

RYGJAVEGEN

Nr. 6 • Desember 2000 • 28. årgang



- 4** Slutt på Nærbø
- 10** Hurtigferjer?
- 16** Spesialistar
- 17** Bruvøling
- 18** Solasplittkrysset
- 30** Vegvesenfamilie



Statens vegvesen
Rogaland



Vegsjefteigen

NASJONAL TRANSPORTPLAN

Så foreligger endelig meldingen om Nasjonal transportplan 2002–2011. Stortinget har ennå ikke behandlet den, det skal visstnok skje i februar neste år. Innholdet i meldingen gir likevel ganske klare signaler om hva som blir prioritert innen transportsektoren de neste fire årene. Jeg tror vi kan sammenfatte prioriteringene i meldingen i noen ganske få ord. Det forutsettes en kraftig satsing på trafikkikkerhet på veg. Samferdselsdepartementet har faktisk gått enda lenger enn det som ble skissert fra transportetatene i selve plandokumentet Nasjonal Transportplan. Ord som kursendring og kraftig heving av ambisjonsnivå innen trafikkikkerhet blir brukt.

Konkret er målsettingen at antallet drepte i trafikken skal reduseres med 50 pr. år til 2006. Noe av denne reduksjonen er tenkt å hentes ut fra investeringer i fysiske tiltak på vegnettet. Dette er noe vi har god erfaring med i vegvesenet, og ut fra erfaringstall kan vi beregne oss fram til hvilke effekter vi oppnår. Men vi klarer ikke målsettingene bare med fysiske tiltak. Vi må i tillegg intensivere arbeidet med tiltak innenfor trafikant og kjøretøyrettede oppgaver.

Vi skal lage såkalte tiltaksplaner innen en rekke av områdene som trafikkavdelingen har ansvaret for. Vi skal også sette oss konkrete mål for hva vi vil oppnå med disse tiltakene. Meningen er at disse målene skal være knyttet til tilstand, dvs. hvor mange som for eksempel bruker bilbelte. I sin tur skal endring i «tilstanden» gi effekt i form av antall skadde eller drepte. Dette er en tankegang som jeg hilser velkommen. Vi må snarest i vår etat komme over på måling av tilstand i forhold til slik vi gjør i dag, nemlig å rapportere på gjennomføring av tiltak. Det betyr igjen at vi utfordres til å finne kreative tiltak for å skape bedre tilstand på for eksempel bilbeltebruken. Det vil også i neste omgang føre til at vi kan bli mer fleksible i hva vi setter inn av innsats på trafikant og kjøretøysida.

Når det gjelder rammene til Rogaland i perioden 2002–2005 kan vi jo ikke med hånden på hjertet si vi er særlig fornøyd. Vi er fornøyd med at nivået på trafikktilsyn, drift- og vedlikeholdssiden ser ut til å bli opprettholdt og delvis styrket. På investeringsiden må vi registrere at rammene ser ut til å bli særlig små. Det vil neppe bli rom for oppstart av noe særlig annet enn rassikring og sekkeposttiltak i neste periode. Det er synd fordi behovet er svært stort, noe også våre fylkespolitikere har understreket overfor Samferdselskomiteen i Stortinget. Resultatet blir at rogalendingene blir nødt for å ta sakene i egne hender og lage flere bompengeordninger for å få til en utvikling av vegnettet i fylket som samsvarer med trafikkutvikling og samfunnets krav til effektiv og sikker transport.

Så en liten blomst ! Vi har fått en takk fra Stavanger Airlines Operators Committee (AOC) for vel utført jobb ved utvidelsen av rv 509 i Sømmevågen til 4-felt ved lufthavnen. Jeg vil bringe takken videre spesielt til produksjonsavdelingen som på kort varsel fikk et komplisert anlegg midt i fanget med til dels mangelfullt plangrunnlag. Oppgaven ble løst til alles tilfredsstillelse!

Når dette leses vil veg- og trafikk møtet 2000 i Haugesund forhåpentligvis være gjennomført på en vellykket måte. I skrivende stund registrerer jeg at påmeldingen er imponerende. Jeg håper dette er et tegn på at vi både ønsker og føler tilhørighet og samhold i etaten i en turbulent tid !

En riktig god og fredfull jul ønskes dere alle!!

Tor Geir Espedal

INNHALD

Vegsjefteigen	2	Rehabilitering og forsterking av Hafrsfjord bru	18
Tradisjon og endringar	3		
Nedlegging av Nærbo veg- og trafikkstasjon ..	4	Solasplittkrysset på Forus under bygging ..	20



Jon G. Husveg: Me var stolte over Nærbo vegstasjon	8	Vegsjeftsparing til asfalt	21
Hurtigferjer i Tausambandet?	10	Fotoboksar på skjener i Byfjordtunnelen	22
Fartstavle i Haugesund	12	Avslutningsfest for årets pensjonistar	24
		Kryssord	25
		Vegvesenfamilie i Sokndal	26
		Samla vegetat best for brukarane	28
		Personalnytt	29
Ulykkesåret 2000	13	Avdelingsleiar-kommentar	30
Rogaland er spesialistfylke på vegprosjektering	14	Praktbok om kaiar i Rogaland	31
Min barndoms jul i 1930-årene	16	Tillitsvalgtes spalte	31



RYGJAVEGEN Nr. 6 – Desember 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: Even Bergum

Baksidefoto: Harald Sel

Opplag: 1900 eksemplar

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

TRADISJON OG ENDRINGAR



Jula er ei høgtid med mange tradisjonar. For dei fleste er juletradisjonane viktige og betydningsfulle. I ei tid då endringane er mange og raske kjennest det gjerne ekstra trygt og meningsfylt å feira jul på tradisjonell måte.

Også skikkar og tradisjonar endrar seg. Men nye generasjonar byggjer gjerne vidare på det beste og mest verdifulle frå foreldregenerasjonen og tidlegare ættledd.

Både i yrke og privatliv lever me i ein tradisjon som i stor grad byggjer på verdiar og erfaringar frå dei som har gått føre oss. Slik har det iallfall vore, men særleg i næringsliv og arbeidsliv er også dette i ferd med å endra seg dramatisk.

Økonomar og andre skrivebordeksperter er dei som i første rekke styrer endrings- og omstillingsarbeidet; somme kallar seg endringsagentar. Dei er gjerne dyktige og kunnskapsrike folk, men kva veit dei om bedriftskultur, erfaringar, tradisjon og andre verdiar som ikkje kan målast i eit enkelt reknestykke?

Kva betyr godt arbeidsmiljø og trivsel på arbeidsplassen? Kva betyr nærhet til kundane og mellom dei som styrer og dei som blir styrt? Kor langt kan ein pressa effektivitets- og prestasjonskrava før reknestykket viser negative tal? Skal me i framtida få eit arbeidsliv som skapar mange taparar? Tenkjer ekspertane nok på dei menneskelege konsekvensane av sine reknestykke og skrivebordsmodellar?

For tida er politikarar og mange andre urolege over eit aukande sjukefråver. Grunnen er ikkje at me har fått fleire arbeidsskye folk som sjukemelder seg utan grunn; i alle høve er det ein liten del av forklaringa.

Kva verdiar og tradisjonar skal norsk arbeidsliv, som Statens vegvesen er ein del av, byggja på i framtida. Skal me framleis ha eit inkluderande arbeidsliv der det er plass til dei fleste, eller skal trygdeetaten overta ansvaret for stadig fleire som ikkje maktar omstillingar, effektivitets- og prestasjonskrav? Både skrivebordeksperter og andre bør kanskje bruka litt av jula til å tenkja over den problemstillinga.

Takk for i år og god jul til alle!

Harald Sel



-Eg kjem til å sakna å ikkje få ha ein trafikkstasjon i nærleiken lenger, seier Paul Vigrestad som får hjelp av Anne Elise Njærheim.

Siste innspurt på Søyland

Telefonen kimer og køen aukar. Det er tydelegvis ikkje mangel på arbeid som gjer at Nærbø veg- og trafikkstasjon må leggest ned.



Per Skårland liker lite at kontorlokala som dei tilsette var med og bygde opp, nå blir ståande tomme på Søyland.

