vanskelig prosess	Fått overført oppgaver fra dep. til Vejdir. (inkl. overføring av ansatte)
Vinter	Bemanningsreduksjoner bestemt. Det ble gitt tilbud om frivillig avgang. Ca 40 medarbeidere valgte dette.		



Personalsjef Jette Kastoft orienterer om hovedstruktur og omstillinger i Vejdirektoratet

Prosjekt som arbeidsform

Et fremtredende og gjennomgående virkemiddel som direktoratet hadde tatt i bruk, var prosjekt som arbeidsform. Hvorfor prosjektformen hadde fått en slik fremtredende plass, mente Sanne Poulsen var begrunnet i følgende forhold: Direktoratet ønsket i ny organisasjon å legge vekt på

- Resultatorientering
- Tverrgående samarbeid
- Ansvarlighet
- Nytenkning
- Faglighet

Å ta i bruk denne arbeidsformen er ledelsesforankret i Vejdirektoratet, noe hun fremhevet som særs viktig. Vejdirektoratet hadde lagt ned et betydelig arbeid i å implementere prosjektformen i organisasjonen. Det var nedsatt utviklingsgrupper, 50 medarbeidere hadde vært på praktisk/teoretisk kurs, det var avholdt seminar i områdene og det ble utpekt stjerneprosjekt i handlingsplanen. I tillegg til dette var det lagt ned mye arbeid i å utarbeide en egen «kokebok» i prosjektarbeid med fokus på ledelse av prosjekter (for den interesserte finnes et eksemplar av denne på AP). Men, som Sanne Poulsen uttrykte det, *effekt = struktur x prosess*, og det var derfor lagt inn en tilbakemeldingsrutine til basis på hvordan samarbeidet fungerte.

Trafikkinformasjonscenteret

Vi fikk også omvisning på Trafikkinformasjonscenteret. Senteret hadde tatt i

bruk et nytt verktøy for trafikkovervåking på hovedveger, TRIM. I tillegg til å lede trafikken på hovedferdselsårene og følge opp i forholdet til driftsansvaret for 1.600 km veg, kan senteret – mot godtgjøring – bistå bilistene med å finne raskeste/optimalt veg mellom to punkter. I følge vår informant var dette aktuelt fordi det hadde noe med fradragsmuligheter til den personlige skatteyter å gjøre.

Øresundforbindelsen

Siste post på den faglige delen av programmet var et besøk på Øresund Utstilling. Dette arbeidet skulle være godt kjent for de fleste, og vi minner derfor bare om:

- Broen mellom fastlandet ved Malmø og den kunstige øya har en total lengde på 7845 m.
- Den kunstige øya sør av Saltholm blir 4055 m lang.
- Det bygges en tunnel mellom ovennevnte kunstige øy og den kunstige halvøya ved Kastrup som har en total lengde på 4050 m.

- Den kunstige halvøya ved Kastrup strekker seg ca 430 m ut fra kysten.

Anlegget forventes ferdigstilt ved tusenårsskiftet. Dersom alle prognoser holder, skal anlegget koste 14,75 milliarder dkk (1990-kroner). Det er beregnet at det vil ta 27 år å tilbakebetale lån.

Det forutsetter at 10.000 biler/dag skal trafikkere forbindelsen det første året. Prisen for å benytte forbindelsen skal være tilsvarende fergekostnadene (160 dkk, 1990-kroner). En stor del av inntektene skal også komme fra jernbaneverkene i Danmark og Sverige, 300 mill dkk tilsammen hvert år.

Brua bygges i to plan – ett til en firefelts motorveg, og ett til en dobbeltsporet jernbane. Dersom du hadde planer om å sykle over Øresund, blir du skuffet. Eller som konsortiet selv uttaler: «Någon cykelbana kommer inte att finnas över förbindelsen. Däremot kommer tågen att ta ombord cyklar».....

En del av seminar-deltakerne utenfor Vejdirektoratet



«Det er godhet vi ønsker å dyrke»



Ustoppelige regnbyger pisker mot vinduet, korte og lange om en annen, det vil ikke ta slutt. Det ville ikke bli sommer i år. Sommer og høst hadde ingen naturlig skille, dei gled umerkelig inn i hverandre.

Jeg kjenner jeg lengter. Lengter tilbake til en kort, varm og god uke under Kretas sol. Det gjorde godt på en blek og solhungrig kropp, og gav forhåpentligvis styrke til vinteren.

