

RYGJAVEGEN

Nr. 5 • Oktober 2000 • 28. årgang

Tunnelkaka var eit av høgdepunkta under opninga av riksveg 13 mellom Vatnekrossen og Hove. Reportasje side 4-7.



- 8** Rogfast
- 14** Arbeid for Haugesund
- 16** Hestekjøretoy
- 18** Fart og død
- 19** Fylkessamferdselsjefen
- 26** Etat i endring



Statens vegvesen
Rogaland



Vegsjefteigen

ET SAMLET VEGVESEN

Oppgavefordelingsutvalget har levert sin innstilling. Blant mange forslag til endringer i oppgavefordelingen mellom forvaltningsnivåene ligger forslaget om å gjøre vegkontorene fylkeskommunale. Begrunnelsen for dette er at utvalget mener at beslektede oppgaver skal løses mest mulig samlet, dvs. innenfor samme nivå. Sammenhengen mellom regional planlegging og utvikling på den ene side, og regionale vegger og samferdsel på den annen, er hovedgrunnen til at denne vegforvaltningen foreslås lagt til regionnivået. Denne sammenhengen er utvilsomt til stede, men utvalget har i mindre grad berørt konsekvensene av en slik sammenslåing.

I det hele tatt er vegsektoren behandlet overfladisk i forhold til helse- og utdanningssektorene i utvalgets innstilling. I tillegg ser det nå ut til at den politiske debatt i det alt vesentlige vil dreie seg om hvorvidt sykehusene skal bli statlige eller ei. I en slik situasjon er det en fare for at det tas beslutninger på politisk nivå som man ikke helt ser konsekvensene av, og at vegsektoren kun blir en liten brikke i et stort spill.

For oss i Statens vegvesen er denne saken av svært stor betydning. Det handler om framtiden for oss og det handler om vi skal ha et samlet effektivt og kompetansemessig sterkt statlig vegvesen. Det som hele tiden må være i fokus i en slik debatt er hensynet til våre kunder, trafikantene, og hensynet til at samfunnet skal ha en mest mulig effektiv vegadministrasjon.

Dersom oppgavefordelingsutvalgets innstilling blir fulgt kan vi se for oss et scenario der dagens vegkontor blir fylkeskommunale og reduseres i antall (10–15 regioner er antydnet i innstillingen). Stamvegnettet vil forbli et statlig ansvar, mens det er grunn til å tro at trafikant- og kjøretøyoppgavene også blir statlige i fortsettelsen. Det vil sannsynligvis være lite rasjonelt å opprettholde egne produksjonsenheter i hvert fylke og en utskilling av produksjonsvirksomheten vil være svært sannsynlig. Dermed får vi en full oppsplitting av Statens vegvesen, noe jeg tror vil være en dårlig løsning for samfunnet generelt og trafikantene spesielt.

De sterkeste argumentene for å holde Statens vegvesen samlet er hensynet til effektivitet og kompetanse. Veg- og vegtrafikkmiljøet i Norge er lite, sammenlignet med mange andre land. Oppsplitting i 10–15 fylkesvise vegadministrasjoner, og i tillegg flere regionale statlige vegadministrasjoner, vil være lite effektivt og svekke kompetansen. Fylkene vil bli for små og lette til å dekke behovet for spesialisering av oppgaver. I tillegg henger vegforvaltning og trafikkforvaltning/tilsyn nært sammen og bør løses i samme organisasjon. Tre vegforvaltninger vil være urasjonelt, forvirrende og gjøre det vanskelig for publikum. Det er mer effektivt å utnytte ressurser over fylkes / regiongrenser enn om regionene skal løse oppgavene hver for seg. Regionene må heller ikke være for store. Uansett løsning er det viktig å beholde den lokale forankringen ut mot kommuner og andre aktører. Sentralisering i form av «landsdelsvegkontor» vil ikke være bra. Eksempelvis må Nord-Jæren som Norges tredje største byområde og med store utfordringer på vegsektoren fremdeles ha en regional vegadministrasjon.

Til syvende og sist er det politisk valg hvordan Statens vegvesen blir seende ut i framtiden. Det vi kan gjøre nå er å informere politikere og andre aktører om konsekvensene av det ene eller det andre alternativet. Da er det viktig at vi alle, både ledere, tillitsvalgte og andre ansatte benytter de kanaler og muligheter vi har til å informere om konsekvensene av et splittet vegvesen. Vi må ikke komme i en situasjon der man etter at beslutningene er tatt sier at man ikke kjente konsekvensene av hva man besluttet.

Tor Ger Espedal

INNHALD

Vegsjefteigen	2	Intervju med fylkessamferdselsjef Leidulf Skjørestad	20
Ungdom og drosjebøller	3		
Ny riksveg 13 Hove-Vatnekrossen	4		
		PR-framstøyt frå Stavanger Næringsforening om Ryfast	21
Ferjefritt frå Randaberg til Bokn	8	Skuleungdom konkurrerer i trygg sykling	22
Fylkesordføraren likar Rogfast-planane	10	Møte med Harry og Kjell Helgeland i Erfjord	24
Ny Stavanger trafikkstasjon	11	Kryssord	25
Miljøtunnel gjennom Kleppelunden?	12	Store endringar for Statens vegvesen	26
Infrastruktur for ny bydel i Skåredalen, Haugesund	14	Ei meir synleg leiargruppe	27
		Karin Granberg til minne	28
Hestevognutstilling i Vegmuseet	16	Endre Brigtsen til minne	28
Trafikkdød, sakk og tårer	18	Personalnytt	29
		Avdelingsleiar-kommentar	30
		Hals øve håve	31
		Tillitsvalgtes spalte	31

RYGJAVEGEN

Nr. 5 – oktober 2000

Ansvarleg redaktør: Harald Sel

Redaksjon: Eva Vivoll

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

Sats/layout: Sissel Norland

Trykk: Centrum Trykkeri as

Framsidedfoto: Hilde Eidsaa Bjorland

Baksidefoto: Hilde Eidsaa Bjorland

Opplag: 1900 eksemplar

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

UNGDOM OG DROSJEBØLLER



Bør det vera vanskelegare for ungdom å få førarkort og skal det mindre til for å mista det? Spørsmålet blir med rette stilt etter alle trafikktragediane i år, der unge folk er drepne etter grassat kjøring og utan bruk av bilbelte.

Men liknande spørsmål kan også stillast om andre trafikantgrupper, for eksempel drosjebilsjåførar. Nå er sjølvsgatt dei fleste drosjesjåførane ansvarsfulle og stort sett lovlydige folk, på same måten som det store fleirtalet av ungdom er det. Det er eit mindretal som skjemmer ut og som kan føra til ei urettferdig generalisering av både ungdom, drosjesjåførar og andre trafikantgrupper.

Når det er sagt, må me desverre slå fast at historiane om ansvarslause og bøllete drosjesjåførar er alt for mange. Dei fleste har opplevd lite hyggelege episodar som drosjebilpassasjerar. Me kan med god grunn stilla spørsmålet om det er for lett å få drosjeførar-løyve og om ikkje terskelen for å missa løyvet er for høg.

I ein kommentar i Stavanger Aftenblad 14. august fortel Svein Emil Refseth om ein drosjesjåfør som blei spurt om korfor han konsekvent ikkje brukte retningslys under turen. – Jeg gidder ikke, svara den profesjonelle sjåføren. «Og forøvrig er månen en gul ost», kommenterer Refseth.

Kven har ikkje vore med på drosjeturar der det går styggfort unna? Eg opplevde ein gong kjøringa så ansvarslaus at eg båd sjåføren stoppa og setta meg av. Han gadd ikkje svara men han gadd å senda meg eit olmt blick, han trødde gasspedalen enda lenger inn og kjørte så det kvein til opprinneleg avtalt stoppestad. Tanken om å nekta å betala streifa meg, men då eg såg nærare på «brytaren» i førarsetet forlet eg den tanken.

Ein gong havna eg aleine i ein taxibuss utan setebelter. Eg etterlyste beltet. «Hos meg slipper du det heftet», var svaret. Eg opplyste at eg slett ikkje såg dette som eit heft, men som eit sikringstiltak. Han sende meg eit «medlidande» blick og kommenterte: «Det må da være måte på.» Når profesjonelle sjåførar står fram med slike haldningar, kan ein då undrast på at enkelte ungdommar kallar setebeltet for pysebelte? Spørsmålet om kven av dei som først bør mista lappen er kanskje ikkje så enkelt.

Harald Sel

Det var reine folkefesten under opninga av riksveg 13.



FOLKEFEST I TUNNELEN

Meir enn 500 frammøtte var med og gjorde opninga av riksveg 13 mellom Hove og Vatnekrossen, til ein skikkeleg folkefest.



Odd Egil Narten har laga den flotte kniven som Eirin K. Sund nytta til å skjera av opningssnora.

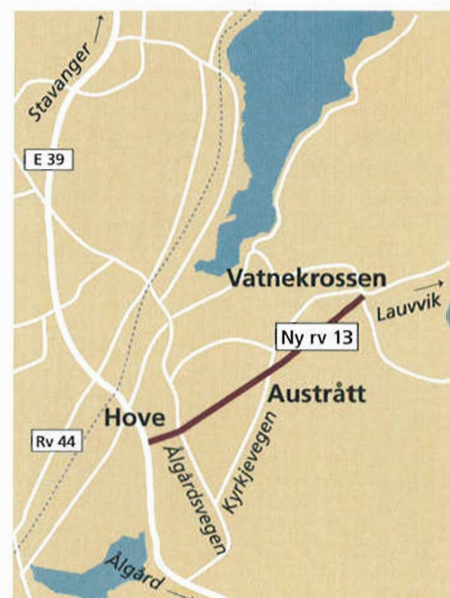
TEKST OG FOTO: HILDE EIDSA BJØRLAND

Torsdag 28. september kunne det to år lange byggeprosjektet av vegen mellom Hove og Vatnekrossen avsluttast. Og det måtte feirast. Små og store sandnesgaukar utstyrte seg med regnklede og paraply, og troppa opp i den flunka nye miljøtunnelen. Dei gule- og kvitmalte stripene skein om kapp på den kolsvarte asfalten, og snart lyste alle andleta også opp. For inne i tunnelen var det verken austavind eller horisontalt regn. Paraplyar og regnjakkar kunne dermed byttast ut med breie smil og feststemning.

Tunnelsong

Blant dei mest spente var kanskje barna ved Austrått barnehage. Maren Jonassen sit på fortauet medan Anne Kari Wester hjelper ho med å mala nasetippen med grevlingfarge. Saman med alle dei andre barna i barnehagen skal Maren framføra barnehagen sin eigen komponerte tunnelsong. Dei har nemleg hatt eit spesielt forhold til tunnelen fordi dei har fulgt med frå bygginga starta og heilt fram til i dag. Inne i barnehagen har dei i tillegg sin eigen vesle miljøtunnel, slik at det er reine tunnelektspertane som veks opp på Austrått i desse dagar. I den store tunnelen står barnehageforeldra parat med fotoapparat og filmkamera. Ingen tunnelsong kan gå forbi i det stille. Det gjer det ikkje mindre spennande.

Barnevogner, stokkar, sykklar og campingstolar. Den eine delen av den store miljøtunnelen fyller gradvis opp av naboar og interesserte som vil ha med seg vegopninga. Raude og blåe sykkel-



hjelmhovud stimlar saman framfor scena. Klokka er kvart over tre og Austrått skulekorps slår an tonen. Drilljentene duskar og drillar i raudt og kvitt. Konsentrasjonen er på topp medan mor og far fylgjer nøye med. Sjølv om korpset er noko amputert på grunn av at sjuandeklassingane er på leirskule, tonar det godt utover i miljøtunnelen på melodien «Kanskje kommer kongen...».

Over 500 frammøtte var til stades under opninga og fekk servert grillmat av Austrått idrettslag.



Odd Bjerk syntes det var kjekt å vera med var vegopninga, og han hadde funne seg ein god plass med campingstolen sin.



Barna frå Austrått barnehage var utkleddde som grevlingar og framførte sin eigen tunnel-song.



Statssekretær i Samferdselsdepartementet Eirin K. Sund, skar av den tjukke ulltråden og opna riksveg 13 med god hjelp av barnehagebarna Sara og Stian. I bakgrunnen står vegsjef Tor Geir Espedal og ordførar Jostein W. Rovik.

Debut

– Kongen kjem ikkje i dag, men det gjer vegsjef Tor Geir Espedal og statssekretær Eirin Sund, lyder det frå høgtalaren etter at Austrått skulekorps har avslutta.

Espedal fortel om det store og kompliserte veganlegget der prislappen blei litt høgare enn det i utgangspunktet var tenkt. Det har mange årsaker, men noko av grunnen var at overslaget for kostnadene ved å overta grunn var for lågt.

– Kanskje det er blitt nokre nye millionærar her på Austrått, seier vegsjefen, før han takkar innbyggjarane på Austrått for at dei har vore tålmodige midt oppi alt støvet, støyen og bråket. Ikledd dei blåe og oransje fargane til vegvesenet stig Sund opp på scena.

– Dette er den fyrste vegen eg opnar, og det er ekstra kjekt å få gjera det nesten heime, seier statssekretær i Samferdselsdepartementet Eirin K. Sund.

– Eg får seia det som me seier på Ålgård: De har gjort eit grævligt godt arbeid. Miljøet har vore i fokus, og det er bra å få avlasta Sandnes sentrum med 10.000 bilar i døgnet.

Ålgårdspolitikaren får hjelp av barnehagebarna Sara og Stian til å gjera det ho aldri har gjort før. Barna held godt fast i den raude, blåe og kvite ullsnora, og i ein fei skjer statssekretæren over og opnar riksveg 13 over Austrått.

Men før bilar og eksos får overta skal folkefesten halda fram ei stund til. Grillukta blir meir intens inne i miljø-tunnelen, og bak store grilltønner står Austrått idrettslag klar med grilla kyllinglår, karbonadar og pølser.

Unge og gamle stimlar seg saman i kø. Sykkelhjelmhovuda kjem fyrst fram.

– Ver så snill og gå litt til sides frå grillane når de har fått mat og drikke.