TEKST OG FOTO: HILDE EIDSAA BJØRLAND

– Kan du vera med ut her på ein liten synstest?

Anne Elise Njærheim loser endå ein 18-åring som er klar for å ta teoridelen av førarprøven, utanfor stasjonen for å sjekka synet til den vordande sjåføren. I mens aukar køen framfor skranken. Det er eit jamt tilsig av jærbuar som har funne vegen til Søyland i dag. Nokre eldre ynskjer å fornya sertifikatet, eit par 16-åringar vil ta teoriprøven på traktorsertifikatet og nokre lågt jublande 18-åringar mottek sitt aller fyrste førarkort. På det meste er det ti-tolv personar som vil ha hjelp av Anne Elise Njærheim og Eli Undheim bak skranken. Kvinnene jobbar på det dei kan.

– Typisk staten

Paul Vigrestad frå Vigrestad har teke seg fri frå jobben ei lita stund for å få fornya førarkortet sitt. Han har sett stor pris på å ha ein trafikkstasjon i nærleiken.

– Det er heilt for gale at ein stasjon som dette må leggest ned. Er det bare for å spara pengar, spør Vigrestad.

– Vegvesenet vil redusera talet på stasjonar i landet, forklarar Anne Elise Njærheim.

– Ja, men vegvesenet skal jo vera ein service for folket. Nå blir det heller omvendt, held vigrestadbuen fram.

– Det blir noko større reiseutgifter for den enkelte ja, men vegvesenet sparer nok, seier konsulenten bak skranken.

– Det er staten på sitt beste, sukker Vigrestad.

Håordførar Gunnar Siqveland:

Lite glad for nedlegginga

– Nærbo trafikkstasjon var ein arbeidsplass og ei verksemd i Hå kommune, som betydde noko for folk i og utanfor kommunen. Det har vore fornuftig og godt for innbyggjarane på Jæren å ha nærleik til dei tenestene som har vore på trafikkstasjonen, seier ordførar i Hå kommune, Gunnar Siqveland.

Han likar ikkje at innbyggjarane på Jæren nå ikkje lenger får desse tenestene på Søyland.

– Eg er lite glad for at stasjonen blir nedlagd. Me har prøvd å gjera det me kan for å avverga dette, fordi det er veldig lite ynskjeleg.

– Kva har de gjort?

– Me hadde det oppe i kommunestyret i Hå og i samrådingnemnda for jærkommunane. Det er ei sak som får konsekvensar for folk utanfor Hå kommune også, derfor var det naturleg å ta det opp i samrådingnemnda. Dessutan var eg i møte med trafikk-sjefen.

– Var det allereie bestemt at stasjonen skulle leggest ned då du var i møte med trafikksjefen?

– Nei, me hadde bare fått signal om at det kanskje kunne skje. Det blei avgjort ei stund etterpå at trafikkstasjonen måtte leggest ned, seier Siqveland.

Anne Elise Njærheim har jobba i vegvesenet på Nærbo i 28 år, men nå er det slutt. Frå 1. november byrja ho samen med dei to andre kontortilsette på Nærbo, å arbeida ved vegstasjonen i Egersund. Reaksjonane på nedlegginga har vore mange blant kundane på Søyland.

– Folk har spurt voldsomt etter, og forstår ikkje at stasjonen må leggest ned, seier Njærheim. Sjølv synes ho det er leit at ein så aktiv stasjon ikkje får fortsetja.

– Det er veldig mykje folk her i distriktet som bruker denne stasjonen, og nokre av tilboda har me meir pågang på enn det er i Egersund. Det er dumt å legga ned, men nå har me resignert og innfunne oss med situasjonen, seier ho.

Dei siste vekene har vore travle, og Anne Elise Njærheim ser på same tida fram til å byrja i Egersund.

– Det har vore heilt topp å jobba her. Me har eit godt arbeidsmiljø, og eg har trivst godt. Men den siste tida har vore travel, og skranken er til dømes ikkje tilrettelagt for dei tenestane me utfører nå. Slikt skal det bli godt å få ei endring på.

Ho synes prosessen fram mot nedlegginga har vore vond.

– Det har ikkje vore noko greit. Me har hatt nedleggingsspøkelset hengande over oss mange gonger, og arbeid mykje i uvissa. Men samstundes er me glade for at me får halda fram i jobbane våre.

Fortvila

På kontoret innanfor sit Per Skårland. Han har arbeid ved vegstasjonen på

Nærbo sidan 1968, og likar ikkje situasjonen i dag.

– Eg synes det er heilt fortila at stasjonen må leggest ned når eg ser på kor mykje publikum som kvar dag er innom her. Det er ei form for rasjonalisering som eg ikkje forstår. Samfunnsøkonomisk vil det vera dyrare å senda alle jærbuane til trafikkstasjonane i Egersund eller Forus, seier Skårland.

Han sit i kontorlokale i stasjonen som delvis blei bygd på dugnad av dei tilsette i 1987/88. Alle var innstilte på å ta i eit tak for å få betre kontorlokale, og då dei la takstein møtte 16 personar opp på dugnad. Nå skal stasjonsbygget stengast av foreløpig, og Per Skårland må flytta attende til kontorbygget frå 1964.

– Eg synes det er dårleg gjort, ja ei skam,

at me ikkje får nytta oss av denne bygninga me var med og bygde opp, seier han.

Per Skårland og Pål Undheim blir verande på Søyland med kontor og oppfinnarverkstad. Dessutan vil staden vera base for to-tre personar i produksjonen, og folk vil få høve til å utføra periodisk kontroll framleis.

– Men miljøet forsvinn, og stemninga ved stasjonen er for tida ganske dårleg. Ingen forstår at det er noko fornuft i dette.

Ute i vestibylen er det framleis mykje folk. Anne Elise Njærheim og Eli Undheim sjekkar syn, viser veg til passbildeautomat og skriv ut midlertidige førarkort. Køen aukar, men ein ting er sikkert; I november er det tomt framfor skranken på Nærbo.



*Frå 1. november
har jærbuar måtta
reist til Stavanger
eller Egersund
dersom dei ville
fornya førerkortet.
Kontorbygget på
Søyland er nå stengt.*

– Mange får det verre enn oss

Det er avstanden mellom vegstasjonane i Rogaland som er grunnen til at Nærbø veg- og trafikkstasjon måtte leggest ned.



Leif Ødegård

TEKST: HILDE EIDSAÅ BJØRLAND

Eit utval har sett på plasseringa av vegstasjonane rundt i landet vårt, og det fann ut at i Rogaland var det for mange administrasjonar og for kort avstand mellom stasjonane i Stavanger, Nærbø og Egersund.

– Utgiftene ved å ha så mange kontor og administrasjonar vart for store, seier distriktssjef for trafikkavdelinga i Egersund, Leif Ødegård.

– Kor mykje sparer Vegvesenet på å leggja ned stasjonen på Nærbø?

– Eg har dessverre ikkje eksakte tal på det akkurat nå, seier Ødegård.

Han fortel at andre stader vil det bli endå

lengre avstand mellom kvar stasjon.

– Det er mange som får det verre enn oss. Mange distrikt blir lagt ned, som til dømes Flekkefjord.

Men Ødegård beklagar vedtaket.

– Nærbø har vore ein god stasjon og har bare hatt lovord. Det smerter å måtta leggja ned ein stasjon som har hatt eit så godt forhold til folk på Jæren. Men samstundes blir tilbodet om periodisk kontroll verande på Søyland, seier distriktssjefen.

– Kva skal kontorbygget på Nærbø brukast til nå?

– Trafikkavdelinga har bare leid huset av drifta, og nå er det kanskje planar om å leia det vekk til andre, seier Ødegård.

Det aller siste førerkortet

– Der skreiv eg ut det siste førerkortet frå denne vegstasjonen, seier Anne Elise Njærheim.

TEKST OG FOTO: HILDE EIDSAA BJØRLAND

Klokka nærmar seg 15.15 tysdag 31. oktober. Blomar og oppsatsar står på kvart eit bord i lokala til Nærbo veg- og trafikkstasjon på Søyland. Nå er det jamt slutt.

– Du kan sikkert låsa nå ja, seier ein av konsulentane.