Enda et år er på hell. Tankene søker etter det som har opptatt oss dette året. Lønnsoppgjøret med et godt resultat for oss alle. Likevel synes enkelte at de fortjente mer enn forhandlingene tilsa, og gikk med frisk og godt mot ut i streik, for senere å oppleve at det kan være dypt å falle. Vi opplever enda en omorganisering med uro og spenning. Bli jeg berørt? Hvem får de nye stillingene? Diskusjonene er mange og lange, tidvis høyrøstede. Kontantstøtten! Sentrum, venstre- og høyresiden kappes om de beste argument og løsninger.

På den andre siden av det store hav har en hel nasjon og en hel verden tatt del i en enkelt manns privatliv. Nasjonen der sigaren er kommet til heder og verdighet, om enn til noe uvanlig bruk. Det er uvesentlige ting vi er opptatt av når vi ser oss omkring i den store verden. Vi lever trygt og godt i en rolig verdensdel, med en trygg og god økonomi, og stabile arbeidsplasser.

På det enkelte arbeidssted er juletilstelningene for den enkelte planlagt. En tradisjon vi har hatt i mange år. Det blir noe varmere rundt oss når juletreet og julepynten er på plass. Vi får alle et noe lettere sinn og bedre humør i den ellers så mørke og kalde årstid. Julekortene strømmer på, med hilsen fra kjente og kjære, kolleger og samarbeidspartnere. Sånn helt uoffisielt tilfaller det kanskje en kake i kantina og en aldri så liten konfekt på kontoret. Men det blir selvfølgelig mellom oss. De tillitsvalgte har gitt klar beskjed til ledelsen: Vi vil ha fri på jule- og nyttårsaftnen. Det varmer mitt hjerte når jeg hører det.

Hjemme har juleforberedelsene startet. Skulle ikke vinduskarmene vært malt til jul? Jeg har hørt det før, jeg hørte det forrige jul også. Men det var liksom så mye annet, og så var det at Jeg ble vist tom for argument. Men malingen fra sist gang er oppbrukt! Nei, det nytter ikke.

Det er den samme lekse hver jul. Det som ikke er gjort tidligere, må være gjort til jul. Avisene annonserte tidlig at pinnekjøttet var på tilbud. Tankene går uvilkårlig til julekvelden, det må være pinnekjøtt denne kvelden. Er det en svak duft som kjennes? Duft av juletre. Jeg kjenner jeg gleder meg. Til fritid, til julefeiring med familien, til god mat, til avslapping fra en oppjaget og travel hverdag. Få roe meg ned og bruke tiden på meg selv.

På julekvelden får vi et spesielt forhold til kirken når vi hører kirkeklokkene ringe julen inn. En behøver ikke være ivrig kirkegjenger for å besøke kirken denne kvelden. Se tindrende barneøyne lyse mot oss i spenning og forventning. Har vi ikke alle følt en liten klump i halsen og en tåre i øyekroken denne kvelden. La oss i julen tenke på teksten til Terje Tysland : «Hvis steilhet og stolthet er styrke, da blir verden så usigelig tom. Det er godhet vi ønsker å dyrke og skal pleie og bry oss om». Tankene går også i år til våre pensjonister, kolleger og ellers alle kjente med familier.

La oss ta vare på hverandre og ønske hverandre en riktig **God Jul!**

Lewy Dalen

Vegsjefen til lærlingane:

Unik utdanning

Tekst og foto: Harald Sel

Statens vegvesen Rogaland sine læringar har hatt si årlege samling på Vegkontoret, – Lærlingane sin dag, som dagen gjerne blir kalla. Møte med vegsjefen sto først

på programmet. Tor Geir Espedal sa at lærlingane er viktige for vegvesenet, både når det gjeld kompetanse og ikkje minst med tanke på rekruttering. Å vera lærling, for så å få fagbrev, er ein unik måte å utdanna seg på. Anten ein vel å

halda fram i arbeidslivet etter avlagt prøve eller ein vil utdanna seg vidare, er fagbrevet eit godt grunnlag, sa vegsjefen. I tråd med det siste, var eit av dei andre emna «Vegen vidare». Her fekk lærlingane informasjon om påbygningsåret for dei som vil ha studiekompetanse. Elles sto mellom anna internkontrollsystem og arbeidsmiljø på programmet. Omvising på Vegkontoret er elles ein av dei faste postane på Lærlingane sin dag.