– Der borte ligg ferdig grilla pølser, peikar og instruerer varme grillmedarbeidarar frå Austrått idrettslag.

I eit hjørne av tunnelen står fleire vegvesen-tilsette. Kåre Skrudland, Trygve Petter Nilsen, Einar H. Nordbø, John Reidar Gard og Sverre Hellenen står og nyt kyllinglår og pølser.

– Det smakte godt, ja, seier John Reidar Gard.

Dei har alle vore med på vegprosjektet og synes det er greit å vera med og feira nyopninga.

Campingstol i tunnelen

Det same synest pensjonisten Odd Bjerk. Han bur like ved Høyland kyrkje, og har teke med seg campingstolen i dag. På spørsmål om han var blant dei som kjempa for miljøtunnel, bare ristar han på hovudet.

– Nei, nei, eg hadde bare litt lyst å sjå korleis det ser ut her. Grillmat har han fått, nå gjenstår bare tunnelkaka.

– Det var nå ganske gildt dette her, seier han der han sit i campingstolen sin, sikkert for fyrste og siste gong på eit fortau inne i ein tunnel.

I løpet av ein time har all grillmaten forsvunne. Nå er det bare å venta på tunnelkaka. Nokre har allereie stilt seg på plass ved bordet dei reknar med kaka vil stå på. Stemninga er nesten som når kneippbrøda er på tilbod.

Folk er hektiske i blikket og halvkvase i albogane. Men feststemninga er der framleis, og etter ei stund kjem ein heil prosesjon med musikk, konditorar og ei stor, grøn tunnelkake.

I likskap med grillmaten, blir kaka fort fortært. Tunnelgjestene går heim mette og gode og veit at det er lenge til dei får oppleve ein slik tunnelfest. Snart kjem bilane.

STOLTE ARBEIDSFOLK OG GLADE TUNNELNABOAR

Mange vegvesenfolk har vore i sving for å få ferdig riksveg 13. Her er nokre av dei samla. Frå venstre. Kåre Skrudland, Einar Kydland, Kåre Sikveland, Tor Geir Espedal. Geir Strømstad (bak), Magne Horve (delvis skjult), Egil Øfstebø, Kjell Øwre (delvis skjult), Laurits Torsen, Frank Laugaland, Odd Tommy Eie og Jon Holmebakken (begge skjult bak Marton Tunheim), Marton Tunheim, Jon Reidar Gard, Harald Paulsen, Geir Gudmestad, Anne Jorunn Gudmestad, Harald Refsland, May Britt Undheim, Trygve Petter Nilsen, Haldis Hagen.

– DETTE ER EIN SEIER FOR BYDELEN, SEIER AASTEIN AASE

TEKST OG FOTO: HILDE EIDSAA BJØRLAND

Aastein Aase var med og feira opninga av riksveg 13 mellom Hove og Vatnekrossen, og sikta til miljøtunnelen som ein seier for Austrått bydel. I mange år var han med og kjempa for ein kulvert. – Tunnelen er med på og binda bydelen saman. Hadde det gått ein open veg gjennom her, hadde Austrått bydel blitt delt i to.

Lettelse

Det var ikkje bare Aase som syntes det var godt å sjå vegen og tunnelen stå ferdig. Fleire av vegvesenet sine folk tykte det var godt å vera ferdig med ein hektisk anleggsperiode. – Det er alltid ein lettelse å avslutta eit prosjekt. I den siste tida fram mot opninga av vegen, har det toppa seg med ulike ting. Det har vore vanskeleg

å få ting til å klaffa slik at mange har stått mykje på i det siste, fortel prosjektleiari Gunnar Nærum.

– Korleis vil du oppsummera prosjektet? – Det har vore samansett og krevande. Heile anlegget består av mange enkeltprosjekt som er krevande nok i seg sjølv. Mykje har til dømes vore vanskeleg å samordna. Plassering av elementer til bru i forhold til omlegging av kablar, har ikkje vore like lett å samordna.

– Dessutan har det vore mykje kontakt med grunneigarar. Det krev ein vilje til å lytta og til å vera opne for løysingar som dei krev. I tillegg har det vore spennande og krevande å arbeida i ei prosjektgruppe med mange ulike folk, seier Nærum.

2800 meter ny riksveg står nå klar til bruk. I over to år har mange av vegvesenet sine folk arbeidd på vegen.

Grethe Kvanvik er glad for at den nye miljøtunnelen vart bygd. Her er ho saman med barnebarnet Renate Kvanvik.

Og det har vore, som det blei sagt på opningsfesten, ikkje blod, sveitte og tårer, men regn, sorpe og leire. Trygve Petter Nilsen var stikkar på vegprosjektet, og han fekk erfara det. – Det var mykje leire og dei milde vintrane førte til at det blei mykje søle. Me måtte gå med støvlar store delar av tida, og det kunne vera slitande til tider. Ekstra arbeid blei det sidan me skulle bruka leira til masse etterpå. – Eg er glad det er over. Det er alltid kjekt å sjå eit vegprosjekt stå ferdig. Nå er vegen så fin og nymalt, og eg må nytta sjansen til å fotografera, seier Nilsen.

Mykje støv

Grethe og Rolf Kvanvik er saman med barnebarnet Renate Kvanvik, i tunnelen for å feira den nye vegen. Eigedommen deira grensar heilt opp til miljøtunnelen, så dei er glade for at gravearbeidet er over. – Det har vore mykje bråk og støv. Ein gong lurte me på om me budde i Sahara fordi det var så mykje støv. Då ringte me til vegvesenet og klaga, og dei kom kjapt og vatna, seier Grethe Kvanvik.

Barnebarnet deira Renate, bur på den andre sida av kulverten. Det gjer det ekstra viktig for Kvanvik at det blei ein kulvert og ikkje open veg. – Nå kan me gå over utan å tenka på trafikken, seier Rolf Kvanvik. På fortauskanten sit Synne Andreassen saman med mora Hege Andreassen. Dei bur rett ved sida av den nye riksvegen, og mor ser fram til vegopninga. – Eg håper me slepp kø og dermed kjem lettare til jobb. Dessutan er det bra me fekk miljøtunnel slik at det blir ein tryggare skuleveg, seier Andreassen.

Akebakke

Tonen var nokså samstemt under vegfesten. Naboar var glade for å ha fått kulverten på plass. Og glede var det også å spora hjå dei tilsette ved Austrått barnehage. – Det betyr mykje for barnehagen at det blei tunnel. Me fekk dermed behalda grøntanlegget rundt oss, og bama synes det er kjekt å få gå oppå kulverten. Den naturlege turvegen me hadde i

det som før var skog, har me dermed fått ein god kompensasjon for, seier Mona Liv Ø. Børke, som er pedagogisk leiari i barnehagen på Austrått. Til vinteren håper dei på å få til ein akebakke i kulverten. Børke synes det var kjekt å vera med på feiring av vegen. – Dette er ei historisk hending. Om nokre år kan me køyra her og seia; Tenk her var me og song grevling-songen. Ho fortel at dei i barnehagen har øvd kvar dag dei to siste vekene, til framføringa av grevling-songen i tunnelen. Statssekretær Eirin Sund syntes også det var kjekt å få vera med på tunnelfesten.

– Ramma rundt det heile med så mykje barn, er veldig bra. Det er kjekt å gjera noko som politikar der folk er blide og fornøgd, så eg gjer gjerne dette ein gong til.

Tung bær

Midt i festen og feiringa er det også noko vondt som dukkar opp. Arbeidsulukka som kosta livet til

Trond Olav Stangeland i november i fjor, har vore ei tung bær gjennom heile vegprosjektet. Kåre Skrudland var blant dei som måtte overta arbeidet etter arbeidslaget som jobba natta då ulukka skjedde.

– Me gjorde arbeidet ferdig slik at dei som var der den natta skulle få sleppa å fullføra det. Eg har hatt ulukka i bakhovudet store delar av tida eg har arbeidd her, men etterkvart må ein leggja det litt til side, seier Skrudland. Før opninga av vegen reiste arbeidskameratar av den omkomne Trond Olav Stangeland, ei minneplate på ein stein i nærleiken av der ulukka skjedde.



Ei minneplate er sett opp der den tragiske arbeidsulukka skjedde.

TAL OG FAKTA

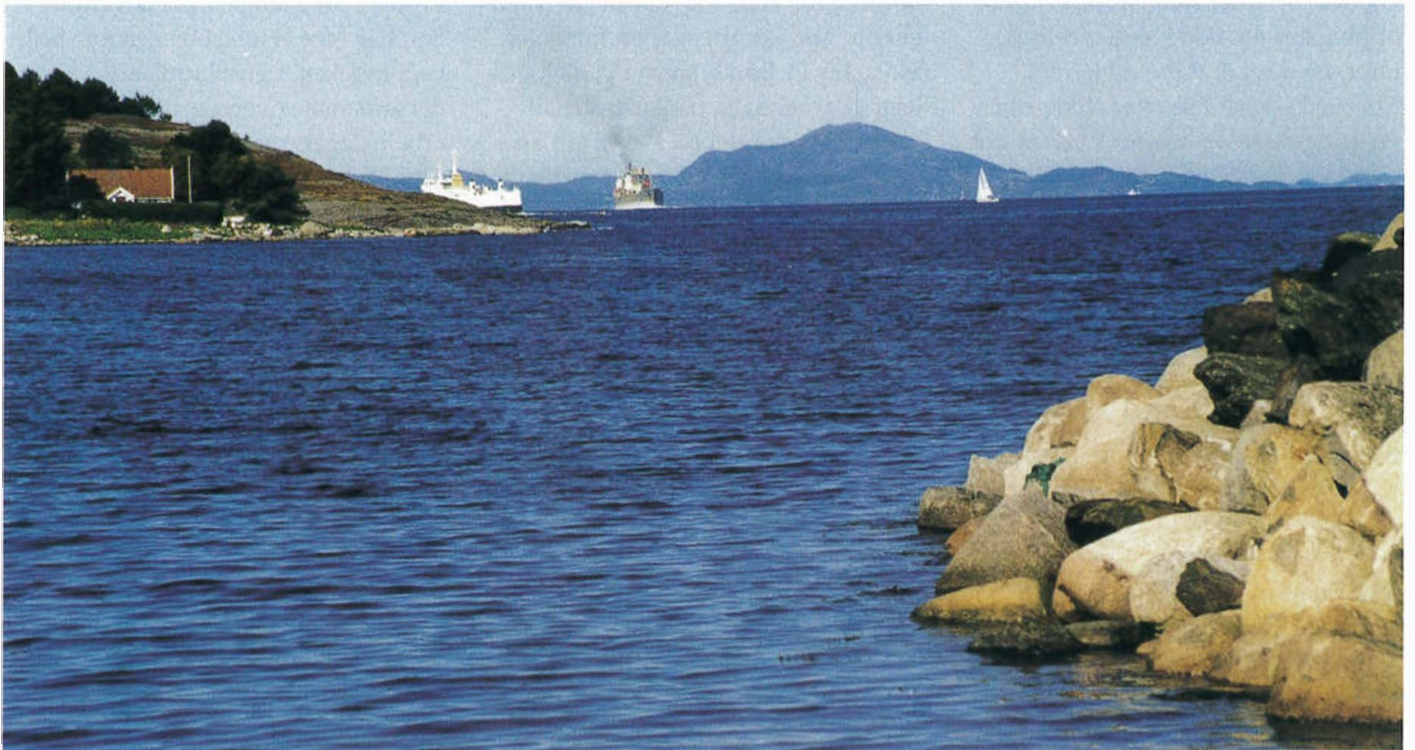
Riksveg 13-anlegget mellom Hove og Vatnekrossen i Sandnes omfattar:

- 2800 meter ny riksveg
- nær 2000 meter ramper i toplankryss
- 900 meter med omlegging av eksisterande vegar
- om lag 250 meter omlegging av private adkomstveggar
- over 2000 meter gang- og sykkelveggar og fortau
- 1200 meter jordbruksveggar
- 485 lang miljøtunnel i betong
- Kyrkjevegen bru
- Iglemyr bru
- Prestegårdsvegen bru
- Ålgårdsvegen bru
- Hovemarka bru
- to jordbruksundergangar
- omlegging av vass- og avløpsleidingar og -kabler
- riving av fire hus og ein tyskarbunkar
- grøntanlegg med utplanting av 8000 buskar og tre
- tre miljøbasseng som skal samla opp og reinska overflatevatnet
- støvollar og murar

Totale kostnader for anlegget er 150 millionar kroner.

Miljøtunnelen på 485 meter gjennom bustadfeltet på Austrått har vore ein vesentleg kostnad. Prisen på tunnelen er 35 millionar kroner som er 25 millionar meir enn om vegen hadde lege i dagen. Statens vegvesen og Sandnes kommune har delt ekstra-kostnadene ved bygging av miljøtunnelen.

Arbeidet starta hausten 1998, slik at det har vore ei byggetid på nesten nøyaktig to år. A/S Betong har vore entreprenør for bygginga av miljøtunnelen og Iglemyr bru. Alt det andre arbeidet er utført i eigenregi av Statens vegvesen.



Ein mogleg Rogfast-trase kan starta i Randabergbukta. Plasseringa vil avgjera kor slak eller bratt nedstiginga blir. Herifrå kan tunnelen gå i slak bue nesten 25 kilometer til Bokn, med ei avkøyring til Kvitsøy om lag halvveges.

FERJEFRITT

frå Randaberg til Bokn

Medan diskusjonane om Ryfylkes fastlandssamband og om bomstasjonen på Sokn og finansiering av Finnfast pågår, sit planleggjarar i Statens vegvesen og ser for seg endå større prosjekt.

Eit av dei er ein nesten 25 kilometer lang undersjøisk tunnel frå Randaberg til Bokn.

Ein slik tunnel ville gå frå Randaberg i ein slak bue vestover og inn til Bokn, med ein avstikkar til Kvitsøy. Den ville bli like lang som Lærdalstunnelen i Sogn som opnar i november. Lærdalstunnelen er 24,5 kilometer lang og førebels verdas lengste.