Døra går igjen. Ingen fleire kundar skal gå inn skyvedøra for å få fornya førarkort eller sitt aller fyrste sertifikat i desse lokala.

– Nå kan du vel gjera det, for nå er me heilt sikre på at det blir det siste, seier vegoppsynsmann Oddvar Obrestad. Han vil nemleg sikra seg det aller siste førerkortet frå Nærbo veg- og trafikkstasjon, og får hjelp av Anne Elise Njærheim til å fornya det.

Fram med førarkort og passbilete. Njærheim tastar litt på pc'en.

– Der vart det siste sertifikatet ferda ut her i frå, seier ho.

Obrestad gliser.

– Standardspørsmålet må vel nå vera:



Harald Aarsland frå Vigrestad var den siste som fekk motorsykkelsertifikat ved Nærbo veg- og trafikkstasjon.

Korleis føles det å vera den siste?

– Det er gildt å vita at eg er den siste som fekk fornya førarkort her, men samstundes er det vel ikkje så mange som bryr seg om akkurat det, seier vegoppsynsmannen.

– Når du blir eldre og sit i gyngestolen, kan det vel vera litt stas å fortelja det til barnebarna, seier ein bak skranken.

Sistemann

Rett før klokka 15 fekk Harald Aarsland frå Vigrestad sitt fyrste sertifikat på lett motorsykkel. Han var den siste som fekk den typen sertifikat, og den siste før ordinær stengetid på vegstasjonen på Søyland. Han har køyrt rundt kjegler i Nærbo, den indre vegen til Bryne, og attende til Søyland.

– Det er godt å vera ferdig og stå med lappen i handa. Dessutan var det herleg å få vera sistemann og sleppa å reisa til Egersund for å få førarkortet, seier 16-åringen.

Inne bak skranken sit Mona-Lisa Heimdal og gjer siste rest før arbeidsdagen er over. Ho begynte å arbeida ved veg- og trafikkstasjonen i 1996. Heilt sidan då har det vore snakk om å leggja ned stasjonen.

– Eg trur det går ei stund før det går opp for oss kva som skjer her. Me skal bruka eit par dagar til å pakka og flytta, og då oppdagar me kanskje litt meir kva som nå er slutt, seier Heimdal.

Snart er parkeringsplassen utanfor veg- og trafikkstasjonen tom.



Oddvar Obrestad får overlevert det aller siste førarkortet frå Nærbo veg- og trafikkstasjon av Anne Elise Njærheim. Frå 1. november har dei begge arbeidsplass ved Egersund trafikkstasjon.

I 38 år var utgangspunktet for arbeidsdagen hans vegstasjonen på Nærbø. Jon G. Husveg synes det er synd at miljøet nå forsvinn på stasjonen.

– Me var stolte over vegstasjonen vår

TEKST OG FOTO: HILDE EIDSAA BJORLAND



Etter å ha arbeidd ved Nærbø vegstasjon i over 38 år, er det mange minner som dukkar opp for Jon G. Husveg.

– Det vil nok bli eit sakn for mange jærbuar. Dei har jo hatt fullt belegg der inne, og veldig dyktige folk til å gjera jobben. Det er synd at stasjonen skal leggst ned, men det har med trenden i tida å gjera: Alt skal sentraliserast. Jon G. Husveg sit i godstolen sin heime i Dalen på Varhaug. Her er det så fredeleg og harmonisk at ord som sentralisering og nedlegging verkar nesten litt fjernt. På bordet står elegante påsmurte rundstykke og freistande lappar. Den vesle stova er varm og god og stille. Det er bare utanfor stovevindauga me ser sjøen arbeider jamt og trutt.

– Du må begynna du som er dame, seier han og sender over kaffikanna. Jon har vore pensjonist i eit og eit halvt år nå, og han har eigentleg ikkje sakna arbeidet nokon gong. Han seier at det er utruleg så fort ein omstiller seg. I 38 år arbeidd han i Statens vegvesen. I frå november 1960 til våren 1999 hadde han base på Nærbø, med nokre få unntak der han var ute andre stader i fylket. Jon har med andre ord vore med Nærbø vegstasjon heilt frå byrjinga. Han var med og laga grunnmuren, og sommaren 1964 flytta stasjonen inn i nye lokale.

Eigartilhøve

– Det betydde alt å ha ein vegstasjon. Me hadde eit eigartilhøve til han, og me var alltid stolte over stasjonen vår. Vegstasjonen var utgangspunktet for all verksemd innan drift og vedlikehald, seier pensjonisten.

Husveg har drive med ordinært vedlikehaldsarbeid i vegvesenet. På 1960-talet, då grusvegane dominerte, gjekk mykje av jobbinga ut på utbetring av vegane. Etterkvart vart vegane betre, og generelt vedlikehald tok over.

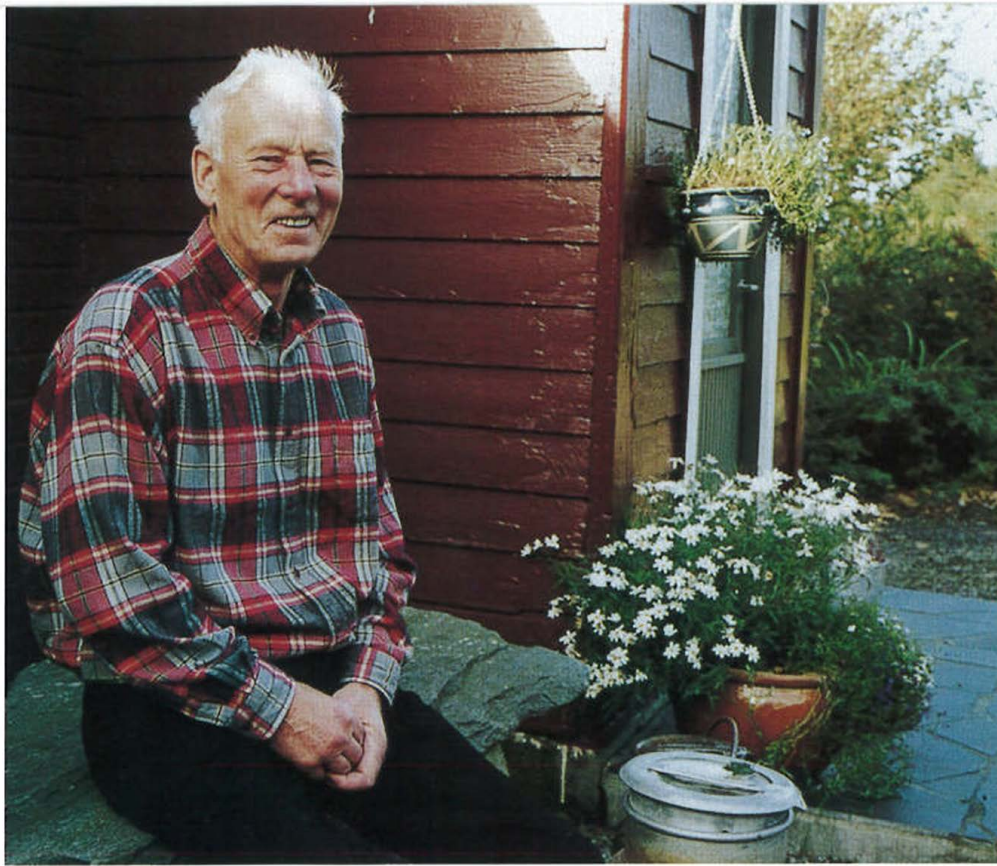
– Kva brukte de stasjonen hovudsakleg til?

– Stasjonen har vore nytta til det same formålet i alle år. Me hadde ei smøregrav til å reparera maskinane i, og mykje lagerplass og kontorlokale. Det var fyrst ut på 90-talet at det blei ein trafikkstasjon i tillegg.

Klorkalsium i hønshus

Jon får skjenkt i kaffi. Det hjelper på minnene også.