Lærlingane utanfor Vegkontoret saman med vegsjefen. Bak frå venstre: Vegsjef Tor Geir Espedal, Lars Søyland, Lena Ollestad, Kjell Jone Nygård, Njål Gunnar Slettebø, Pål Fuglestad, Ole Morten Tollefsen, Morten Jelsa. Framme frå venstre: Jan Geir Skjørestad, Frode Reed, Sveinung Rosland, Trond Olav Stangeland, Rasmus Risa, Jan Eivind Todnem, Svein Tore Eikeskog. Tone Iren Stenberg, Andre Eriksen, Georg Lunde, Andreas Roan og Odd Are Tveit var ikkje til stades under fotograferinga.

AMU-møte på Stavanger trafikkstasjon

Tekst og foto: Harald Sel

Arbeidsmiljøutvalet hadde sitt nest siste møte dette året på Stavanger trafikkstasjon. Stasjonen har ikkje tidsmessige lokale og arbeidsmiljøet er ikkje slik det skal vera. Arbeidstilsynet har i eit skriv frå september gitt sterkt uttrykk for

at trafikkstasjonen treng nye lokale. «Arbeidstilsynet kan ikke akseptere ytterligere utsettelse av byggeplanene eller av oppgradering av de eksisterende lokaler», heiter det mellom anna i brevet.

Då Biltilsynet tok i bruk lokala på Mariero for 25 år sidan var det 20 tilsette. I dag

har 60 arbeidsplassen sin ved trafikkstasjonen.

På AMU-møtet orienterte stasjonssjef Dag Folkestad om byggeplanane for ny stasjon på Forus. Her er vegvesenet tilbydd tomt, men vilkåret er at byggearbeidet blir starta opp i 1999. Vegdirektoratet har i brev til departementet gått inn for at Stavanger trafikkstasjon skal få nye lokale på Forus, og at arbeidet med ny stasjon skal ta til i 1999. Når Rygjavegen går i trykken, er det ennå ikkje avgjort om det blir bygging eller ikkje.



Ein del av deltakarane på Amu-møtet. Frå v.: Magne Rullestad, Olav Dugstad, Arne Svanes, Olav Kleven og Sverre Dybdahl.

Kva med 60-åringane?

Er vegvesenfolk ubrukelege etter fylte 60 år? Blir eldre arbeidstakarar vurderte etter andre kriterium enn yngre, og er det i så fall arbeidsgjevar eller arbeidstakar som tener på det? Vegsjefen har gjort seg opp ei meining om spørsmålet, men nokon offisiell, vedteken seniorpolitikk finst ikkje – enno.



Tekst og foto:
Birgit Høiland Gudmestad

– Eg er klar over at folk er opptekne av desse spørsmåla, og det blir heilt sikkert snakka om det i gangane og på kantina. Saka har vorte dagsaktuell i samband med omstruktureringa av organsiasjonen, seier vegsjef Tor Geir Espedal.

Alternativ karrierestige

– Eg meiner at når leiarar over 60 år blir fristilte fordi organiseringa av ei avdeling blir endra, så bør ikkje desse få attkjenning som sjefar. Eg tykkjer at eldre arbeidstakarar skal få sleppa å ha tungt personalansvar og måtta leva med det presset det er å vera leiar. Dessutan er det naturleg at me blir meir konservative når me blir eldre, og difor kan det vera vanskeleg å ta leiaransvar i ein organisasjon som er i stadig endring. Samstundes har eldre menneske solid erfaring som er svært nyttig for vegvesenet. Eg ønskjer at dei som er over 60 skal kunna gå over i ei anna stilling, til dømes som senioringeniør eller rådgjevar, utan at det inneber nokon degradering. Me må skapa ein kultur der det gjev status å trø til side, seier Espedal. Han presiserer at han med dette ikkje meiner å slå fast at leiarar over 60 år ikkje duger.

– Menneske er ulike. 40-åringar kan oppføra seg som om dei er 60 – og omvendt. I vegvesenet har me ein kultur der det gjev status å ha ei leiarstilling. Eg ønsker at det skal vera andre måtar å få status på, at ein òg kan ha ein fagleg karrierestige parallelt med sjefs-stigen.