Ferjefritt mellom Stavanger og Bergen

Tankane om ein tunnel mellom Randaberg og Bokn er ikkje nye. Planane har fått namnet Rogfast, og vart første

gong presenterte på ein konferanse på Utstein Kloster i november 1997. Det er sivilingeniør Bjørn Martin Alsaker i Statens vegvesen som har arbeidd fram tanken om den ferjefrie fjordkryssinga.

– Rogfast er ein del av utgreiingane til Kyststamvegen, der det langsiktige målet er ei ferjefri kryssing. Rogfast er den beste, faktiske den einaste, traseen som kan brukast dersom det skal byggast tunnel. Alle andre stader er sjøen for djup, seier Alsaker.

Tiårs-perspektiv

– Men før me kjem så langt at Rogfast kan bli verkeleg, er det andre samband som må prioriterast. Finnfast, sambandet mellom Finnøy og Rennesøy, og Ryfylkesambandet, må vera på plass. Ryfylkesambandet kan vera ei kryssing av Høgsfjorden eller det kan vera eit tunnelalternativ med utgangspunkt i Stavanger. Så nøkternt sett, snakkar me om eit prosjekt som først kan bli realisert ti år fram i tid, seier Alsaker.



TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

To tunneløp

Ein så lang tunnel som det vil vera snakk om mellom Randaberg og Bokn, krev to løp med to felt i kvar. Då kan eit løp stengast og det andre brukast til evakuering dersom det skulle skje ei ulukke i tunnelen. Slik dei førebels planane ser ut, kan utgangspunktet for ein slik tunnel vera Mekjarvik, med nedkøyring ein stad i Randabergbukta. Akkurat kor, vil avhenga av kor bratt eller slak nedkøyring ein ønskjer. På Bokn vil oppstiging truleg verta i Arsvågen, akkurat der billettstasjonen står, meiner Bjørn Martin Alsaker.

340 m.u.h

Han meiner vidare at fjellet er bra for å laga tunnel. Teknologien finst, og i Sogn blir det seinare i år opna ein tunnel som er like lang. I tillegg er det planlagt ei avkøyring til Kvitsøy, som er om lag midt i traseen. Dei innleiande grunnundersøkingane er alt gjort. I samband med undersøkingar gjort under planlegginga av T- sambandet mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær vart havbotnen mellom Karmøy, Kvitsøy, Bokn og

Rennesøy undersøkt. Mellom Bokn og Rennesøy er det altfor djupt til å laga tunnel, men nærare Kvitsøy er det klart at det finst ein rygg på sjøbotnen der det er mellom 200 og 280 meter ned til fjellet. Ein tunnel her ville liggja på om lag 340 meter. Til samanlikning er tunnelen i Trekantsambandet 310 meter djup. Trekantsambandet bind saman Stord og Bømlo og gjev dei to øyene fastlandssamband til Valevåg i Sveio.

2,5 milliardar

Planane om ei ny ferjefri fjordkryssing er dårleg nytt for dei som ikkje vil ha bompengefinansierte vegprosjekt. I



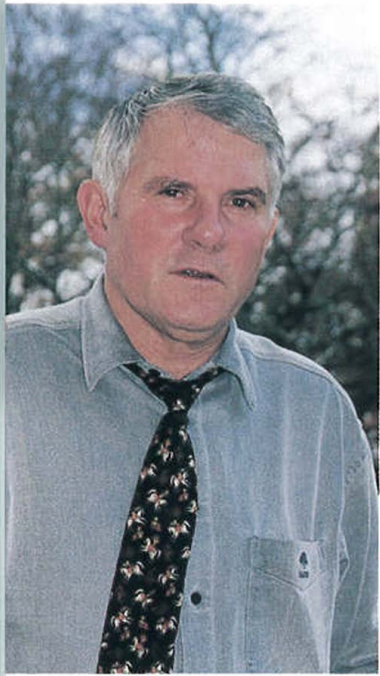
Planleggjar Bjørn M. Alsaker seier Rogfast er teknisk mogleg å gjennomføra.

– Større omland

Ein ferjefri veg mellom Stavanger og Bergen vil redusera reisetida mellom dei to byane med 45 minutt. Dersom ein går ut ifrå at Kyststamvegen skal vera heilt ferjefri, vil reisetida mellom Bergen og Stavanger kunna reduserast frå fem timar til litt over to timar. Det vil bety at næringsliv og innbyggjarar i regionen får eit mykje større omland og pendlaravstandane kan utvidast.

Dersom me tek utgangspunkt i Kårstø-anlegget, og vegkartet ser ut som i dag, med ferjer og ventetider, bur det 82 000 menneske innanfor ein times reisetid. Dersom ein i staden for å ta ferja mellom Arsvågen og Mortavika og køyra gjennom Rennfast-tunnelane, kan køyra direkte frå Bokn til Randaberg, vil ein kunna nå 302 000 menneske i løpet av ein time. – Det har vore sterk auke i ferjetrafikken dei siste åra. Det har ført til at mange har måtta venta lenge på ferjekaiane fordi ferjene har vore fulle. Desse forsinkingane og ulempene dei fører med seg, vil reduserast dersom det vert ferjefri fjordkryssing, peikar Bjørn Martin Alsaker på. Næringslivet i både Stavanger og Bergen ser på Rogfast som eit lang-siktig mål å arbeida mot.

dagens pengar vil Rogfast kosta ein stad mellom to og to ein halv milliardar kroner. Og før det kjem så langt at prosjektet kan startast for alvor, må det investerast fleire millionar i utgreiingar. Mellom anna må det gjerast seismiske undersøkingar for 1–1,3 millionar kroner. Men det kostar også pengar å ha ferjer i drift over fjorden, og staten subsidierer ferjebillettane. Det vil sjølvsgatt måtta bli kravd inn bompengar, og etter dagens pengeverdi ville ei bomavgift på 200 kroner vera realistisk, meiner Alsaker. Det ligg litt over det ein betalar i bom- og ferjepingar i dag når ein køyrer mellom Randaberg og Bokn gjennom Rennfast.



Fylkesordfører Roald Bergsaker tykkjer planane om ferjefri kryssing av Boknafjorden er interessante. Han ser vekstpotensiale for heile regionen, dersom Rogfast blir realisert.

Fylkesordføraren liker Rogfast-planane

Fylkesordfører Roald Bergsaker meiner finansieringa av Rogfast kan ordnast dersom berre viljen er til stades.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

– Ikkje minst i lys av Trekantsambandet er dette spennande. Når Trekantsambandet opnar, får me samanhengande veg på ei strekning som er ein viktig del av kyststamvegen.

Industriyngepunkt i nordfylket

T-sambandet vil binda saman industriaksen Karmøy–Tysvær, med potensiale for eit stort næringsområde i mellom. Dersom det lukkast å etablere ny næringsverksemd i dette området, så kan det bli eit tyngdepunkt i regionen. Eit direkte samband mellom Tungenes og Arsvågen i form av ein tunnel, vil gjera Boknafjorden mindre og letta trafikken til og frå dette området, seier fylkesordføraren.

Bergsaker meiner at når det blir lettare samband mellom store industriområde på bae sider av Boknafjorden, så vil heile området kunna utvikla seg til å bli ein region der aktørane i industri- miljøet både konkurrerer og styrker kvarandre. Miljøet vil bli meir komplett og meir konkurransedyktig.

– Rogfast kan realiserast

Rogfast står førebels ikkje på den

politiske dagsordenen, men Roald Bergsaker meiner at dei fleste politikarar ser at det ligg store muligheter i Rogfast-planane.

– Sjå berre på Rennfast og kva denne vegen betyr for næringsliv og utvikling. Dersom det er teknisk mogleg å byggja Rogfast, så kan det økonomiske løysast dersom me vil. Når Rennfast var løysande, så viser det at det finst potensiale. At Kvitsøy kan koplust på ein tunnel mellom Randaberg og Bokn, tykkjer Bergsaker er med å gjera planane betre. Fylkesordføraren ser også at ein tunnel under Boknafjorden vil styrka E 134 som nasjonal transportkorridor. Då vil E 134 også kunna avlaste E 39.

– Kan styrka regionen

– Eg er oppteken av problemstillingar innan samferdsel. Det er interessant kva Rogfast vil kunna bety for heile Sør-Vestlandet. Slik regionen er i dag, med næringsliv, tenesteyting og verdiskaping, vil ein ferjefri Boknafjord styrka konkurransevnen ytterlegare. Eg må vita meir om økonomien i prosjektet og det må gjerast undersøkingar for å finna ut om det er samfunnsmessig forsvarleg. Går reknestykka i favør av tunnelen, er det ingen grunn til å venta med prosjektet, sluttar Roald Bergsaker.

Administrasjonsbygget med hovedinngangspartiet til høyre.



LETT, LYST OG LUFTIG

Stavanger trafikkstasjon er snart klar for åpning og innflytting i fire særdeles flotte bygg. Stram, men harmonisk arkitektur, lyse farger og lett og luftig plassering. I tillegg er byggene og områdene rundt svært praktisk innrettet både for ansatte og publikum.

TEKST OG FOTO: EVA VIVOLL

Når Stavanger trafikkstasjon åpner dørene til sine nye bygg på Forus 4. desember, får de ansatte hele 4000 kvm å boltre seg på. Kvadratmetrene er fordelt på fire bygg, selve kontorbygget og tre kontrollhaller.

Arkitektonisk glir byggene fint inn i slettelandskapet på Forus. Gønnfargen på kontorbygget er valgt med omhu, og enda finere blir det til våren når beplantningen er på plass.

Tre kontrollhaller

Hele tre bygninger er satt opp for kontroll av biler. Hallen for stor biler består av to spor, hvorav det ene sporet er hele 35 meter langt med ei 30 meter dyp kontrollgrav, og er med det Norges lengste kontrollhall. I denne hallen blir det mulig å ta inn hele vogntoget for

sjekk. Den andre sporet kan ta i mot både store biler og personbiler. Ved siden av kontrollhallen for tunge biler er det et eget rom for bremseprøver på små biler. Den andre hallen er beregnet kun for personbiler. I tilknytning til denne hallen er det bygd en ulykkesgarasje der kollisjonsskadede biler kan undersøkes uten skuelystne. Den tredje hallen er for mottak av kjøretøy til kontroll. Denne hallen har et eget kundemottak hvor man kan betale for kontrollen og få gjennomført etterkontroller.

Det er også lagt opp til et sinnrikt kjøresystem og mottak inn og ut av de forskjellige hallene, slik at det skal være lett og trygt for både publikum og ansatte.

Tilpasset alle brukergrupper

Administrasjonsbygget har både et tiltalende ytre og indre. Resepsjonen er stor, lys og luftig. Samtidig gir den publikum god oversikt over de ulike tjenestene. Skrankepersonellet skal veksle mellom å sitte i skranken og på kontorene. Det betyr at alle disse utstyres med egen skuffeseksjon som de tar med seg mellom de ulike arbeidsplassene. Dette er også svært arealbesparende.

I administrasjonsbygget er det også et

godt tilrettelagt teoriprøverom, et oppholdsrom for kjørelærere, møterom, bibliotek, trimrom, bad og selvfølgelig kontorer for de ansatte. En rekke finurlige elektriske og tekniske innretninger skal sørge for miljøet gjennom riktig temperatur og lysforhold.

Eier er A/S Betong

Tomt og bygninger har kostet mellom 70 og 80 millioner kroner, og det er A/S Betong som står som eiere. Statens vegvesen har en leieavtale på 20 år, med oppsjon på å kjøpe bygget eller forlenget leieavtale etter den tid. I månedsskiftet november/ desember er flyttesjauen igang, og nye Stavanger trafikkstasjon åpner dørene for publikum mandag 4. desember.



Tre kontrollhaller ligger på rekke og rad med et sinnrikt vegsystem for at trafikken skal gli godt, og mottaket gjøres enklere. Her er to av hallene.



VIL VERNA KLEPPELUNDEN MOT STØY

– Det er ikkje omkjøringsvegen me vil til livs, men me ynskjer å skjerma nærmiljøet vårt.

TEKST OG FOTO: HILDE EIDSAÅ BJØRLAND

Utsegnet kjem frå tre initiativtakarar på Klepp. Marie Storhaug, Odd Andersen og Arne Sæbø har ikkje akkurat planar om å lenka seg fast i trea i Kleppelunden, men dei ynskjer så langt dei kan å gjera seg til talsmenn for kleppsbuane ved å overtyda politikarane. Dei vil overtyda om at det er nødvendig å leggja omkjøringsvegen rundt Kleppekrossen i miljøtunnel, og ikkje open med støyskjerming slik planen er nå.

– Dersom vegen skal pressast ned mellom bustad- og parkområdet her, vil det bli så mykje støy at kvaliteten på Kleppelunden blir veldig forringa. Me som bur i Klepp er glad i denne staden, og ynskjer å ta vare på området. Difor meiner me at ein miljøtunnel vil vera ei god løysing for å få vegen utanom Kleppekrossen og samstundes verna rekreasjonsområdet vårt, seier Marie Storhaug, som er småbarnsmor på Klepp.

Lite rekreasjonsområde

Saman med Odd Andersen og Arne Sæbø, dannar Marie Storhaug fram-

troppa i aksjonsgruppa for Kleppelunden. Det var Andersen og Sæbø som fyrst reagerte på planane om omkjøringsvegen når dei fann ut kor nært opp til lunden vegen ville gå. – I Klepp er det mindre rekreasjonsområde per innbyggjar enn det er i Stavanger. Det er mange som ikkje kjem på det fordi det er så mykje grønt rundt oss, men veldig mykje av det er utilgjengeleg areal. Det er dermed viktig å ta vare på dei grønne lungene me har, seier Arne Sæbø.

Ro i loen

Dei tre kleppsbuane viser veg innover i loen, som dei kallar området. Smale gangveggar slynger seg mellom 150 år gamle, høgreiste lauvtre. Oppe i lia beiter nokre sauer, og fleire turgåarar passerer oss. Dei fortel om eit mangfold av brukarar. Skuleklassar og barnehagar har Kleppelunden som klasserom til tider, og i tillegg til vanlege turgåarar, vert loen brukt til ulike kulturarrangement.