– Eg hugsar godt ei hending oppe på Bjorland. Det var før me fekk vegstasjonen, og då leigde Vegvesenet eit langt og lågt hønshus på Bjorland for å lagra store mengdar klorkalsium. Bygningen var så låg at me ikkje kunne nytta maskinar, så me måtte bera og stabla med mangfoldige sekkar klor-



Jon G. Husveg synes det er godt å vera pensjonist, men han treivst godt i vegvesenet.

kalsium i 50 kilo sekkar. Sekkane var dessutan i plast og var så glatte at me ikkje kunne lempa dei på ryggen. Då me fekk besøk av oppsynsmannen, var det ein som klaga på at det var tungt arbeid. Men han fekk ikkje noko medkjensle av sjefen. Han svara bare: 50 kilo er 50 kilo, og ein vegarbeidar er ein vegarbeidar, fortel Jon.

Tunge spadetak

68-åringen flirer når han tenker på gamle minner. Det har vore mykje godt humør og mykje hardt arbeid. – Dei fyrste åra eg arbeidde var det spada som gjorde jobben. Når me skulle sletta ei skråning var det spadetak og nevemakt som telte. Arbeidet var fysisk tungt, men eg har alltid trives med det sjølv om eg ikkje alltid hadde så mykje overskot då kvelden kom. I dag er det derimot maskinar som gjer det aller meste av arbeidet.

Då Brøyten kom på slutten av 1960-talet revolusjonerte det heile arbeidet vårt. Alt gjekk fortare, og det vart slutt på det meste av spadearbeidet. – Me vart trøtete av det fysiske arbeidet før i tida, men folk blir nå trøtete i dag og. Det blir stilt store krav om mental og psykisk styrke for å kunna hevda seg i systemet, seier Husveg.

Store nevar kviler rundt kaffikoppen. Jon Husveg synes det er godt å vera fri det daglege arbeidet. Så langt har pensjonisttilværet bydd på nok gjere mål, men han veit ikkje kor lenge det varer. Han seier at han eigentleg ikkje har nokon hobby. Før dreiv han med litt dyr og dyrka jorda rundt den vesle garden på Dalen, men etterkvart vart det for mykje arbeid. Nabogutane som hadde vore med og hjelpt i onnene, vaks til og flytta vekk, og dermed slutta han det av.

Jon Husveg mimrer tilbake til vegstasjonen og kjem på ein episode frå den tida då dei laga snøskjermar sjølv av lemmar i tre.

– Me hadde fått bord frå Ryfylke som kom i skipslast til Sandnes. Eg trur det var i 1968, og me hadde fått breie fjordabord til stasjonen som skulle dyppimpregnerast. Me var to som skulle dyppa alle borda i eit stort kar med impregnering, og det var så mange at det tok fleire veker. Eg hugsar godt to karar som skulle spikra desse saman. Dei vart aldri einige fordi den eine ville heile tida flytta på borda før at den andre hadde spikra. Enden på visa var at den eine måtte stå og spikra, medan den andre bar ut alle skjermene.

Status

Mykje har endra seg opp gjennom åra ved vegstasjonen på Nærbø. I 1964 vart mange kommunale vegar omregulert til fylkesveg, og vegvesenet fekk dermed meir vedlikehaldsarbeid. Mange arbeidarar kom frå kommunane til vegvesenet på den tida, og på det meste hadde 32 personar tilhaldsstad ved Nærbø vegstasjon.

– Det har vore ei gradvis nedtrapping av tilsette frå slutten av 70-talet. Mange i drifta søkte seg over i trafikkavdelinga. Det vart liksom hakket over driftsavdelinga og innebar litt meir status. I sommar var det bare to som høyrde til drifta på Nærbø, seier varhaugsmannen.

På slutten av 1980-talet var fleire av dei tilsette med på dugnad for å få til eit nytt kontorbygg. Resultatet vart ein fin bygning til ein relativt rimeleg sum.

I 1994 etablerte trafikkavdelinga seg på vegstasjonen på Søyland, og det vart Nærbø veg- og trafikkstasjon.

– Kva har vore spesielt med vegstasjonen på Nærbø?

– Det har vore ei god stemning på stasjonen, og det har vore eit veldrive distrikt. Nå når stasjonen blir lagd ned vil det bli eit mykje daudare område, seier 68-åringen og tek eit godt tak rundt koppen.



HURTIGFERJER I TAUSAMBANDET?

TEKST: TORMOD NAG

Hurtigferjer i Tausambandet kan bli ein realitet. To raske ferjer kan bli sette inn i sambandet frå mai 2002, kvar av dei med plass til 105 bilar. Omfattande forsøk med ferjetypen er utført og alt ser lovande ut.

Nå spør det om vegdirektøren gir ein julepresang i form av eit ja til kontraheringssløyve?



Mange frustrerte strandbuar tok det meir som ein vits og heilt urealistiske tankar då trafikksjef Svein Magne Olsen begynte å snakka om hurtigferjer i Tausambandet. Det gjorde ikkje situasjonen betre at dette kom i ei tid då det vart kjent at flaggskipet i sambandet, «Stavanger», skulle flyttast til Boknafjorden.

Ord som «rasering av Tausambandet» vart brukt mellom pendlarane då dette sambandet plutsleg hadde dei tre eldste ferjene i fylket.

Men trafikksjef Svein Magne Olsen presiserer at han langt frå har vore inne på slike tankar.

– Tausambandet som er eit av dei største i landet, i alle fall når det gjeld passasjertal, er det ingen planar om å byggja ned. Nå ser det lovande ut med hurtigferjer og vi håpar berre at Vegdirektøren vil fylgja opp slik at vi kan setja inn desse framtidsferjene i Tausambandet, seier trafikksjefen.

Kva er hurtigferje?

Skipsbyggjaren likar ikkje å kalla det «hurtigferjer». I det maritime språk og regelverk skal fartøyet ha ein marsj-fart på meir enn 24 knop for å kunne definerast som «hurtigbåt / ferje».

Ferjene som er tenkt i Tausambandet skal ha ein marsj-fart på 2–22 knop og vert på fagspråket kalla «medium-speed-ferjer».

Skroget blir ein katamaran og skal byggjast i aluminium. Desse to-skrogs fartøya er vi kjende med som hurtigbåtar. Det er likevel ein vesentleg forskjell, desse ferjene vert bygd som pendelferjer med baug og propellar i begge endar.

Tenkja nytt

Trafikksjefen er opptatt med at det nå er tid for å tenkja nytt også på sjøen. Dette får han full støtte for i Vegdirektoratet. Han ser Tausambandet som spesielt eigna for å prøve ut ny tekno-

Skisse av hurtigferja som Fjellstrand AS har utvikla. Frå mai 2002 vil det kanskje vera to slike ferjer som skal trafikera Tausambandet.



logi. Sambandet har ein gunstig lengde, det er bynært og krev høg kapasitet for transport av både passasjerar og bilar. Dessutan er det interessant at det er relativt stor variasjon av kapasitetsbehov sett over døgnet. Det ligg såleis ei spennande utfordring i å utnytta fleksibiliteten som ligg i desse ferjene.

Kostnader

I desse tider då det skal sparast på alle baugar og kantar er det naturleg å spørja Svein Magne Olsen om ikkje dette vert ei kostbar løysing. – Nei, svarer ein engasjert trafikksjef. – Det eg vil kalla forsiktige utrekningar viser at driftsutgiftene vil bli redusert med 10–12 mill kroner i året. Dette skuldast for det meste reduserte mannskapsutgifter. Det er kostbart å gå med tre eldre ferjer som krev stort mannskap. Men trafikksjefen legg til: – Over ein

periode vil kapitalkostnadane auka. I tillegg er trafikksjefen oppteken med at vi også må sjå på samfunnsøkonomiske innsparingar med at så mange reisande vil få reisetida redusert med 15–20 minutt for kvar tur. Her er det snakk om store tal, ja faktisk 70–80 mill. kroner for året.

Ruteopplegg

I planane er det lagt opp til kontrahe-ring av to ferjer med plass til 105 bilar. I rusjtida morgon og ettermiddag er det planlagt med halvtimes avgangar. Midt på dagen då trafikken ikkje er så stor, tek ein sikte på nåverande ruteopplegg med ein avgang i timen. Men her ser ein føre seg at ein kan utnytte fartsvariasjonar og tilpassa etterspørsel og kapasitet.