Her trekker han fram eit anna fenomen som gjeld leiarrekruttering:

– Me opplever ofte at gode fagfolk søker leiarstillingar. Mange av desse er flinke leiaremne, og me må jo gje jobben til den som er best kvalifisert. Men nokongonger kan det vera freistande å ikkje gje sjefsjobbar til dei beste fagfolka, fordi me meiner dei kan gjera meir nytte for etaten nettopp som fagfolk, seier Tor Geir Espedal.

Sentralstyrt personalpolitikk

– Det ideelle hadde altså vore å fått lagt meir status til det faglege. Slik kunne gode fagfolk reindyrka sin kompetanse, og det ville samstundes bana veg for at eldre leiarar kunne trekkja seg tilbake med ære og status i behald. Men eg veit ikkje enno korleis me skal få det til, vedgår vegsjefen.

Nye retningslinjer for personalpolitikken blir no utarbeidd sentralt i vegdirektoratet, og seniorpolitikken er ein del av dette. Aktuelle verkemiddel for å unngå oppseiingar i ein etat i endring, kan mellom anna vera å innvilga førtidspensjon heilt ned til 57 år. Dei retnings-

linene som vegdirektoratet trekkjer opp, vil bli ramma rundt den lokale seniorpolitikken, slik at me får avgrensa fridom lokalt.

Pensjoneringspress

Vegsjefen avviser at nokon skal blir pressa til å la seg pensjonera tidleg. – Avtalefesta pensjon er heilt frivillig. Ofte kan det tvert om skapa problem for etaten, mangel på kontorplass til dømes, dersom mange ønskjer å trappa ned gradvis. Fram til no har det vore slik at dei som ønskjer det, får innvilga førtidspensjon – og det blir ikkje foreslått av oss, strekar vegsjefen under. Han trur at om nokon kjenner seg pressa ut av jobben, kan det like gjerne vera at presset kjem frå kollegaer – innbilt eller reelt.

– Til dømes kan eldre folk som jobbar ute på vegen, som ein del av eit arbeidslag på akkord, kanskje føla at dei sakkar akterut. Dermed kan dei koma til å kjenna seg pressa til å gje seg, slik at ikkje heile arbeidslaget tapar. Leiinga ønskjer ikkje å pressa nokon ut, seier vegsjef Tor Geir Espedal.

Vegsjefen har bede personalseksjonen om å utarbeida eit framlegg til seniorpolitikk i løpet av 1999. Når dette framlegget er ferdig, skal det handsamast av leiar møtet og drøftast med arbeidstakarorganisasjonane før det kan vedtakast.

Jubilantar

50 år

Milly Buch

Haugesund trafikkstasjon
17. desember

Kolbjørn Grødem

Produksjonsavdelinga, vegkontoret
19. desember

Karl Aksland

Produksjonsområde Haugesund
25. desember

Per Schutz

Produksjonsområde Stavanger
30. desember

for 25 år sidan

Rygjavegen nr. 2-1973



Innskrenking i reisevirksomheten

Det tekniske personell på Vegkontoret har nylig fått beskjed om å innskrenke sin reisevirksomhet til omlag en tredjedel.

Det har vist seg i flere år at tildelingene er knappe når den reisevirksomhet som foregår i vårt fylke skal dekkes.

En reduksjon av reisevirksomheten vil utvilsomt ha innflytelse på driftsresultatene, og på bakgrunn av dette har administrasjonen gjort flere hederlige forsøk på å få økte bevilgninger. Dette har bare i noen grad vært mulig.

Nye medarbeidarar



Brit Elve Strand

Engasjement som konsulent
Grafisk senter, vegkontoret
vikar frå 9. mars,
engasjement frå 22. september



Trond Tjelle

Avdelingsingeniør
Haugesund trafikkstasjon
frå 1. desember

Utkast frå Vegdirektoratet:

Personalpolitikk ved omstilling

Vegdirektoratet har lagt fram utkast til reglar for etaten sin personalpolitikk ved omstilling. Forslaget er sendt til alle vegkontora og blei lagt fram til orientering på hovudavtalemøte med fagorganisasjonane i slutten av oktober.

I forslaget blir det slått fast at effektiviserings- og utviklingsarbeidet skal gjennomførast utan at fast tilsette mister jobben. Difor er det nødvendig at den enkelte sjøl er innstilt på nødvendig omstilling. Dette kan skje ved å gjennomgå opplæring eller utdanning, eventuelt også ved å gjennomføra arbeidsoppgåver andre stader enn i dag.