– Kleppeloen er eit verdfullt kulturhistorisk landskap. Her har bestefar, far, meg sjølv og ungane mine leika. Mange går her for å søka ro i ein stressa



kvardag, og det behovet vil bare auka, seier Storhaug entusiastisk.

– Eg er redd bilduren vil døyva over det me ynskjer å høyra når me går tur her, seier Andersen, som arbeidde i Klepp kommune for ti år sidan då Kleppelunden vart opna og tilrettelagt med stiar for turområde.

Sæbø er samd, og strekar under kor spesiell plassering Kleppelunden har. – Loen ligg plassert heilt unikt i Klepp fordi det er nært til boligområda på alle kantar. Det viser seg at bruk av rekreasjonsområde heng saman med avstand. Då er det viktig at dette området ikkje skal bli forringa av bilstøy, seier Sæbø.

Bompengefinansiering

– Dei fleste tykkjer vel at miljøtunnel er ei god løysing, men kven skal betala gildet?

– Press ein veg ned i denne dalen. Det blir så mykje støy at store brukarverdiar vil gå tapt, seier Arne Sæbø (t.v.), Odd Andersen og Marie Storhaug som kjempar for ein miljøtunnel.

– Eg meiner at bilkøyrarane skal betala dette. Nå er det bilistane som tek ein verdi i frå kleppsbuane, og då kan dei godt vera med og betala, seier Sæbø. – Det er kanskje ein ide å nytta nokre av bompengane til eit miljøtiltak som dette, foreslår Andersen.

– Viss folk ser ein direkte samanheng mellom kva dei betalar og kva dei får attende for det, er det nok meir motiverande å betala, meiner Storhaug.

– Korleis trur de det blir å overtyda politikarane?

– Eg trur politikarane ventar på eit initiativ frå oss. Fleire har sagt at dei støtter oss, seier Storhaug.

Helse kostar

Initiativtakarane meiner at det er fleire moment som må trekkast inn dersom ein set opp ein rekneskap for kva ein miljøtunnel vil kosta.

– Viss ein bygger vegen utan miljøtunnel, vil ein mista eit større tomteareal som er verd ein del for kommunen. Dessutan må ein ta med ulempene ved å forringa eit rekreasjonsområde. Samfunnsøkonomisk er det veldig lønsamt å satsa på slike område fordi det førebygger mykje helseproblem. Helse kostar, men det er umuleg å setja ein prislapp på det. Eg trur dermed kostnadene i eit større perspektiv, vil vera større om me ikkje bygger ein miljøtunnel.

Dei tre entusiastane vil i tida framover ta kontakt med dei politiske gruppene i kommunen for å samtala om korleis dei tenker.

– Kva gjer de viss de ikkje få saka i gjennom?

– Me stoler på politikarane våre. Men eg vil kjempa det eg kan nå, i staden for å sitja og trega om 20 år fordi eg ikkje gjorde noko for nærmiljøet, seier Marie Storhaug.



Nidunn Sandvik Eiterjord er prosjektleiar for den nye omkjøringsvegen rundt Kleppekrossen

Vegvesenet tek ikkje initiativ

Vegvesenet spelar ballen over til kommunepolitikarane i Klepp når det gjeld spørsmålet om miljøtunnel.

TEKST: HILDE EIDSAA BJØRLAND
FOTO: CAMILLA BJØRHEIM

– Me rettar oss etter den godkjende reguleringsplanen som føreligg, og tek ikkje noko initiativ i forhold til ein eventuell miljøtunnel gjennom Kleppelunden. Det er opp til politikarane i Klepp om dei vil endra noko på planen, seier prosjektleiar Nidunn Sandvik Eiterjord.

Ho fortel at det for nokre år sidan vart utreda kor vidt det var mogleg å bygga ein miljøtunnel på den planlagte omkjøringsvegen av riksveg 44 i Klepp. Men konklusjonen var at kostnadene blei for høge i forhold til gevinsten.

– Erfaringar frå riksveg 13 på Austrått viser at det kostar 50.000 kroner meir per meter veg å leggja vegen i miljøtunnel, i forhold til å byggja han open. Ein meter open veg kostar cirka 30.000 kroner, medan ein meter veg i miljøtunnel kostar omtrent 80.000 kroner, fortel Eiterjord.

– Kor mykje bilstøy vil det bli i Kleppelunden frå ein open veg utan miljøtunnel?

– Me vil skjerma slik at støyen vil halda seg under 55 desibel.

– Og kva vil det seie?

– Det er sjølvstilt ikkje stilt, men det er til dømes ikkje problem å føra ein

normal samtale. Innandørs er støygrensa 30 desibel, og det er mindre enn det eit kjøleskåp støy. Men det er sjølvstilt individuelt kor mykje ein blir plaga av støy.

– Meiner du at Kleppelundsområdet blir forringa etter at vegen kjem?

– Det er mange rekreasjonsområde som har eit mykje høgare støynivå enn det Kleppelunden vil få.

Mosvatnet har eit litt meir ekstremt støynivå, mens Stokkelandsvatnet kjem meir i same kategori som Kleppelunden trass i at det ikkje er noko form for støyskjerming der, seier prosjektleiaren.

Eiterjord seier at heile omlegginga av riksvegen gjennom Klepp som er planlagt å starta i 2005, skal finansierast av bompengar.

– Grunnen til at Klepp kommune er med i bompengeringen, er at pengane skal finansiera omlegginga. Viss ein då ynskjer å få meir bompengar til ein eventuell miljøtunnel, må det vera politisk vilje om å utvida tidsaspektet og dermed utsetja andre vegprosjekt.

– Kven var det som betalte for miljøtunnelen på Austrått?

– Det vart fyrst vedteke at Sandnes kommune skulle betala, men i ettertid vart det så mykje ekstrakostnader at det blei ei kostnadsdeling mellom stat og kommune.

Tilrettelegging for ny bydel i Haugesund

Stort arbeid for kommunen

I Haugesund er Statens vegvesen Rogaland i gang med det største arbeidet som er utført for andre. I samband med nytt bustadfelt i Skåredalen, skal vegsystemet byggjast ut for 25 millionar kroner. Kommunen er oppdragsgjevar.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Arbeidet starta i januar og skal vera ferdig i juli 2001. Den nye vegen i Skåredalen skal gå mellom E 134 og Skjoldavegen. 1050 meter av strekninga er fylkesveg og 630 meter er kommunal veg. Haugesund kommune betaler også halvparten av kostnadene til fylkesvegen og forskotter den andre halvparten. I tillegg til bilvegen skal det byggjast 1.150 meter gang- og sykkelveg.

Gassledning

På den nye vegen mellom E 134 og Skjoldavegen skal det vera fire rundkjøringar, ei betongbru på 35 meter (Løkabekken bru) og to undergangar. Langs ein del av vegen skal det byggjast støyskjermar.

Statens vegvesen har og arbeidet med å leggja kablar og røyr langs vegen. I Skåredalen gjeld det ikkje berre vatn- og kloakkrøyr, straum- og kommunikasjonskablar; det blir også lagt ned gassledning. Dei som skal byggja i Skåredalen vil få tilbod om naturgass som energikjelde til koking og oppvarming.

Kaotisk og halvferdig

Anleggsleiar Kenneth Rott opplyser at vegvesenet i haust stort sett har tre arbeidarar på anlegget. Frå eigen maskinpark er ein gravemaskin, ei borevogn og ein dumper i drift. I tillegg blir det leigd inn opp til tre graveaskinar og ein dumper.

Her ser me ein del av gassledningen som blir lagt langs vegen. Dei som byggjer hus i Skåredalen får tilbod om å nytta naturgass til koking og oppvarming.





Anleggsleiar Kenneth Rott peikar mot undergangen på E 134, som vil bli ein flaskehals og eit trafikkfarleg punkt i det nye vegsystemet. Undergangen er berre 3,30 meter høg og frå Skåredalen må ein gjennom denne for å koma inn på påkjøringsrampa til E 134. Ny undergang er ein del av byggetrinn to i Skåredalen, men det er uvisst kor tid arbeidet blir gjort.



Litt av pukkhaugen som Statens vegvesen Telemark har knust opp av utsprengd stein frå anlegget.



Samarbeid med Telemark

Ved anlegget i Skåredalen samarbeider også vegvesenet over fylkesgrensene. Statens vegvesen Telemark var på plassen i sommar med to arbeidarar og sitt moderne mobile knuseverk. Dei knuste opp over 200 kubikkmeter stein frå anlegget til pukk. Denne skal brukast i bærelaget på den nye vegen.

Framdrift som planlagt

Utover hausten og vinteren skal arbeidet med røyrlegging og montering av kummar halda fram. Seinare i haust skal betongarbeidarane støypa dekket på brua. Vidare skal dei to prefabrikkerte undergangane monterast, murar av naturstein skal settast opp, det skal byggjast pumpestasjon for spillvatn og det skal opparbeidast fire rundkjøringar. Og i juni neste år skal alt vera ferdig, i samsvar med framdriftsplanen, slår Kenneth Rott fast.



Edvin Skjøllingstad (t.v.) og Lars Øyvind Brekke i arbeid med vatn- og kloakkøyr. Legging av kablar og røyr er ein tung del av arbeidet i Skåredalen, som snart blir ein ny bydel i Haugesund.

Sjøl om det for tida ser litt kaotisk ut på anlegget, er faktisk ein god del av arbeidet gjort. Sprenging og masseflytting er så godt som ferdig. På Løkabekken bru er fundament og søyler støypt. Før støypinga blei det ramma ned 14 meter lange stålpelar for søylefundament og landkar. Ein god del av arbeidet med legging av røyr, kaplar og kummar er også fullført.



Dei fleste av vognene i Vegmuseet stammer frå 1800-talet. Det var neppe den vanlege rogalending som kørde rundt i desse elegante køyretøya. Denne vogna vart kalla «breislede». Vogna var mest utbreidt på Austlandet, der vintrane var meir stabile. Dette eksemplaret stammar frå sorenskrivargarden Sandsgard på Nedstrand.

Vognentusiastar opna spesialutstilling i Vegmuseet

Vognfattigdomen i Norge til tross – det Vagnhistoriska sällskapet la i år sin hausttur til Stavanger. Den nyopna utstillinga i Vegmuseet, som viser hestekøyretøy som vart brukt i tidsrommet 1850–1950, får neppe oppleve eit meir interessert publikum.



Utan mat og drikke duger vognentusiastar ikkje. Påsmurte rundstykke og sjokoladecake gjer susen. Sjokoladekaka fikk umiddelbart karakteren; jättegod.

TEKST OG FOTO: CAMILLA BJØRHEIM

Dei vel femti gjestene frå Sverige, alle medlemmar i det Vagnhistoriska sällskapet visste å sette pris på utstillinga i Vegmuseet. Nokre, om ikkje alle, nøgde seg ikkje berre med å kikke på vognene; Dei noterte også flittig på sine notatblokker, studerte hjul og materiale, spurde og grov, og fotograferte. Det er nok lenga sidan sist Vegmuseet hadde slike nyfikne gjester.

Best på båtar

Foreininga for vogninteresserte har vel 900 medlemmar. Dei fleste svenske. I Norge er om lag ti vognentusiastar medlemmer i foreininga. Deriblant trafikksjef Svein Magne Olsen. – Då eg vart spurt om å leggje opp eit program for foreininga sin hausttur til Stavanger, tenkte eg fyrst å seie nei. For her i Rogaland har me ikkje mange vogner å vise fram. Før bilen kom, var

me best på båtar, sa Svein Magne Olsen i si velkomsthelsing.

Han har likevel, i samarbeid med fleire av dei regionale musea, klart å stable ei vognutstilling på beina. Vognene, som er stilt ut i Vegmuseet, verken gullbelagt eller særleg flotte, kan ikkje måle seg med vognparken i Sverige. I Norge hadde folk flest arbeidsvogner, mange av dei har ennå spor av gjørme og møkk. Parade- og luksusvognene var det langt mellom. Dei gamle køyretøya som er stilt ut i Vegmuseet, såg likevel ut til å falle i smak hjå svenskane.

Ikkje berre vogner

Vognene, alt frå arbeidsvogner til likvogner, via kanar og karjolar, skal stå i Vegmuseet fram til 15. desember. I denne perioden vil museet også halde opent nokre helger, slik at flest mogleg skal få høve til å vitje utstillinga. Piotr Zamecznik er arkitekten bak utstillinga i Vegmuseet.



Vogna «trille» er frå tidleg på 1800 talet. Vogna var i bruk fram til bilen kom, og var eit såkalla «gentlemannkøretøy».

Dei fleste av vognene er frå 1800-talet. Då vognene er både få og primitive, hadde Svein Magne Olsen lagt opp eit program der den rogalandske naturen skulle sørgje for imponerande gisp frå gjestene. Eit lysbildeshow gav svenskane ein smakebit av det dei skulle få oppleve, og ikkje uventa utløyste bileta frå Preikestolen begeistra tilrop frå publikummet.

Gjestene frå Sverige via den fyrste dagen av sitt besøk til vognene. Dei fleste av turdeltakarane har eigne vogner som dei held i stand. I motsetnad til Norge har Sverige, med sine utallige gods og herregardar, ein stor vognpark.

Doktoravhandling på hestekøretøy

Det Vagnhistoriska sällskapet vart stifta for 15 år sidan. Turen til Stavanger er den 14. haustturen foreininga legg ut på. Dei femti reisande utgjør den harde kjerne i foreininga.

I tillegg til utstillinga, heldt dr. phil. Per Ole Schovsbo eit innlegg om transportens arkeologi. Schovsbo har skrivt ei doktoravhandling på hestekøretøy. Han har mellom anna jobba mykje med gjenoppbygging av gamle vogner, etter funn gjort i heimlandet Danmark. Også Geir Paulsrud, direktør for Norsk vegmuseum, heldt eit innlegg før vognentusiastane fekk boltre seg i museet. Til gjestene sin store undring kunne han fortelje at den svært så primitive klampekjerra vart brukt av nordmenn fram til for hundre år sidan.

– Men spør de oss om båtar, så slår me dykk både i antal og på kvalitet, understreka Paulsrud.