Konkurrent til fastlandssamband?

Trafikksjefen er heilt klar. – Hurtigferjer

er på ingen måte nokon konkurrent til fastlandssamband. Hugs at så langt er det ikkje avklart om det vert fastlandssamband. Og i tilfelle kvar denne sambindingsvegen vil komma. Eg trur vi er realistiske når vi reknar 8–10 år før vi eventuelt kan klyppa snora for fastlandssamband. Og i så lang tid kan vi i alle tilfelle ikkje satse på dei ferjene som i dag går i Tausambandet. Trafikksjefen minner også om at det er enkelt å flytta ferjer til andre samband i landet. Derfor er tankar om alternativt bruk av ferjene med i det materialet som skal presenterast for Vegdirektøren.

Utvikling og bygging

Det er Fjellstrand AS som ligg i Omastrand i Hardanger som har utvikla hurtigferjene. Dei har med åra opparbeid ein høg kompetanse med både store og mindre hurtiggåande fartøy bygd i aluminium. For tida vert verftet rekna som eit av dei fremste i verda på denne teknologien.

Frå verftet si side er det lagt stor vekt på enkle og praktiske løysingar.

– Dette gjeld ikkje berre i byggefasen, men det er og tenkt mykje på framtidig drift og vedlikehald av ferjene. – For oss er det viktig å få til ein effektiv og mest muleg rimeleg «trafikkmaskin». På teiknebrettet har vi nå ei topp moderne og funksjonell ferje med bra design. Vi legg stor vekt på at alle skal ha ei positiv reiseoppleving med dei nye ferjene, enten ein reiser med eller utan bil, seier Ivar Myklebost som er administrerande direktør ved Fjellstrand AS.

Tidsplan

Det er lagt opp til nokså stram tidsplan. Frå Vegdirektøren er det lova ei avklaring uti desember. Trafikksjefen håpar berre at det kjem eit positivt svar som kan reknast som ei fin julegåve til alle som er avhengig av dette viktige ferjesambandet.

Verftet er klar til å ta fatt på oppgåva og har rekna ei byggjetid på 12–15 månader for begge ferjene.

Nytt virkemiddel
for tryggare trafikk

Tavle viser farten



Ei farstmålingstavle er for tida plassert i Karmsundgata i Haugesund. På tavla kan passerande trafikantar lesa av farten kjoretøyet held. Karmsundgata er Rogalands mest ulykkesbelasta vegstreking. Tre km/t lågare gjennomsnittsfart vil redusera ulykkene med om lag 20 prosent.



Siste test før tavla blei sett i drift 12. oktober.

Frå venstre: Avdelingsingeniør Anne Beate Budalen Hansen, Per Sætre frå Roads Norskilt, som leigar ut tavla til Statens vegvesen, og Kjell Tronstad som har driftsansvaret for fartstavla.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Fartsmålingstavla skal stå i Karmsundgata til over nyttår. Seinare skal tavla brukast i heile fylket som eit supplement til andre tiltak mot for høg fart. Det kan også vera aktuelt å leiga tavla ut til kommunar slik at ho for eksempel kan settast ut nær skular.

Farten til dei som kjører blir målt av ein radar og overført til tavla. Kjører ein bil fortare enn fem km over fartsgrensa på staden, blir ikkje farten vist. Tavla er ikkje sett opp for å overvaka, men for å gjera trafikantane meir observant på eiga kjøring. Erfaring med tilsvarande tavle i Vestfold viser at farten i Karmsundgata kanskje vil gå ned med inntil fem km/t, og at den positive effekten vil halda seg også etter passering av tavla.



Bilane går tett i Karmsundgata som er den mest ulykkesbelasta vegstrekinga i Rogaland. Gjennomsnittstrafikk per døgn (ÅDT) er 19.500 kjoretøy.

ULYKKESÅRET 2000

Då me nærma oss slutten av november hadde Rogalandstrafikken så langt i år drepe 31 menneske. I heile 1999 drap trafikken i fylket 16 menneske. Også i 1998 var talet 16, i 1997 blei 13 drepne og i 1996 var dødstalet 10. Ikkje sidan midt på 1980-talet har det vore sa mange trafikktragediar som i år 2000.

– Ulykkene motiverer til ekstra innsats

Organisasjonen Trygg Trafikk er ein av mange som driv med trafikksikringsarbeid. Fylkessekretær i Rogaland, Berit Enoksen, syns det har vore eit tungt år, men ho har ikkje mista motet. Ho trur framleis at førebyggjande arbeid og kampanjar har ein effekt.

TEKST OG FOTO: CAMILLA BJØRHEIM

– Trygg Trafikk har drive førebyggjande arbeid i tretten år. Før me sette i gang, drap trafikken endå fleire. Me trur det arbeidet me gjer har ein effekt. Undersøkingar stadfestar dette, seier Berit Enoksen. Likevel vil Trygg Trafikk nå gå inn for å fornye sitt opplegg.

– Me besøker kvart år mellom anna dei vidaregåande skulane i fylket. Nå vil me gå inn og gjere endringar i opplegget me presenterer for ungdomen, seier Enoksen.

Velstand og kynisme

– Korleis greier de som driv førebyggjande arbeid å halde motivasjonen oppe, når de ser at stadig fleire misser livet i rogalandstrafikken?

– Dei siste to-tre åra har me sett at talet på trafikkdrepne og skadde har auka i fleire andre fylke. I år har denne «bølga» også nådd Rogaland. Eg trur dette har samband med velstandsauken. Folk har meir pengar, og berre

få er utan arbeid. Folk køyrer meir, fordi fleire har bilar, og dei har råd til å betale bøter. Det er trist å sjå at folk er meir redde for politiet enn dei er for ulukker. Skal eg vere litt kynisk, så kan eg seie at alle ulukkene i år kan ha ein positiv effekt. Den enorme mediefokuseringa er med på å vekkje folk. Alle treng ei påminning med jamne mellomrom. Det ser ut til at me må ha ein «ulukkestopp» for å få satt fokus på trafikkulukkene igjen, seier Berit Enoksen.

Kontinuitet i arbeidet

– Eg misser ikkje motet. Undersøkingar stadfestar at kampanjar har effekt. Det er berre synd at me ikkje får meir pengar til dette viktige arbeidet. Sjå berre på dei store bedriftene; dei har ein kontinuitet i si marknadsføring. Dei sørgjer for at me ikkje gløymer deira varemerke. Eg skulle ønska at også me kunne ha ein viss kontinuitet i vårt arbeid. At me kunne følgje opp ungdomane også etter at dei er vorte vaksne, seier Enoksen.

– Så lenge vaksne gjer feil i trafikken, vil også dei unge gjere det. Motivasjonen min er på topp. Alle ulukkene har heller ein motsatt verknad på meg. Det arbeidet me gjer er viktig og nødvendig, seier fylkessekretæren i Trygg Trafikk.



Fylkessekretær for Trygg Trafikk i Rogaland, Berit Enoksen.



SPECIALISTAR

på vegprosjektering

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Rogaland er eit av spesialistfylka i vegprosjektering. Dette er ein del av første fase i effektiviseringsprosjektet i Statens vegvesen. Ved utbyggingsavdelinga sin seksjon for vegprosjektering har ein i år brukt om lag to årsverk til oppdrag for andre fylke og kommunar.

Rogaland er også spesialistfylke for konstruksjon og prosjektering av bruer og kaier. Konstruksjonsseksjonen ved utbyggingsavdelinga har hatt og har fleire oppdrag, særleg på Vestlandet. Rogaland dekker dermed begge fagområda som spesialistfylke, både vegar og bruer/kaier.

Åtte spesialistfylke

Når det gjeld vegprosjektering er det peika ut åtte spesialistfylke. I Vestlandsregionen gjeld dette Sogn og Fjordane i tillegg til Rogaland. Dei andre fylka er Aust-Agder, Telemark, Akershus, Oppland, Nord-Trøndelag og Nordland.