Ein ser også for seg at ein ikkje alltid kan finna arbeid til alle tilsette i etaten. I slike tilfelle kan utdanning eller hjelp til å skaffa arbeid utanfor etaten vera ei løysing. For å vera budd på denne situasjonen skal det også vurderast behov for- og omfang av eit opplegg for førtidspensjonering.

Vegdirektoratet går inn for at det blir inngått ein ny omstillingsavtale med fagforeningane, der desse virkemidla er aktuelle:

- La tilsette gjennomføra fleirårig grunnutdanning med lønn og dekning av utgifter for å kunna utføra nye oppgåver i etaten
- La tilsette gjennomføra utdanning med lønn og dekning av utgifter for å kunne overta stilling utanfor etaten
- Innvilga permisjon utan lønn, til dømes for to år, for å kunna overta annan stilling utanfor etaten
- Etablera eit opplegg med intern arbeidsformidling mellom driftseiningane, slik at ein kan få jobb i andre fylke
- Gje økonomisk stønad til reise og opphald ved vurdering av ny arbeidsstad innan etaten
- Dekka flytteutgifter og eventuelle andre ekstrakostnader i ein overgangsfasen ved arbeid på ny tenestestad innan etaten
- Førtidspensjon frå fylte 60 år kan koma på tale. Det kan også vera aktuelt med ei lågare grense, til dømes 58 eller 57 år

God intern informasjon

– viktig for å skape gode samarbeidsforhold i etaten

Av stabsleder Halvor Folgerø



Vegvesenet er i den heldige situasjon at de oppgavene etaten er ansvarlig for, har stor ytre nyhetsinteresse og engasjerer menigmann. Nesten daglig er det stoff i aviser, radio eller TV med ulike problemstillinger knyttet til veg- og trafikkaker. I mange sammenhenger virker en slik fokusering fra vår omverden stimulerende, særlig når vi får positiv omtale. Men også kritiske merknader har sin verdi når det er grunnlag for kritikken, da dette skjerper oss til å se på nye løsninger eller å finne fram til forbedringer av oppgaver vi skal arbeide videre med.

I den senere tid har vi sett tendenser til en mer pågående presse som tar ulike teknikker i bruk for å få presentert nyhetene ut fra formålet om å øke seertallet eller antall solgte eksemplarer. For å kunne gjøre vegvesenets medarbeidere bedre skikket til å takle en mer pågående journalistisk virksomhet, er det arrangert mediatreningskurs der deltakerne får prøve seg i konkrete tilfeller. En slik form for «arbeidsplass trening» har vist seg å gi nyttig ballast når tilsvarende saker skal takles i hverdagen og er med på å legge til rette for at den eksterne informasjonen skal bli godt ivaretatt.

Men informasjonssatsingen har også en annen viktig side, nemlig den intern delen. Hver enkelt av oss har et stort behov for å få god og rettidig informasjon om vegvesenet som arbeidsplass og om forhold som går på egen arbeids situasjon og egne arbeidsoppgaver. Dette har vi erfart både ved innføringen av Det nye vegvesenet i 1995 og også ved den evalueringsprosessen som vi nå er i ferd med å gjennomføre. Selv om det er blitt iverksatt betydelige informasjonstiltak også i disse tilfellene, tyder tilbakemeldingene på at det er vanskelig å dekke behovet fullt ut.

Den interne informasjonen kan oppfattes som smørølje for det indre maskineriet i etaten. Dersom den interne informasjonen mangler eller er utilstrekkelig, vil dette merkes ved at det oppstår friksjon. Som følge av økt friksjon registreres det en oppheting av klimaet i organisasjonen og mye nyttig energi går tapt ved at den blir brukt på feil

oppgaver. Dette fører til at det blir en større motstand enn nødvendig for å få gjennomført nødvendige beslutninger og samarbeidsforholdene kan bli dårligere.

Vi har flere metoder for å gi intern informasjon. Den viktigste er den som gis i linjen og som ledelsen er ansvarlig for, men også tillitsmannsapparatet har en viktig rolle som informant. Ellers står Ryggavegen sentralt og også Infotavla er et viktig middel for å spre informasjon i etaten. Nylig har vi også fått det interne meldingsbladet for Trafikkavdelingen, og det sendes stadig ut en rekke rundskriv, referater og meldinger. Etter hvert er de mulighetene som ligger på EDB-siden blitt tatt i bruk i stadig større grad, og her er det neppe noen grense for mengde og type informasjon som kan sendes ut. Tenk bare på hvilke muligheter som Intranett åpner for når det gjelder å formidle nyheter av alle slag.