Gabriel Kielland var lenge den einast i Rogaland som eigde hjulkøretøy. Etter kvart kom det fleire både karjolar og kanar. Dei ustabile vintrane på Vestlandet gjorde at kanen vart mykje brukt. Den kunne gå både på snø og bar mark.



Gjestene studerte materiale og konstruksjonar nøye. Kan hende er det nokre tips å ta med seg heim til eigne vogner i Sverige?

SAKN OG TÅRER har ingen prislapp

Skrensespora var over seksti meter lange. Nok ein gong har høg fart teke liv.

– Eg har sett mykje i min yrkeskarriere. Men ulukka ved Njåskogen må vere noko av det verste eg har opplevd. Lensmannsførstebetjent i Time, Jan Ove Lunde, var blant dei første som kom til ulukkestaden ved riksveg 505 ved Njåskogen, nær Bryne. Når han skal fortelje om hendinga kjem ordet «brutalt» over leppene hans om att og om att.

TEKST OG FOTO: CAMILLA BJØRHEIM

Enno ligg det friske blomar på ulukkestaden ved Njåskogen. Dei to unge mennene som mista sine liv ein kveld midt i september, etterlet seg mange. Mange som hugsar på dei. Mange som gret for dei.

– Det er lett å måle kor mykje pengar ei ulukke kostar, og kor mange arbeidstimar som går med. Verre er det å be-

rekne sagn, smerte og sorg. Ei heller tårer og søvnlause netter har ein prislapp, seier Jan Ove Lunde.

Enormt brutalt

Lensmannsførstebetjenten har vore på mang ein ulukkestad. Alle gjer inntrykk. Mellom anna trekkjer han fram den engelske forbikøyringa i Hå for meir enn ti år sidan som mange hugsar, som spesielt brutal. Men det er ikkje mykje som slår dødsulukka ved Njåskogen. Ho gjorde inntrykk på Lunde,

og alle dei andre som var til stades under redningsarbeidet. Lunde fortel: – Klokka 23.31 kom meldinga om ulukka. Eg køyrde til staden. Eg fekk vite at det var ein kollisjon, og var derfor førebudd på å finne to bilar, seier Lunde.

På veg til ein ulukkestad prøver han alltid å førebu seg mentalt på det som vil møte han. Men det er ikkje lett å «trenе» seg opp til å takle ulukker.

– Det var enormt brutalt. Når du står midt opp i det, prøver du berre å



Lensmannsfyrstebetjent Jan Ove Lunde var blant dei fyrste som kom til ulykkesstaden ved Njåskogen om kvelden den 12. september. Uluksa er av dei grovaste Lunde har sett.

TRAGISK ÅR I ROGALANDS-TRAFIKKEN

Ikkje sidan 1986 har me hatt så mange tragediar i Rogalands-trafikken som i år. I 1986 mista 30 menneske livet. 12. september kom talet på trafikkdrepne så langt i år opp i 28. To unge menn omkom ved Njåskogen i Time. 19 av dei 28 er brutalt rivne bort før dei fyllte 25 år. Mange av ulukkene har skjedd under høg fart - og utan at dei omkomne brukte bilbelte.

fokusere på dine oppgåver. Denne kvelden var eg operativ uteleiar. Eg skulle behalde oversikta. Skrensespora var meir enn seksti meter lange, men eg såg berre ein bil, fortel Lunde.

Høg fart drep

Det var ingen kollisjon. Det var ein bil med to unge menn. To unge menn som hadde halde høg fart. Høg fart drep.

– Det var ein stor og kraftig bil dei køyrde. Ein bil som skulle tole ein støyt, trur Lunde.

Då han kom til staden var ambulansen allereie i gang med livredning på den eine av mennene. Den andre låg halvvegs tildekt av eit teppe.

– Eg tenkte ikkje på død då. Eg konstaterte at det låg ein person under teppet, men eg rekna med at han berre var skadd, og at dei ville ta hand om han etterkvart, seier Lunde.

Han heldt fram med å søke etter fleire skadde, og den andre bilen. Heldigvis var berre ein bil innblanda. Ein bil for mykje.

Tøft å møte pårørande

Lunde forklarar korleis han trur ulukka skjedd. Det har han gjort før. Alt same natta kom pårørande til staden. Dei ville sjå og høyre kva som hadde skjedd. Lunde la armen sin kring dei og førte dei rundt i ulukkesområdet.

– Det er ein tøff jobb å møte dei pårørande. I dette tilfelle var dei to omkomne og pårørande kjende for fleire av oss, fortel han.

Bryne er ikkje så stort. Med brannvesen, politi, ambulans og Statens vegvesen på staden, skal det noko til at ingen kjenner ofra.

Sint og frustrert

Dei to mennene hadde høg fart idet dei nærma seg Njåskogen. Og dei hadde ikkje på seg setebelte.

– Eg vart sint og frustrert då eg såg at kupeen på bilen var heil, og bilbelte tilsynelatande ubrukte. Kvifor gjorde dei ikkje det dei kunne for å sikre seg sjølv? Kan hende kunne dei ha overlevd om dei brukte belte? Dei hadde iallfall hatt ein sjanse, seier Lunde.

Dei to omkome vart slengde ut av bilen. Dei låg tretti meter frå kvarandre. Det var mektige krefter som var i sving. Ein steingard vart øydelagt. Ein bil vart kasta i lufta. Det er ikkje småtter politi og hjelpemannskap skal takle.

– Du får ein reaksjon i etterkant. Men me får hjelp. Dei som var tilstade på ulukkesstaden er med på eit opplegg, ei intern bearbeiding, fortel Lunde.

Han skryt av sine kollegaer både i ambulansetenesta, i brannvesenet og i Statens vegvesen. Alle gjorde sitt. Det er likevel tydeleg at den erfarne førstebetjenten sjeldan har opplevd verre syn.

– Det var brutalt, gjentek han.

Dei to liva stod ikkje til å redde. Talet på trafikkdrepne i Rogaland så lang i år steig til 28 den kvelden.

– Du får ei enorm avmaktsskjensle når du står der. Midt oppi det. Det er ingenting å gjere. Og så vert du sint. Sint fordi folk ikkje veit å bruke bilbelte.

Meir kontroll

Lunde trur hyppigare fartskontrollar og meir politi langs vegane er den beste medisin mot trafikkulukker.

– Me har både betre vegar og bilar enn nokon gong. Også trafikkopplæringa

er betre enn før. Likevel skjer alvorlege ulukker. Eg trur årsaka er for lite politi langs vegane. Oppdagelsesrisikoen er for låg. Dei som køyrer i femti i femtisona gjer det fordi dei er redde for å få bot, ikkje fordi dei veit at femti kilometer er den einaste forsvarlege farten på strekninga. Og når folk så finn ut at det aldri er kontrollar, så gjev dei blanke i femtiskiltet. Dei vert jo ikkje tatt likevel. Politi langs vegen har ein effekt.

Det er eg overtydd om, seier Lunde.

– Fleire forenkla førelegg, både for dei som køyrer for fort og for dei som ikkje brukar bilbelte må vere eit mål, seier han.

Då me traff Jan Ove Lunde venta han framleis på obduksjonsrapport og teknisk rapport frå ulykkesstaden.

Men det er ikkje stor meir å gjere. Begge dei to mennene er døde. Det finst ingen gjerningsmann å straffe-førfølge. Dei siste hektiske minutta med livredning var nyttelause.

Brutalitet sigra nok ein gong...



Enno ligg det friske blomar ved ulukkesstaden. Det er mange som saknar og tenkjer på dei to unge mennene som omkom i ulukka.

EIN SAMFERDSELSETAT

– og fleire folk på bussen

Han vil ha eit felles regionalt kontor for all samferdsel, men mest av alt ynskjer han å snakke om kollektivtrafikken på Nord-Jæren, den nye fylkessamferdselssjefen i Rogaland.

Leidulf Skjørestad er 33 år.

Dei fyrste månadene som samferdselsjef har det vore meir ris enn ros å få.

Den nye fylkessamferdselssjefen Leidulf Skjørestad er mest opptatt av kollektivtrafikken desse dagar.



TEKST OG FOTO: CAMILLA BJØRHEIM

15. mai i år vart kollektivtrafikken utsett for fleire omfattande rutereduksjonar. Ein månad seinare starta eg i den nye jobben. Så det var ikkje anna enn ris å få, seier Skjørestad.

– 2000 har så langt vore eit dårleg år for samferdsel. Ei rekke faktorar, som mellom anna høgare dieselprisar og avgifter, har gjort sitt til at samferdselssektoren har måtte tole mykje skjenn og kritikk, seier han.

Planar og gjennomføring

Før Leidulf Skjørestad tok til som samferdselssjef arbeidde han med strategisk planlegging av samferdsel i fylket. Idet den ferske samferdselssjefen let seg fotografere på plenen framfor dei raude mursteinsbygningane, høyrer hyl og kvin frå eit av vindauga. Fanklubb?

– Ja. Det er dei gamle kollegaene mine. Tru om dei saknar han der oppe? Tidlegare var det dei langsiktige planane Skjørestad tok del i. Det er lettare å få ros for planar, enn den daglege gjennomføringa.

Kollektivtrafikken på anbod

– Me er i gang med anbodsprosjektet. Bussruter på Nord-Jæren og hurtigbåttrafikken skal konkurransesettast. Det krev mykje arbeid. I løpet av det

neste året skal ulike transportselskap kome med sine tilbod.

– Om det er dei same selskapa me nyttar i dag som kjem best ut konkurransen, er det heilt ok. Det viktigast er at menyttrar oss av dei beste alternativa, og at me betalar rett pris. Konkurransen er føremålet. Og dei transportselskapa som vinn anbodsrunder får kontrakt for minimum fem år. Slik slepp me den årlege diskusjonen, og forbrukaren veit at det tilbodet han har i dag vil vere det same dei neste fem åra.

Kollektivtrafikken er det han brenn mest for, samferdselssjefen. Idealist? Nei, han eig sjølv ein bil, men påstår at han er flink å sykle til jobb. Og han tek helst buss og tog dersom han skal ein tur til Sandnes.

Trur på redusert privatbilisme

– Er ikkje kollektivtilbodet på Nord-Jæren godt nok slik det er i dag? – Nei, seier han. Og vert med eit veldig ivrig – sjølv om møteplanen er stram og det er fredag ettermiddag. Skjørestad lener seg over bordet. Han er overbevist om at dersom kollektivtilbodet vert betre, så vil også privatbilismen minke. Men det er langt fram. I dag er det vitigast å betre tilbodet. Seinare har han tru på at mellom anna parkeringsrestriksjonar kan bidra til å redusere biltrafikken. – Dersom dei som bur i Sandnes-

Stavanger-området kunne gløyme rutetabellen, hadde det vore flott. Dersom dei visste at det gjekk ein buss kvart tiande minutt frå same haldeplass langs hovudtraseen, ville det vere enklare å nytte seg av kollektivtilbodet. Det må vere eit mål, seier Skjørestad. Større frekvens, fleire såkalla hovudtrasear og på lang sikt også billigare billetter, drøymmer han om. – Framleis er enkeltbilettane for dyre. Men periodekortordninga, og ikkje minst ungdomskortet me kan tilby her i Rogaland, er noko av det rimelegast som finst i landet, hevdar Skjørestad.

Vedlikehald av fylkesvegane

I tillegg til kollektivtrafikken er det vedlikehald av fylkesvegnettet som bør prioriterast, meiner samferdselssjefen. Han erkjenner at fylkesvegane mange stader er i svært dårleg stand. Men, som han seier det; – Vedlikehald har lett for å kome i bakevja. Det er lettare å investere, enn å få pengar til vedlikehald. Me er avhengig av ein romsleg økonomi for å kunne vedlikehalde det som er mest nødvendig. Det er ikkje så lett å konkurrere med sengepostar, sukker samferdselssjefen. – Skule- og helsesektoren har ei enorm statleg detaljstyring. Dei må oppfylle mange krav. Slik er det ikkje på samferdselssida, derfor kan det vere vanskeleg å vinne kampen om pengar.

PR-utspill fra Ryfast a/s

Ryfast a/s har fått lånetilsagn på inntil 1,5 milliarder kroner til finansiering av et fastlandssamband mellom Stavanger og Strand om Sør-Hidle og Åmøy. Styret mener at anlegget kan startes opp i 2002 og være ferdig i 2005. Et helt urealistisk PR-utspill, mener Statens vegvesen.

TEKST: EVA VIVOLL

Statens vegvesen oppfatter utspillet fra Ryfast a/s som et rent PR-utspill for å få sitt alternativ valgt i forbindelse med den pågående konsekvensutredningen om Ryfylkes fastlandsforbindelse.

Mange løse tråder

Arbeidet med konsekvensutredningen pågår for tiden for fullt og man har ennå ikke konkludert med verken valg av hovedalternativ eller hvor mye utbyggingen skal omfatte. Dette vil skje i løpet av våren 2001 når Fylkestinget skal behandle saken. Det finnes således ikke noen godkjent plan å forholde seg til, ei heller har man et sikkert kostnadsoverslag. Det er i tillegg ennå ikke avklart hvordan og hvor bompengeneinnkrevningen eventuelt skal foregå. Med så mange løse tråder er det alt for tidlig å inngå en finansieringsavtale om prosjektet.

Interesseselskaper

Statens vegvesen oppfatter Ryfast a/s som et interesseselskap for et av de mange alternativene i forbindelse med etableringen av fastlandssamband for Ryfylke. Det er ikke gitt at det er dette selskapet som får oppdraget med å finansiere fastlandssambandet. Selskapet er per dato eid av Stavanger Næringsforening. Et annet selskap, Høgsfjordbruene a/s, er også etablert i den hensikt å etablere en fast forbindelse til Ryfylke. Høgsfjordbruene a/s har en eierstruktur som i utgangspunktet er langt mer representativ enn Ryfast a/s.

Offentlig kontroll

Stortinget stiller krav om at bompengeselskapet skal være majoritetseid av fylke og kommuner, og at styrerepresentantene fra disse utgjør et flertall i styret. Dette kravet er stilt for å sikre det offentlige kontroll og styring med bompengeselskapet. Det er altså Stortinget som til slutt godkjenner et bompengeprosjekt.