Mange oppdrag

I år har Rogaland hatt 13 eksterne prosjekteringsoppdrag som har gitt ei inntekt på bortimot 1,5 millionar kroner. Oppdragsgjeverar er Statens vegvesen i Hordaland og i Sør-Trøndelag, Kvinnherad kommune i Hordaland og kommunar i Rogaland. I første rekke er det Bjørn Christian Grassdal og Rune Gunnerød som har stått for arbeidet. Bjørn Christian Grassdal har vore ansvarleg for eit prosjekt på Hitra i Sør-Trøndelag. I det tilfellet var vegvesenet i Sør-Trøndelag også i kontakt med spesialistfylket Nord-Trøndelag, men dei valde Rogaland.

I større eller mindre grad er mange engasjerte i arbeidet med prosjekteringsoppdraga. Her er dei fleste samla bak eit av planleggingskarta i forprosjektet for ein gang- og sykkelveg i Kvinherad kommune i Hordaland.

Frå vestre: Overingeniør Bjørn Christian Grassdal, landskapsarkitekt Laila Løkken, avdelingsingeniør Gunn Wiik, avdelingsingeniør Martin Finnesand, overingeniør Rune Gunnerød, landskapsarkitekt Ylva Hindhamar og avdelingsingeniør Gaute Baarøy.

EKSTERNE PROSJEKTERINGSOPPDRAG I 2000-11-02

Prosjekt	Budsjett
Neslia–Rosendal i Kvinherad	100.000
Neslia–Seimsfoss i Kvinherad	356.000
Gang- og sykkelveg i Rosendal	35.000
Baronivegen, Rosendal	162.000
Hitra, Sør-Trøndelag	120.000
Solasplittkrysset-kommunal veg	100.000
Ombo–vegomlegging	20.000
Hest–Skre i Haugesund	100.000
Gunnarshaugvegen, Haugesund	129.000
Veldetunet, Haugesund	50.000
Sentrumsvegen, Sola	40.000
Løwenstrasse, Sandnes	200.000
Ny veg i Sirevåg, Hå kommune	400.000

KVA ER VEGPROSJEKTERING?

Vegprosjektering er eit mangesidig og omfattande arbeid. Arbeidet tek til etter at det er bestemt at ein veg skal byggjast og blir avslutta når anleggsarbeidet er ferdig.

Første fase er markarbeid. Det omfattar mellom anna synfaring av traseen ut frå reguleringsplan. Her er det mange ting å ta omsyn til som for eksempel eigedomsforhold, vatn og kloakk. På grunnlag av dette lagar ein skisser og utgreiingar om aktuelle løysingar.

Etter markarbeid og registrering går ein over i ein prosess med møter for å få aksept til vidare planlegging. Planarbeidet er omfattande. Det går ned til detaljstadiet; kor skal det plasserast kummar, kva skal vera under asfalten og ei rekke andre ting.

Når planane er godkjende er tida inne til å laga anbudsgrunnlag.

Når kostnadsoverslaget er klart og det er bestemt kven som skal utføra arbeidet, overtar arbeidsfolka med sine anleggsmaskinar.

Rune Gunnerød har vore ansvarleg for fleire prosjekt i Rosendal, både for vegvesenet og for Kvinherad kommunen. Både Bjørn Christian og Rune kan fortelja om godt samarbeid med vegvesenet i Hordaland og Sør-Trøndelag og kommunane. Og oppdragsgjevarane har gitt gode tilbakemeldingar. Bjørn Christian og Rune meiner at dei har lært mykje, lærdom som gjer dei endå betre rusta til å konkurrera om framtidige oppdrag.

Rusta til konkurranse

– Me er godt rusta til å konkurrera med private konsulentar, meiner Bjørn

Christian Grassdal og legg til. – Me kjenner etaten og er opptatt av gode løysingar. Eg trur me tenkjer annleis enn private konsulentar. Me sit ikkje berre inne på kontoret og planlegg. På Hidra var Bjørn Christian mellom anna med på eit fokemøte for å orientera om prosjektet. Fleire enn 60 møtte fram, fortel han.

Rune Gunnerød fortel at han ved prosjekta i Rosendal ikkje berre har vore involvert i sjølve prosjekteringsarbeidet. Han var også med på kontordagar, der publikum kunne få orientering, og han var med på å informera lokale media.

Fire årsverk i 2003?

Kva med arbeidet vidare?

Seksjonsleiar Ivar Hebnes seier at målet er å auka mengda av eksterne oppdrag til fire årsverk innan 2003. Seksjonen vil prioritera oppdrag frå vegvesenet i andre fylke og satsa mindre på kommunane.

– Kommunane er mindre profesjonelle bestillarar og har mindre kompetanse enn Statens vegvesen. Difor vil me heller satsa på oppdrag utanfor Vestlands-regionen. Oppdrag i Vest-Agder kan for eksempel vera aktuelle, dersom ikkje Aust-Agder har kapasitet, seier Ivar Hebnes.

Min barndoms jul i 1930-årene

AV ERLING AARDAL

Julen er ei høgtid der en gjerne også tenker tilbake på farne år, – minner fra barndommen og aktiviteter som er knyttet til julefeiringen. Her vil jeg gjerne fortelle litt om hvordan vi feiret julen på en vestlandsk bondegård i 1930-årene.

Julen var ingen god tid for en del av våre fribente venner, spesielt ikke for grisene. To til tre uker før jul var det nemlig slaktetid. Selve slakteprosessen skal jeg ikke beskrive nærmere, men jeg vil si at grisen ble avlivet så humant som det var mulig.

Av og til ble også en sau eller to slaktet. Men slaktetiden for sau og lam var helst om høsten, så ved juletider var tønnene stort sett ennå velfylte med sau- og lammekjøtt.

Storparten av flesket fra grisen ble saltet ned til senere bruk. Det samme gjaldt skinkene og medisterpølsene. Etter at skinkene



var gjennomsaltet ble de hengt opp til tørk og brukt som spekeskinke. Kotelettene ble hermetisert på store norgesglass. Frysebokser fans det ikke på den tiden, iallfall ikke på landsbygda. Salting, røyking og tørking var den vanlige måten å bevare kjøtt og fisk på.

Av grisen ble det også laget persesynte og fleskerull til julemat. Syltelabber ble ikke brukt hjemme hos oss. Vi brukte heller ikke ribbesteik.

Det var vel mer vanlig på Østlandet. Noen steder på Vestlandet bruktes også pinnekjøtt, men det brukte vi heller ikke hjemme hos oss. I dag er det noe av det beste jeg vet.

Neste post på juleforberedelsene var julebaksten. Det ble laget fattigmann, smultringer, julekake med sukat og rosiner i og en rekke andre kaker.

Under bakingen ble det noen smakebiter på både voksne og barn. Hverken vi eller andre i bygda hadde elektrisk komfyr, så alt ble tilberedt på en stor flat vedovn i kjøkkenet og brenselet var ved eller myrortov.

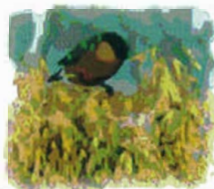
Noen dager før jul var det stor rengjøring av hele huset. På lang vei luktet det deilig av grønnsåpe. Jentene hjalp mor inne i huset og gjorde alt klart til julefeiringen. Guttene ryddet og stelte i stand ute, slik at alt skulle se pent ut når gjester kom til gårds.

Selve julaftens ettermiddag var det badetid for alle husets beboere. De fleste gårdene hadde avlange store trestamper som ble fylt med varmt vann og som en da badet i. Min far hadde gått til innkjøp av en «dusj». Den bestod av en emaljert beholder av metall med slange og hånd-dusj samt et sammenleggbart kar av gummi som ble plassert på golvet. Beholderen ble fylt med varmt vann, hengt opp på veggen og dusjen var klar.

Vi var 13 søsken, men noen var allerede så voksne at de ikke bodde hjemme lenger. Fra den første tiden jeg minnes var vi likevel ti stykker, når jeg regner med far og mor, som skulle bade. Så det tok sin tid før alle var kommet igjennom renselsesprosessen.

Dyrene fikk litt ekstra for og stell på julaften. Også fuglene ble tilgodesett med et par julenek. Jeg kan ikke huske at nissen

fikk julegrøt på låven, slik som vi syner om, men det kan jo hende at noen lurte seg



ut med en grøtskvett uten at vi barna så det.