Et viktig område er få fram informasjon om de drøftinger og beslutninger som Ledermøtet foretar. Ledermøtet er det øverste styringsorganet for etaten og beslutningene i dette fora får ofte store konsekvenser. I de siste utgavene av Infotavla har vi forsøkt å være raskt ute med å formidle resultatene fra ledermøtene. Forhåpentligvis vil dette gi bedre innsyn i de saker Ledermøtet behandler og være med på å gjøre disse møtene åpnere. Referatene blir også lagt ut på nettet, slik at alle med tilgang til PC selv kan hente referatene fram og sette seg inn i det som er av interesse.

Mitt inntrykk er at det drives mye god og målrettet informasjonsvirksomhet i etaten. Men her som ellers er det potensiale for forbedringer og vi kan bli mere bevisst på betydningen av den interne informasjonen. Jeg tror derfor at det kan være behov for å få trukket opp en del prinsipper for bruken av intern informasjon i vår virksomhet. I vegsjefens årsplan for 1999 foreslås tiltak for videreutvikling av etatskulturen i SvR som ett av satsingsområdene. Kanskje kan intern informasjon være et nyttig stikkord når en skal se på ulike virkemidler i denne sammenheng!



Det lyser i stille grender

*Det lyser i stille grender
av tindrande lys i kveld,
og tusende barnehender
mot himmelen ljosa held.*

*Og glade med song dei helsar
sin broder i himmelhall
som kom og vart heimsens Frelsar
som barn i ein vesal stall.*

*Der låg han med høy til pute
og gret på si ringe seng,
men englane song der ute
på Betlehems aude eng.*

*Der song dei for fyrste gongen
ved natt over Davids by
den evige himmelsongen
som alltid er ung og ny.*

Tekst: Jakob Sande
Tone: Lars Søråas



Omorganisering, sykefravær, krisehjelp og markedsverdi



Sigmund Sandmark
Norsk Vegteknisk Forening, NVF

Gode arbeidskollegaer

Da vår leder, Odd Iversen, går på bygg- og anleggslederskolen, faller det også denne gangen i undertegnedes lodd å skrive i tillitsmanns-spalten for NVF. La meg først nevne, etter som det har vært en del uklarhet om dette: Vår forening heter Norsk Vegteknisk Forening, avd. 74 Rogaland, forkorta til NVF.

Vi er nå ferdig med en omfattende omorganisering på produksjons-avdelinga og utbyggingsavdelinga, og er i gang med evaluering av trafikkavdelinga og administrasjonsavdelinga, med alt som det fører med seg av godt og vondt.

Det skrives og snakkes om at sykefraværet stiger faretruende.

Hva kan dette skyldes? Etter min mening har det en klar sammenheng med usikkerhet og frustrasjon. Hva blir det med meg? Hvor havner jeg i dette systemet? Vi må ikke glemme at det er mennesker vi har med å gjøre, ikke roboter.

En annen ting jeg er opptatt av er arbeids-sikkerheten. Det har til tider inntruffet arbeidsulykker i Statens vegvesen med til dels alvorlige konsekvenser. Ved ulykker i private bedrifter blir kvalifisert personell raskt hentet inn for krisehjelp. (Jmfør nestenulykka på helikoptertransporten nylig.) Hvor er slikt personell å få tak på i vegvesenet? Har alle ledere i Statens vegvesen fått opplæring i å takle en slik situasjon? Dette gjelder også oppfølging av de nærmeste, både under krisesituasjonen og seinere. Hva med den som er fysisk berørt? Blir han/hun fulgt opp på en forsvarlig måte? Erfaringen viser vel at det er den skadelidte som selv sitter med problemene.

I den senere tid har det dukket opp noen ord og uttalelser rundt om i gangene som går på nøkkelpersonell og markedspris på medarbeiderne. Er dette et moderne uttrykk for Kong Salemo og Jørgen hattemaker? Jeg trodde at alle våre arbeidsoppgaver var like verdifulle uansett hvor en befinner seg i puslespillet. Dersom en brikke i spillet ikke er på plass, vil ikke systemet fungere. Fra postbud til vegsjef er vi alle like og bør verdsettes deretter.

God jul og godt nytt år!



C

RETURADRESSE:

Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197
4001 Stavanger



*Vinterbilde frå
Gullingen i Suldal*



Statens vegvesen
Rogaland