Bompengeselskap og finansiering

En normal prosedyre i dette tilfellet vil være at et bompengeselskap etableres etter anmodning fra Fylkestinget i forbindelse med et vedtak om å gå inn for bompengefinansiering av et prosjekt. Bompengeselskapets viktigste oppgave vil være å sørge for de best mulige vilkår i forbindelse med låneopptak for å finansiere prosjektet, dernest å drive og forvalte bompengeneinnkrevningen. Det vil derfor være aktuelt at flere aktuelle banker får anledning til å gi tilbud på finansieringen slik at det blir reell konkurranse. Statens vegvesen oppfatter det derfor som lite seriøst at Den Norske Bank inngår en avtale med et selskap som kun er et interesseselskap om å finansiere et prosjekt som foreløpig i beste fall er på et svært tidlig planstadium.

Det er berre skuleskyssen som er lov-pålagt, seier Skjørestad.

Om aksellasta vert sett ned frå ti til åtte tonn på ein fylkesveg, finst det ikkje noko regelverk som regulerer dette. Om asfalten slår sprekkjer, eller ein kai dett saman, er det ingen i Oslo som skrik. Det er nok ikkje like lett å få pengar til vegar. Me skjønar det. Men samferdselsjefen ynskjer for all del ikkje meir detaljstyring.

Samla regionalt samferdselskontor

– Det må vere lokalt handlingsrom, seier han, og kjem straks attende til dette med sengepostane. Det er ikkje lett å vinne over dei. Derfor trur han at eit felles regionalt kontor for all samferdsel er løysinga.

– Anten må samferdselssektoren i fylket gå inn under Statens vegvesen, eller vegvesenet må verte ein del av fylkeskommunen. Det er politisk fleirtal for den siste løysinga, men det er den komande behandlinga av det såkalla oppgåvefordelingsutvalet som vil avgjerde om me vil få ei slik samling. Hovudpoenget er at samferdsel samlast under ei regionalpolitiske styring, seier Skjørestad.

– Trur du ei samanslåing vil gjere det lettare å få pengar til fylkesvegane?

– Ikkje nødvendigvis. Men dersom Statens vegvesen og samferdselsseksjonen i fylket blir slått saman, vil løyvingar til fylkesvegane måtte konkurrere med løyvingar til riksvegar, og ikkje med sengepostar, seier Skjørestad.

Personleg tykkjer han ikkje det er så viktig kva for eit alternativ politikarane går inn for.

– Me må gjere jobben vår uansett, seier han. Det er samlinga som er viktig. Slik vil det vere enklare å prioritere, og enklare å slåss med styresmaktene i Oslo, seier samferdselsjefen, før han hastar vidare til neste møte.

UNGDOM KONKURRERER I TRYGG SYKLING

Hvert år settes 7. klassinger i fylket på sykkelprøve. Ungdomsskoleelevene får testet både teoretiske kunnskaper, tekniske ferdigheter og evnen til å ta seg fram på sykkel i trafikken. I år kom den beste jenta og den beste gutten i Rogaland fra Risvoll skole i Sauda kommune.

TEKST OG FOTO: BIRGIT HØILAND
GUDMESTAD

Trygg Trafikk og Motorførernes Avholdsforbund (MA), samarbeider om sykkelprøvene. Fylkesfinalen ble i år arrangert i Randaberg kommune. Sjuendeklassinger fra hele Rogaland var plukket ut til å delta etter at de hver for seg hadde slått ut konkurrenter i heimkommunene. Hver kommune kan stille i finalen med ei jente og en gutt. Deltakerne må først gjennom en teoretisk prøve. Deretter sykler de gjennom ei hinderløype for å vise hvor godt de mestrer sykkelen. I denne øvelsen brukes det sykler som arrangørene låner ut. Til slutt må alle gjennom ei trafikkløype. Den var i år lagt ut og inn gjennom sentrum av av Randaberg og på til dels tungt trafikerte bygdeveger. Til sammen var denne løypa om lag fire kilometer lang. Langs løypa var det plassert ut observatører som fulgte med på hvordan 7. klassingene greide seg. Denne jobben ble utført av elever fra Randaberg videregående skole.

Trent og lest

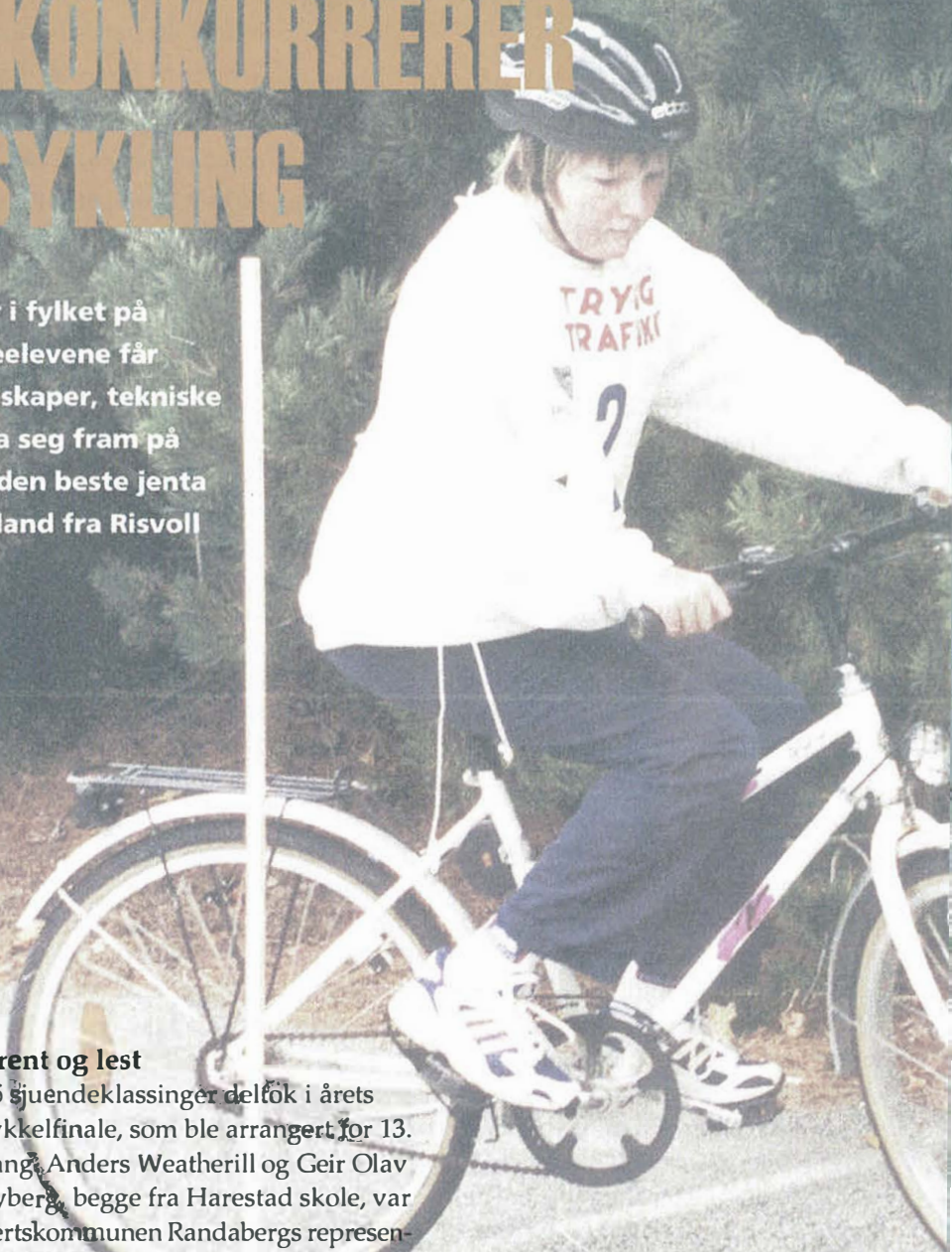
45 sjuendeklassinger deltok i årets sykkelfinale, som ble arrangert for 13. gang. Anders Weatherill og Geir Olav Byberg, begge fra Harestad skole, var vertskommunen Randabergs representanter i konkurransen. Geir Olav Byberg kom på 6. plass etter alle tre øvelsene. – Teoriprøven var ikke så vanskelig, for jeg hadde lest på forhånd. Spørsmålene var varierte, det var litt om hvordan sykkelen skal være utrustet og om trafikkskilt. Det gikk greit, sjøl om jeg nok har noen feil, sa Geir Olav Byberg da han kom ut etter å ha tatt teoriprøven. Da sto hinderløypa og trafikkløpet igjen. – Jeg har trent litt på hinderløypa, men det blir nok vanskelig med en fremmed sykkel, mente han. I trafikkløpet fikk han ha sin egen sykkel. Lene Johansen hadde reist fra Hellvik

til Randaberg for å prøve sykkelferdighetene sine:

– Teoriprøven var litt vanskelig. Jeg svarte på alle spørsmålene, men jeg var litt usikker på noen av svarene, tilsto hun etter av første del av prøven var unnagjort. Hun hadde også trent på forhånd, både heime og på skolen. – Men alt i alt var det som ventet. Jeg hadde regnet med at dette skulle være vanskelig, fastslo Lene Johansen

Nervøse

Arrangørene var også fornøyde. – Arrangementet går greit. Noen del-



Lene Johansen fra Hellvik syntes konkurransen var krevende, men greide seg fint gjennom de tre ulike disiplinene.



Vinnerne i både jente- og gutteklassen kom fra Risvoll skole i Sauda. Kristine Fatnes og Joar Helgeland fikk hver sin splitter nye sykkel i premie – med tilhørende sykkelhjelm. Premiene ble delt ut av betjent Arne Sindre Gilje og politiinspektør Johan Omdal, begge fra Stavanger politikammer.

takere er nervøse og tydelig preget av at dette er alvor. Men de fleste tør opp når de treffer de andre og det pleier å gå greit når vi kommer i gang, sier Kjell Einar Årsland fra MA.

– Det viktigste med sykkelfinalen er faktisk ikke sykkelfinalen. Det viktige er å få skolene til å interessere seg for trafikkundervisning. Trafikk-kunnskap er ikke spesifisert i læreplanene, og det er i stor grad opp til den enkelte skolen hvor mye det blir satset på dette emnet. Denne konkurransen er vår måte å få skolene interesserte i trafikk-sikkerhet og trafikk-kunnskap. Hvor mye vi

lykkes varierer litt. Noen skoler er med hvert år, andre er med en gang i blant mens andre aldri deltar, sier Kjell Einar Årsland.

Nye sykler

Av de 45 deltakerne, ble de seks beste jentene og seks beste guttene premierte. De fikk t-skjorter og pokaler, og de som kom på førsteplass fikk hver sin nye sykkel og sykkelhjelm.

Slik ser resultatlista ut:

Joar Helgeland og Kristine Fatnes, begge fra Risvoll skole i Saudasjøen,

kom på førsteplass. På andreplass kom Johannes Olsen fra Kvitsøy skule og Cecilie Andersen fra Nordre Strand skule i Strand. På tredjeplass kom Veronika Øvrebø fra Bokn skule og Torbjørn Andersson fra Mosterøy skule. På fjerdeplass kom Odd Kenneth Tollaksen fra Bokn skule og Lillian Bakke fra Nedstrand skule i Tysvær. På femteplass kom Julia Hvaring fra Hana skole i Sandnes og Arild Gjerde fra Nordre Strand skule i Strand. På sjetteplass kom Carina Hansen fra Dirdal skule i Gjesdal og Geir Olav Byberg fra Harestad skole.

Kjell (t.v.)
og Harry
Helgeland.

Møte ved Ryfylke- vegen

Dei møtes ofte, brørne Harry og Kjell Helgeland frå Erfjord i Suldal kommune. Harry er fødd i 1924, Kjell er ti år yngre. Dei har mangt å minnast frå lange yrkesaktive liv i Statens vegvesen.



– Arbeidet med Ryfylkevegen som starta i 1936 fekk veldig betydning. Tidlegare hadde det nesten ikkje vore råd å få arbeid; det var litt skogsarbeid og arbeid med telefon- og kraftliner. Nå fekk mange arbeid på vegen. Rundt 1950 var det om lag 50 vegarbeidarar frå Erfjord. Nå er det nesten ingen igjen, fortel Harry Helgeland.

Lageleg med arbeid

Far til Harry og Kjell, Hilmar Helgeland, var vegarbeidar frå slutten av 30-åra. Harry begynte på Ryfylkevegen i 1954. På den tida var veslebroren Kjell 20 år og arbeidde som dreng på Tjelta i Sola. – Det var ei lageleg tid å få arbeid, så eg ringde til Kjell og sa at han måtte koma heim og få seg arbeid på vegen, minnes Harry. Og Kjell kom, så frå hausten 1954 arbeidde faren og to søner i same laget på Ryfylkevegen.

Arbeid og pensjonistår

Harry arbeidde på anlegg i 21 år og var deretter på vedlikehald fram til pensjonsalderen. Kjell arbeidde på anlegg i alle sine 42 år i Statens vegvesen. I fleire år var han formann, den siste tida på vegen til Ropeidhalvøya. Mens han var der fekk han kronisk nervebetennelse, og det enda med at han måtte førtidspensjonera seg i 1996.

– Eg verkar litt, men eg skal ikkje klaga. Eg putlar litt på garden på Helgeland saman med kona, me har ti sauer og det går ganske godt, oppsummerer Kjell om sitt pensjonistliv.

Harry har vore pensjonist i 14 år. Han har hus og hage som han steller med, rett ved kyrkja på Hålandsosen. Helsa har vore og er god. Harry syns han har hatt fine pensjonistår.

Hardt arbeid og stor matboks

Dei to brørne har mange gode minne frå åra i Statens vegvesen.