Så var det på med julestasen. Klokka seks om kvelden ble julen ringt inn. Vi sto ute alle sammen, og hvis forholdene var de rette kunne vi høre kirkeklokkene, selv om kirken lå en halv mils veg unna.

Etterpå benket vi oss alle rundt spisebordet hvor et av kveldens høydepunkter opprandt: Risengrøt med rosiner i, kanel, sukker og smørøye; det var snadder det! Dette kan høres litt rart ut i dag, nå som det er vanlig med middag på julaften. Men hadde dere fått servert havregrøt annen hver kveld året rundt, slik som vi fikk, hadde nok meningen blitt en annen.



Etter maten flyttet vi inn i bestestuen. De fleste gårdene hadde på den tiden to stuer, en hverdagstue og en beste-stue. Bestestuen ble bare brukt når vi hadde gjester og ved høytidelige



Erling Aardal

har 48 års tjenestetid i Statens vegvesen. Han begynte som kontorassistent i 1945. I 39 år, fra 1964 til han slutta i 1993, var han leder for innkjøpsseksjonen ved vegkontoret. Erling Aardal er født i 1926 i Sviland, Sandnes kommune, der han fremdels bor.

anledninger som for eksempel påske, 17. mai og jul.

Juletreet var plassert i bestestuen. På den tiden ble det bare brukt små stearinlys på juletreet. Mor tente alle disse lysene. Mine foreldre var religiøse, så far leste nå juleevangeliet. Vi ryddet så unna bord og stoler, plasserte treet midt på golvet, tok hverandre i hendene og sang julesanger mens vi vandret rundt dette vakre treet med pynt og lys.



Så kom det andre av kveldens høydepunkter, julenissens ankomst. «God kveld i stua og god jul»,

ropte han. «I like måte», ropte vi tilbake. Vi barna så med spente øyne på sekken han bar med seg på ryggen og spenningen var stor idet han delte ut gavene. Vi fikk aldri mer enn to gaver hver. Pakken fra far og mor var sjelden spennende. Det var som regel nyttige ting som slips, en skjorte eller et par sokker mor hadde strikket. Pakkene fra vår eldre søster, som gikk på diakonisseskolen i Oslo, knyttet det seg mer spenning til. Det kunne være forskjellige leker og spill, som for eksempel monopol eller ludo. En av mine brødre fikk bestandig bøker, da han var svært glad i å lese.

Dette var lenge før fjernsynet kom og få hadde radio. Hjemme fikk vi radio da jeg var ca. 12 år. Men vi hadde ikke fritidsproblemer. Hvis det var snø eller frost om vinteren gikk vi på ski og skøyter. Var det ruskevær spilte vi kort eller andre spill. Elles hjalp jo vi barna til med arbeidet på gården. Vi hadde nok å henge fingrene i, spesielt om sommeren.

Skolen var delt i to klasser, småskolen og storskolen, og vi gikk på skolen annen hver dag. Vel, nok om det. Tilbake til julefeiringen.

Utover julekvelden koste vi oss med kaffe, kakao og kaker og vi spilte forskjellige spill. Far tente sin sigar og det ble godlukt i stuen. Røyken var ikke farligere enn at alle vi 13 søskenene vokste opp og ble noenlunde sterke. Tiden gikk fort på julekvelden. Ved midnatt, etter at det var ryddet og vasket opp, var det leggetid for alle.

Juledagsmorgen hadde vi en merkelig skikk i vårt hjem, en skikk som jeg ikke tror var vanlig på våre kanter. Far var fra Nordfjord og mor fra Nordland, så det er mulig at de hadde skikken fra sine hjemtrakter. Julemorgen gikk nemlig far rundt og serverte kaffi og kaker til mor og alle oss søsken mens vi lå i sengene.

Senere på morgenen var det juledagsfrokost med sylte, fleskerull og andre godsaker til pålegg. Honning var svært populært. Vår nabo hadde bikuber, så det var ikke lang veg til honningleverandøren.

Vi brukte smør hos oss, margarin ble bare brukt til matlaging. Smøret ble kjernet på gården. Det kan være innbildning, men jeg synes det hjemmelagede smøret var mer smakfullt enn det vi kjøper i butikken nå til dags.

Første juledag var det gudstjeneste i kirken som lå en halv mils veg fra oss. Når der var snø kjørte vi med kane og hest til kirken. Hesten hadde bjeller på seletøyet som hørtet lang veg når han travet av sted. Jeg mener at det absolutt må ha vært mer snø på Vestlandet på den tiden enn det er nå om vintrene.

I romjula var det mange juleselskaper. På skolehuset var det to til tre juletreffester med sang, taler og gang rundt juletreet.

Min far var lærer ved siden av bondeyrket, og den første juletreffesten var det han som arrangerte for sine elever. Vi fikk da et lite kremmerhus hver med gotterier oppi. Det var stor stas. Vi fikk svært lite gotterier ellers i året og lommepenger var et ukjent begrep. Men vi tjente av og til noen ører ved å være grindåpnere for byfolk som i helgene var på landtur med bilene sine. Ellers fikk vi alltid noen ører når vi for eksempel var med og tok opp poteter rundt om på gårdene.



For disse pengene kjøpte vi stort sett alltid 1-øres karameller eller kandissukker hos landhandleren.

På juletreffestene ble det servert kaffi, kakao, kaker og ikke å forglemme lefser som det gikk en god del av.

Far og mor har forlenget forlatt dette liv, men de gode minnene fra mitt barndomshjem er jeg svært takknemlig for. Minnene har en skapende makt. Fra usynligheten reiser de hjemmet og tryller fram alt som en gang var, med folk og liv i stuene. Vi hadde kanskje ikke så mye å rutte med, men vi fikk med oss ut i livet noe som har større verdi enn det penger kan gi oss.



Kostbart arbeid på Hafrsfjord bru

Rehabilitering og forsterking

Fleire av bruene i Rogaland treng stor og kostbar rehabilitering. Mellom anna er det alvorlege armeringsrustskader på mange bruer. I haust er det mellom anna utført reparasjonsarbeid for 5,3 millionar kroner på Hafrsfjord bru på riksveg 509.

TEKST: HARALD SEL
FOTO: MAGNE LANGETEIG

Magne Langeteig, som er prosjektansvarleg for rehabiliteringa av Hafrsfjord bru, kan fortelja om ganske alvorlege skader. Mellom anna var spennarmeringa i botnen på berebjelkane sterkt skada av rust. Det er denne armeringa som held heile brua oppe, så her er det lite å gå på.

Nye søyler og spennkablar

Også på Hafrsfjord bru er vanleg betong-rehabilitering ein viktig del av arbeidet. Eit omfattande tiltak var dessutan utskiftinga av dei to bere-søylene. Her måtte ein først jekka opp brua. Deretter tok ein bort den gamle søyla for så å støypa den nye. Mellom dei to søylene er det støypt ein vegg. Dette er ein del av hovudoperasjonen i oppspenninga og for-

*Hafrsfjord bru i november
då arbeidet nesten var ferdig.
Berre finpuss står igjen før
stillasa kan fjernast.*

*Dei gamle spennkablane
i berebjelkane var enkelte
plassar heilt avrusta.*



sterkinga av brua, fortel Magne Langemyr. Frå landkar til landkar og gjennom veggen er det montert nye spennkablar som skal erstatta avrusta armering i betongbjelkane.

Høgtrykkfjerning av skada betong

Til fjerning av den skada betongen er det brukt vassjet, som i prinsippet er ein kraftig høgtrykkspylar. Dette er ein nokså ny måte å fjerna betong på. Metoden er både meir miljøvennleg, helsemessig betre for arbeidarane og meir effektiv enn den tradisjonelle handmeislinga.

Vassjetten har stor styrke. Måleininga for styrken er BAR, og maskinen har ein styrke på 900 BAR. Det vil seia at han sprutar ut 200 liter vatn i minuttet. Til samanlikning er vanleg styrke på ein heimetrykkspylar 100 BAR og eit vassforbruk på om lag to liter i minuttet.



I samband med rehabiliteringsarbeidet er det også bygt gang- og sykkelveg over brua.