– Sjølv sagt var det mykje slit også. Men så er det så rart med det at me helst minnes alt det gilde og gløymer slitet og det som var vondt, seier Harry. Og Kjell legg til:

– Ja, me sleit mykje. Men det er ikkje berre bra med alle maskinane heller. Arbeidet blir meir einsformig. Eg likte variert arbeid med krafse, spett, steinbukk og vagg. Og så var det råd å snakka mens me arbeidde. Det kan me ikkje i alt bråket frå maskinane. Til hardt arbeid trengs energi. – Det var utruleg kva me kunne eta, ler Kjell. – Det var ikkje nok med ein matboks. Eg hadde med meg ein heil kakeboks med brødsriver.

Sjef og arbeidskamerat

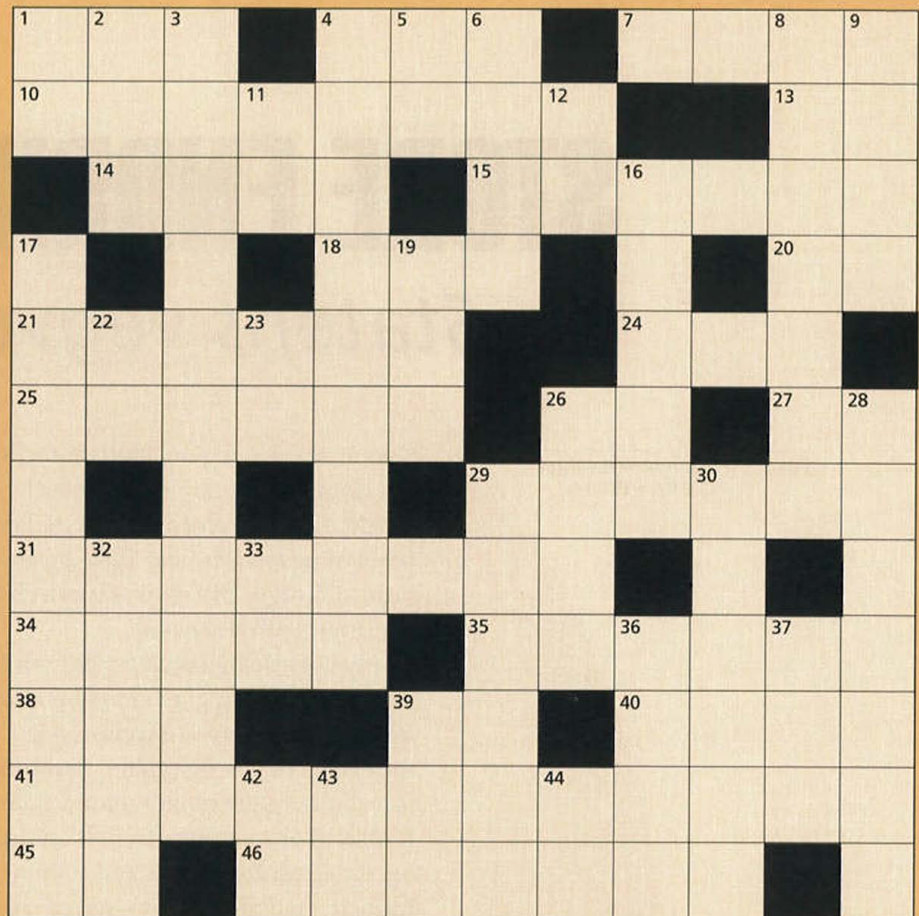
Kjell og Harry har arbeidd under fleire vegsjefar og ingeniørar og dei seier at dei har hatt eit godt forhold til alle. Men begge understrekar at dei har hatt ein sjef som dei set særleg høgt, Chester Danielsen. – Både som avdelingsingeniør på Ryfylkevegen og seinare som vegsjef var han like mykje arbeidskamerat som sjef, seier Kjell og får samtykkande nikk frå Harry.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

KRYSSORD

VANNRETT

1. Ufør
4. Straff
7. Nyfødt
10. Forkynner
13. Rogaland trafikkselskap
14. Esel
15. Slektning
18. Vigsel
20. Pron.
21. Beskyttet
24. Fugl
25. Oppsikt
26. Nynorsk pron.
27. Rolf Sørensen
29. Dukke
31. Postst. i Buskerud
34. Ved Mjøsa
35. Deilig
38. Spise
39. Drikk
40. Hage
41. Prosessen
45. Trygg Trafikk
46. Utsøkt



nr. 5/2000 B O K M Å L

LODDRETT

1. Plate
2. Fugl
3. Sammenkomsten
4. Redskapet
5. I orden
6. Varme
8. Håndarbeid
9. Si
11. Pron.
12. Sporte
16. Båteier
17. Tilgjort
19. Agn
22. Sår
23. Toalett
26. Besettelse
28. Møblene
29. Hinne
30. Dekket
32. Kaoset
33. Pronomen
36. Bre
37. Fryse
39. Tallord
42. Vise
43. Kraft
44. Org. fork.

Løsningen på kryssord nr. 5/2000 sendes til:

RYGJAVEGEN

Postboks 197, Sentrum, 4001 Stavanger

Innen 20. nov. 2000

Innsendt av:

Adresse:



Vinnere av kryssord nr. 4/2000

Gunvor M. Nesse

Ginavegen 23
5531 Haugesund

Per H. Berg

Kjonejordet 16
1352 Kolsås

Vinnerne får tilsendt en klokkeradio

Rett løsning nr. 4/2000

STORE ENDRINGER

for Statens vegvesen

TEKST: HALVOR FOLGERØ
OG EVA VIVOLL

Kommunal- og regionaldepartementet har oppnevnt et utvalg som skulle vurdere oppgavefordelingen mellom forvaltningsnivåene stat, fylke og kommune i Norge. Utvalgets rapport ble lagt fram i juli dette året. Oppgavefordelingsutvalget har vurdert flere modeller og går i sin anbefaling inn for at antall fylkeskommuner reduseres til 10–15 stykker. Samtidig foreslår utvalget at all regional samferdsel skal være et regionalt ansvar, og at vegkontorene blir fylkeskommunale med ansvar for «øvrige riksveger» og fylkesvegene. Stamvegene skal fortsatt være et statlig ansvar. Vegsektoren har ellers fått forholdsvis liten plass i utvalgets vurderinger, og det som er tatt med er delvis mangelfullt og stedvis feil.

Utredningen er nå ute på høring og Statens vegvesen er en av høringsinstansene. Vegdirektoratet vil utarbeide et utkast til høringsuttalelse. Vegkontorene vil få gi sine synspunkter til forslaget før den endelige uttalelsen blir utformet. Rapporten fra oppgavefordelingsutvalget var oppe til behandling på vegsjefmøtet i Hammerfest i slutten av august. Videre blir arbeidet med uttalelsen drøftet i Rådgivende ledergruppe.

Høringsfristen er satt til 1. november 2000. Det skal deretter utarbeides en Stortingsmelding om saken som etter planen skal behandles i Stortinget våren 2001.

I en kommentar til rapporten sier vegsjefen følgende:

Med bakgrunn i denne rapporten, og fornyelsen som pågår i offentlig forvaltning, er det grunn til å tro at vi står foran store endringer for Statens vegvesen i årene som kommer. Det er betydelige problemstillinger som vil oppta de politiske partene i denne saken, slik som statlig ansvar for sykehusene og fylkeskommunens framtid. Faren er at disse store sakene kan føre til at vegvesenets rolle kommer i bakgrunnen.

Vegetaten vil imidlertid gi sitt bidrag til at det blir gjennomført en grundig drøfting av vegadministrasjonen sin framtidige funksjon og rolle i den pågående høringsprosessen. Staten er forberedt på å innstille seg på endringer, noe som kommer klart fram gjennom det pågående omstillingsarbeidet. Vårt hovedbudskap må være at samfunnet er avhengig av en effektiv vegforvaltning og vegproduksjon. Dette kan best oppnås gjennom et samlet statlig vegvesen, noe som også er hovedkonklusjonen fra behandlingen i Rådgivende ledergruppe.

For øvrig vil jeg vise til intervjuet med vegdirektøren i siste nummer av *Vegen* og vi (nr. 4/2000). Her vil en kunne få mere bakgrunnsstoff om dette viktige temaet.

Til sist kan det være grunn til å minne om at det oppsatte handlingsprogrammet i tilknytning til effektiviserings- og omstillingsprosjektet fortsatt går sin gang.

En mer **SYNLIG** ledergruppe

Bakgrunn

Ledergruppen ved Statens vegvesen Rogaland består av vegsjefen, de fire avdelingslederne og leder av vegsjefens stab. En årlig vurdering av ledergruppen inngår i vegsjefens kontrakt med vegdirektøren. Vurderingen eller evalueringen tar sikte på å få fram hvor effektivt gruppen fungerer og finne fram til områder der det er muligheter for forbedringer.

I tillegg til denne egenvurderingen er det gjort en undersøkelse for å få kartlagt hvilken oppfatning organisasjonen ellers har av ledergruppen. Personalseksjonen fikk oppdraget med å gjennomføre en undersøkelse blant mellomlederne i etaten.

Det kom flere interessante tilbakemeldinger fra undersøkelsen blant mellomlederne som ledergruppen har grepet fatt i. En av disse gikk på at ledermøtet var for detaljorientert og for lite opptatt av å tenke strategisk og langsiktig. Som en direkte konsekvens av dette besluttet vegsjefen å endre strukturen på ledermøtene. Videre er det gjennomført en betydelig endring når det gjelder type saker som skal behandles i ledermøtet.

Vegsjefen har dessuten tatt initiativ til gjennomføring av et utviklingsprogram for ledergruppen. Programmet startet opp i mars i år og ble avsluttet med en samling i slutten av august. Personalseksjonen har stått for selve opplegget for programmet.

Videre ble to andre temaer trukket fram som viktige å få gjort en forbedring på. Disse temaene er visjon og synliggjøring.

Visjonstenking

Etaten er for tiden inne i en sterk endringsprosess. Det pågående omstillingsprosjektet skal gjøre oss mer effektive og sette oss bedre i stand til å tilpasse oss framtidige endringer. Prosessen berører de aller fleste av oss og vil kunne føre til endringer både i arbeidsoppgaver og arbeidssted.

Den kanskje største usikkerheten er imidlertid knyttet til det som vil skje i forbindelse med den videre behandlingen av oppgavefordelingsutvalgets rapport. Den etterfølgende politiske behandlingen av dette saksområdet kan få store konsekvenser for Statens vegvesen i årene framover.

For å ha noen konkrete områder å arbeide videre mot og som kan oppfattes som en visjon, har ledergruppen på bestemt at vi skal arbeide mot følgende to mål:

1. Beholde Statens vegvesen samlet som en statlig etat
2. Stavanger-regionen blir et region-senter i Statens vegvesen

Det er videre listet opp en rekke tiltak som kan være aktuelle i arbeidet med å nå disse målene.

En mer SYNLIG ledergruppe

Ledergruppen tar på alvor signalene om at toppledelsen er for lite synlig. For å få informert om vedtak og beslutninger i Ledermøtet, vil ledergruppen gjøre aktivt bruk av Rygjavegen. Referatene fra ledermøtene vil fortsatt bli lagt ut på Vegveven, men dette er tydeligvis ikke nok til å få informert tilstrekkelig i organisasjonen.

Ledergruppen har engasjert en ekstern kommunikasjonsrådgiver, som sammen med personalseksjonen og info-tjenesten, skal komme med råd og innspill om hvordan vi kan oppnå bedre kommunikasjon med resten av organisasjonen og med våre omgivelser. Som et konkret tiltak vil han lage et forslag til strategi for hvordan vi skal få videreformidlet vår visjon internt og eksternt.

Et annet tiltak er at vegsjefen vil benytte muligheten til å skrive kronikker i Stavanger Aftenblad om aktuelle temaer. Ett eksempel på dette er den kronikken som sto i SA den 19.09.00 om Bompengordningen på Nord-Jæren.

Det planlagte veg- og trafikk møtet i Haugesund den 23. og 24. november er også et tiltak som er lagt opp i regi av ledergruppen.

Dette er noen av de tiltakene som allerede er iverksatt. Det vil dessuten bli utformet et handlingsprogram som skisserer tiltak som ledergruppen vil gå videre med i neste fase av prosessen.



Karin Granberg er gått bort

Torsdag 24 august fikk vi den triste melding om at Karin Granberg var død. Hun måtte gi tapt for sykdommen som hun hadde slitt med det siste året. Karin Granberg begynte i vegvesenet i 1981, først på det gamle biltilsynet hvor hun var i 10 år, før hun flyttet over til veg-

kontoret, maskinavdelingen og siden produksjonsavdelingen. Karin likte alltid å omgås folk. Hun trivdes sammen med andre, var sosial og utadvendt. Alle som kom i kontakt med henne, merket hennes gode humør. Hun fikk lett kontakt med andre medarbeidere, både de som sto henne nær og andre som kom i hennes vei. På produksjonsavdelingen hadde hun en sentral plassering og fikk stor kontakt flatebåde innad i avdelingen og i hele etaten. Hun ble på en måte det knutepunkt de fleste måtte innom både tid og ofte. Ikke alltid på grunn av hennes arbeidsoppgaver, men like gjerne hennes gode egenskap til å vise omsorg og hjelpsomhet. For oss som hadde Karin som nær medarbeider er det enda

uivirkelig at hun er borte. Selv om hun var sykemeldt og fysisk borte fra arbeidet, hadde vi jevnlig kontakt med henne, enten ved gjensidig besøk eller via telefon. Karin var optimistisk og vi trodde helt til det siste at dette skulle gå godt. Men sykdommen var nok dessverre mer alvorlig enn vi trodde. Savnet etter Karin er stort. Arbeidsoppgavene har vi riktig nok klart å omfordele til andre medarbeidere, men hennes tilstedeværelse som miljøsaker, hvor hjelpsomhet, vennlighet og godt humør var hennes særpreget, vil alltid stå som et tomrom etter henne.

Tomrommet og savnet er nok likevel størst for hennes nærmeste som hun betydde så mye for. I en alder av 61 år, hadde hun tilsynelatende mange gode år å se frem til sammen med sine, når hun om ikke lenge kunne trappe ned arbeidet. Men slik gikk det altså ikke. Livet tok en snarlig slutt.

Mye folk og mange arbeidskollegaer var samlet til begravelse, og ved hennes bære lød disse kjente salmestrofer. «Selv han alle dager nær vil være, for hver særskilt dag med særskilt trøst. Hver en dags bekymring vil han bære, stille stormen med sin allmakts trøst.....»

Selv om Karin er død vil hennes gode minne fortsatt være levende blant oss!

Johannes Bø



Endre Brigtsen er død

Endre Brigtsen døde natt til tirsdag 22. august etter kort tids sykdom. Brigtsen begynte sin arbeidskarriere som bilsakkyndig i Statens vegvesen i 1967.

Arbeidsoppgavene førte til at han fikk ei brei kontaktflate i regionen. Etter årene som bilsakkyndig, arbeidet han en kort periode på vegkontoret, før han i 1989 flyttet tilbake til Stavanger

trafikkstasjon. Her hadde han mange og varierte oppgaver. Blant annet virket han i flere år som førerprøvesensor. Det er nok mang en ungdom som i utgangspunktet har møtt opp til oppkjøring med nervene i ulage, men som raskt har blitt beroliget av Brigtsen sitt joviale og rolige vesen.

Brigtsen har også arbeidet som teknisk kontrollør og drevet med opplæring av kontrollører til periodisk kjøretøykontroll. Den siste tiden før han ble syk, arbeidet han mye med tilsyn av verksteder. Også dette arbeidet førte til at han fikk mange venner og bekjente. Og tilbakemeldingene fra verkstedene har vært udelt positive.

Endre Brigsten nøt stor respekt hos både arbeidskollegaer og samarbeidspartnere.

Med sitt gode humør og lune glimt i øyet var han med på å skape et svært godt miljø rundt seg.

Planen var å avslutte sin yrkesaktive karriere i det nye bygget til Stavanger trafikkstasjon på Forus. Men kreftsykdommen satte en stopper for disse planene. Etter bare et par måneders kamp, ebbet livet ut natt til tirsdag 22. august. Endre Brigtsen vil bli dypt savnet, og vi sender våre varmeste tanker til hustru, barn, svigerbarn og barnebarn.

Vi lyser fred over hans minne.



Lars Søyland
Verkstedarbeider
Bærheim vegstasjon
25. januar



Odd-Ingard Bådsvik
Fagarbeider,
Haugesund vegstasjon
2. oktober

Omstillingsgruppe etablert

Omstillingsavtalen med tilleggsavtale om bruk av virkemidler er etterhvert begynt å bli kjent for de fleste. Dokumentet er lagt ut på vegveven Rogaland under skriften Effektivisering og omstillingsprosjektet. Avtalen innebærer mulighet for bruk av virkemidler i en omstillingssituasjon. Virkemidlene skal bidra til å finne løsninger som både etaten og den ansatte ser seg tjent med i en omstillingssituasjon. Virkemidlene er nærmere beskrevet i tilleggsavtalens punkt 1-4.

Virkemidlene er ikke en rettighet med mindre annet fremgår av avtaleverket. Det er nærmeste leder som tar avgjørelse om virkemiddelbruk. En slik avgjørelse er forutsatt å bygge på en samtale mellom lederen og tjenestemannen – vanligvis kalt omstillingssamtaler.

Bruk av virkemidler i forbindelse med omstilling er ikke et enkeltvedtak etter forvaltningsloven, og kan ikke påklages. Men det er et ønske fra etatens side å sikre at grunnleggende forvaltningsprinsipper som saklighet, overholdelse av opplysnings- og veiledningsplikten, likebehandling m.v. blir overholdt. Av den grunn har vi etablert en omstillingsgruppe som har som oppgave å sikre at disse forvaltningsprinsippene blir fulgt.

Omstillingsgruppa vil kunne prøve en sak etter at tjenestemannen har tatt initiativ til det. Gruppa kan da

- opprettholde opprinnelig beslutning
- sende saken i retur til leder med/uten føringer
- beslutte bruk av andre virkemidler

Kort fortalt betyr det at gruppa kan overprøve nærmeste leders beslutning om virkemiddelbruk og andre tiltak som ikke kan klages inn for tilsetningsrådet – se tilleggsdokumentets prosedyreled.

Omstillingsgruppa er med andre ord et tillegg til den formelle prøvingsmulighet ansatte har etter omstillingsavtalen.

Gruppa er sammensatt på følgende måte:

Vegsjef, respektive avdelingsleder, administrasjonssjef og leder personalseksjonen.

Hanne Hermanrud



50

Lars Jan Haaland
Egersund trafikkstasjon
28. oktober

Norunn Sømme
Vegkontoret
30. november

For 25 år sidan

BEDRIFTSAVISER I DE FLESTE FYLKER

14 av de 18 fylkene har nå sin egen bedriftsavis. I tillegg utgir Vegdirektoratet Veggen og Vi. Det var Troms fylke som var førstemann ut med bedriftsavisen, tett fulgt av Telemark.

Det har gledet oss i redaksjonen at vegsjefen i Rogaland i forrige nummer ofret så meget av sin spalte på å understreke bedriftsavisenes betydning. Det virker inspirerende i vårt arbeid at våre ledere har tro på og tillit til det vi gjør. Dette understrekes ytterligere av lederen i siste utgave av Veggen og Vi.



Lidvard Skorpa
Utbyggingssjef



No er vi i siget..... !

Kva eg meiner? Jau, sjølvsagt gjeld det omstilling og effektivisering. Blir det aldri slutt på dette maset? Nei, for det er no ting tek til å skje for alvor!

Vi er i siget..... for vi nærmar oss raskt slutten på det første året med klare mål for kva vi meinte vi skulle klare av effektivisering på ulike områder. Og då blir det spennande å sjå om vi har klart å leve opp til intensjonane! Her gjeld det ikkje berre kroner og ører og prosenter av budsjettpostar. Det som på sikt tel er at vi får ei bevisst personleg holdning til effektivitet og nødvendig omstillingsevne. Ikkje berre la det gjelde alle andre enn meg sjølv.

Vi er i siget..... for eg ser mange døme på at den enkelte tek målsetjingane personleg. Det gjeld folk som ser positivt på å endre arbeidsstad når det er behov for at andre «treng hjelp», og som stiller opp med entusiasme og gå-på-humør. Det gjeld alle som gir på litt ekstra for å holde tidsfristar og budsjett, og mykje meir.

Vi er i siget..... for det er allereide synlege bevis på at vi har oppnått resultat, f.eks ved at vi har spart pengar som har gått til sårt trengt asfaltering!

Vi er i siget..... for no kan vi etter kvart sjå konturane av kva endringar som sannsynlegvis vil komme i framtida – og framtida ligg kanskje ikkje så langt unna!

Vi er i siget..... og vi bestemmer truleg ikkje farten og

omfanget av endringane sjølv lenger! Kanskje vil det vere heilt andre ting enn det som gjeld vegvesen og samferdsel som bestemmer kva som vil skje med vegvesenet som organisasjon og oss som arbeidstakarar. Og no er det ikkje utedrifta som står framfor dei store endringane, no er det oss inne på vegkontoret som har levd relativt trygt og godt i lang tid.

Ønskjer vi «å vere ei jolle på slep», eller ønskjer vi «å ha ein finger på rattet» i det som skal skje? Vi er i siget..... for vi ønskjer å gå aktivt ut og setje vegvesenet på kartet, og ikkje bli fullstendig overkjørt av argumenter om sjukehus og helsevesen! Det gjeld framtida til etaten og til våre arbeidsplassar. Vi vil ha eit ord med i laget når det gjeld om vegvesenet skal forbli ein samla statlig etat eller om vi skal bli «fylkesvise» vegkontor, og vi vil ha eit ord med i laget når det gjeld kor dei framtidige vegkontora bør ligge.

Vi er i siget..... for vi har teke føringane om samarbeid over fylkesgrensene på alvor, og har kome godt i gang på dei områda der vi er utnemnde til å vere spesialistfylke. Kanskje det er eit av dei viktigaste «beina» vi har å stå på i tida som kjem. Å styrkje desse spesialistfunksjonane ytterlegare blir derfor ei viktig oppgåve framover! Vi er i siget..... og det er kanskje litt skremmande, men først og fremst spennande og utfordrande!



Kolbeinstveit ved Suldalsvegen (riksveg 13). Bygdetunet tilhøyrer Ryfylkemuseet. Guggedalsloftet (t.v.) frå 1250 er den eldste trebygningen i Rogaland.

Foto Birgit Hoiland Gudmestad.



Garborg i brustein

Kunstnaren Hugo Frank Wathne driv for tida med steinhogging på industriområdet til Titania A/S på Tellnes i Sokndal. I ei steinblokk som eigentleg skulle brukast i kvelven på Åros bru, meistar han ut eit bilete av Arne Garborg. Filosofen Arild Håland finansierer prosjektet og det store Garborg-hovudet skal plasserast i terrenget ved Knudaheio, diktaren sitt sommarhus på Undheim i Time.

– Eg kan vanskeleg tenkja meg betre alternativ bruk av brustein, sa produksjonssjef Nils Lausund då han ga løyve til at Garborg kunne hoggast ut i Statens vegvesen sin stein.

Men det er ikkje alle samde om. På Undheim blir det hevda at det er ei forsøpling av området å plassera det svære hovudet i Knudahei-terrenget. Hadde han vore hoggen ut i ein lokal stein kunne det endåtil gått an, men tenk deg – Garborg hoggen ut i ein brustein frå Sokndal. Steinen skal til og med ha eit snev av raudfarge, vert det sagt.

Og på Tellnes hevdar gruvearbeidarar at portrettet liknar meir på Lenin enn på Garborg. Jo lenger Hugo Frank Wathne hogg, jo tydelegare vert trekka til den russiske revolusjonshelten.

Så ein kan jo undrast. Når ein først skulle henta stein utanfrå og plassera i steinlandskapet ved Knudaheio, då kunne ein like godt fått tak i ei avlagd Lenin-statue. Dei fins det mange av både i Russland og i aust-Europa. Med lite arbeid kunne Hugo Frank Wathne skapt Lenin om til Garborg, for Arild Håland ville det blitt mykje rimelegare og for dei som meiner skulpturen vert ei forsøpling er det like ille uansett. Men for vegvesenet sin del må me vera glade for at alle Lenin-statuaner vert verande der dei er, på søppelhaugane i dei tidlegare kommunistlanda. Tenk på kor gildt det vil verta når me kan ta vener og kjente med oss til Knudaheio og stolt kunne seia: Her ser me Arne Garborg, hoggen i brustein frå Statens vegvesen.

HAS



Trond Tjelle
Vegtrafikkingeniørenes Forening

Hvilke arbeidsoppgaver har vi i framtiden?

Norsk Transportplan og Oppgavefordelingsutvalgets innstilling er blant de utredninger som tar for seg spørsmålene om hvilke arbeidsoppgaver Statens vegvesen skal ha i framtiden. Vi kjenner til spørsmålet om fylkeskommunens berettigelse. En eventuell endring på dette plan vil etter all sannsynlighet få innvirkning for vegvesenet.

Vegsjefen skrev i forrige nummer av Ryggavegen at vi har mange arbeidsoppgaver i SvR. Jeg er enig i det. Men jeg tror vi må bevise for både myndigheter og for publikum at det er vi som er best på å utføre disse oppgavene. Jeg tenker blant annet på trafikkkontroll ute på vegen og periodisk kjøretøykontroll.

Vi som jobber på trafikkstasjonene i Stavanger og Haugesund går en spennende tid i møte.

Vi skal om ikke lenge flytte inn i nybygg med flotte lokaler og nytt teknisk utstyr i kontroll-hallene. Men vi må få inn noen kjøretøy som vi kan kontrollere! Har vi ved å gi autoriserte bilverksteder adgang til å foreta periodisk kjøretøykontroll tatt bort noe av vår mulighet til å bli best i klassen?

Er det riktig at verksteder som selv driver transportvirksomhet skal ha mulighet til å kontrollere og godkjenne sine egne kjøretøyer?

Kontrolloppgavene er der. Vi må markedsføre at vi er best på periodisk kjøretøykontroll. Vi må få litt hjelp fra Vegdirektoratet til å begrense mulighetene for andre til å foreta kontroll. Da får vi utnyttelse av de flotte anleggene som snart er ferdig og også noen inntekter til å betale husleien!

Så noen synspunkter til hvilket navn vi skal ha.

Ut fra de arbeidsoppgaver vi utfører kan vi også komme inn på hva vi heter. I dag er vi alle Statens vegvesen. Etter publikums omtale er vi på trafikkstasjonene «Biltilsynet».

Ser vi rundt oss i andre statlige etater finnes det en administrativ del og en tilsynsdel med kontrollmyndighet. Vi har Luftfartstilsyn, Arbeidstilsyn, Næringsmiddeltilsyn o.s.v.

Vegdirektoratet utarbeider forskrifter og retningslinjer som danner grunnlag for det tilsynsarbeid vi utfører. Da dukker spørsmålet med bukken og havresekken opp!

I Vegdirektoratet finnes i dag «Trafikktilsynskontoret». I siste nummer av «Vegen og vi» nevnes «Vegtilsynet». Her er det tydeligvis mange som tenker på samme sak.

Jeg mener at det for oss selv og for publikum vil være en fordel at vi på trafikkstasjonene fikk navn etter de oppgaver vi utfører. Derfor anbefaler jeg at vi forholder oss til det som står på ryggen på den gule refleksvesten og kaller oss: «Vegtrafikktilsynet».



RETURADRESSE:
Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197, Sentrum
4001 Stavanger



På den nye riksveg 13 i Sandnes har bydelen Austrått fått sin miljøtunnel. Ved dette er nærmiljøet skjerma for støy og andre ulemper frå trafikken. Nå er det tatt initiativ til at også ny riksveg 44 rundt Kleppekrossen skal byggjast i miljøtunnel gjennom Kleppelunden. Kleppelunden er eit mykje brukt tur- og rekreasjonsområde i Klepp. Store brukarverdiar vil gå tapt ved ein veg gjennom dette området, meiner Arne Sæbø (t.v.), Marie Storhaug og Odd Andersen.

Side 12 og 13.



Statens vegvesen
Rogaland