Unngå nye skader

Dei nye berekablane på brua er lagt i plastrøyr som det er pumpa sement inn i. På den måten vernar ein kablane mot rust og forvitring. Ved rehabiliteringa er det i det heile lagt stor vekt på å unngå nye skader. Etter rehabiliteringa skal Hafrsfjord bru forhåpentlegvis kunne stå i mange år utan nye reparasjonar.

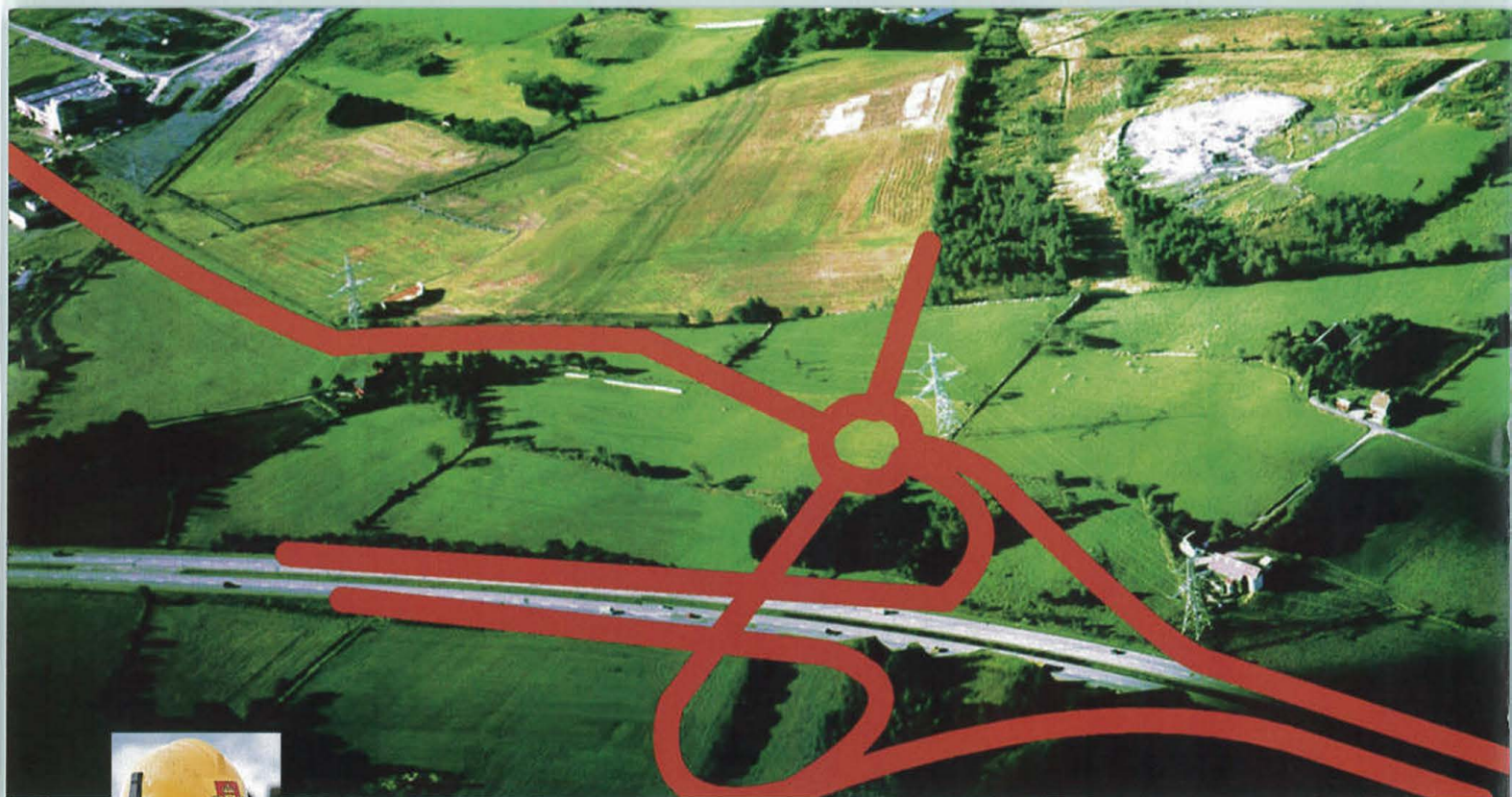
Også gang- og sykkelveg

Som ein del av rehabiliteringa har brua fått gang- og sykkelveg. Etter dette manglar det berre 300 meter før det er samanhengande gang- og sykkelveg frå Stavanger til Sola grense ved Hafrsfjord bru.

Trafikk & Anlegg, Skien, har vore entreprenør for rehabiliteringa av Hafrsfjord bru. Arbeidet var ferdig i månadskiftet november/ desember.



Frå arbeidet med å fjerna ei av dei gamle søylene. Brua blei først jekka opp. Deretter tok ein bort den gamle søyla for så å støypa den nye.



Gunnar Nærheim er prosjektleiar for utbygginga av Solasplittkrysset

Første etappe på Solasplitten

Nytt motorvegkryss på Forus



Anleggsarbeidet har akkurat starta. I bakgrunnen ser me ein vegvesen-maskin som blir brukt til å fjerna matjord. Og dei som sjekkar at kartet og terreng stemmer er (frå venstre) prosjektleiar Gunnar Nærheim, Kåre Sikveland og Tom Martin Espeland som er to av arbeidarane på anlegget, og anleggsleiar Frank Laugaland.

Nytt kryss på motorvegen (E 39) ved Forus, det såkalla Solasplittkrysset, er under bygging. Her skal framtidig riksveg 510 frå flyplassen knyttast til E 39. Men i første omgang skal krysset og ein ny samleveg avlasta nåverande vegnett på Forus.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Utbygginga av krysset er kostnadsrekna til 39 millionar kroner. I tillegg vil det kosta om lag 10 millionar kroner å byggja den kommunale vegen som blir 850 meter lang.

Solasplitten etter 2005

I denne omgangen er det bare Solasplittkrysset og samlevegen som skal byggjast. I Statens vegvesen sin handlingsplan er arbeidet med riksveg 510 (Solasplitten) oppført med oppstart tidlegast i 2005. Solasplitten blir den nye hovudvegen mellom E 39 og flyplassen og skal knyttast til eksisterande veg i Sømmevågen.

Avlastar Forusbeen

Det er behovet for den nye kommunale samlevegen som har ført til den forserte utbygginga av Solasplittkrysset. Denne vegen skal gå på vestsida av motorvegen frå det nye krysset til Lagerveien ved eksisterande industriområde på Forus. Vegen vil i første rekke føra til avlastning på Forusbeen, der det alt i dag er store kapasitetsproblem.

Forskottering og tilskot

39 millionar kroner som utbygginga av krysset kostar, blir forskottert av industrien på Forus, representert ved finansieringsselskapet Motorveien Stavanger Sandnes AS. Stavanger

Flyfoto frå Forus-området som viser plasseringa av krysset med av- og påkjøringsramper, rundkjøring og den kommunale samleveggen til industriområdet.

kommune er byggherre for den kommunale vegen, og Forus Industrietomteselskap AS betaler 10 millionar kroner til finansieringa.

Bru med ramper

Solasplittkrysset består grovt sett av ei ny bru over motorveggen med ramper av og på i begge retningar og til begge sider. Brua får to kjørefelt og blir 62 meter lang i fire spenn. Utforminga blir nokså lik Løwenstrasse bru over E 39 med tilknytingsramper (like ved nybygget til Stavanger Aftenblad).

Trafikkavvikling i byggeperioden

I byggeperioden skal trafikken på E 39 ha to kjørefelt i kvar retning, slik som i dag. Men trafikken må etter bestemte planar gå etter oppmerka felt og etter ulike trasear gjennom anleggsområdet. Tillatt fart gjennom anleggsområdet blir maksimalt 50 km/t. Det blir ikkje høgderestriksjonar i anleggsperioden. Sikringstiltak blir sett i verk mellom motgåande kjørefelt og mellom kjørefelta og anleggsområdet.

Arbeidet på Forus blir utført av produksjonsavdelinga til Statens vegvesen Rogaland. Anleggsarbeidet skal vera ferdig til 1. september 2001.

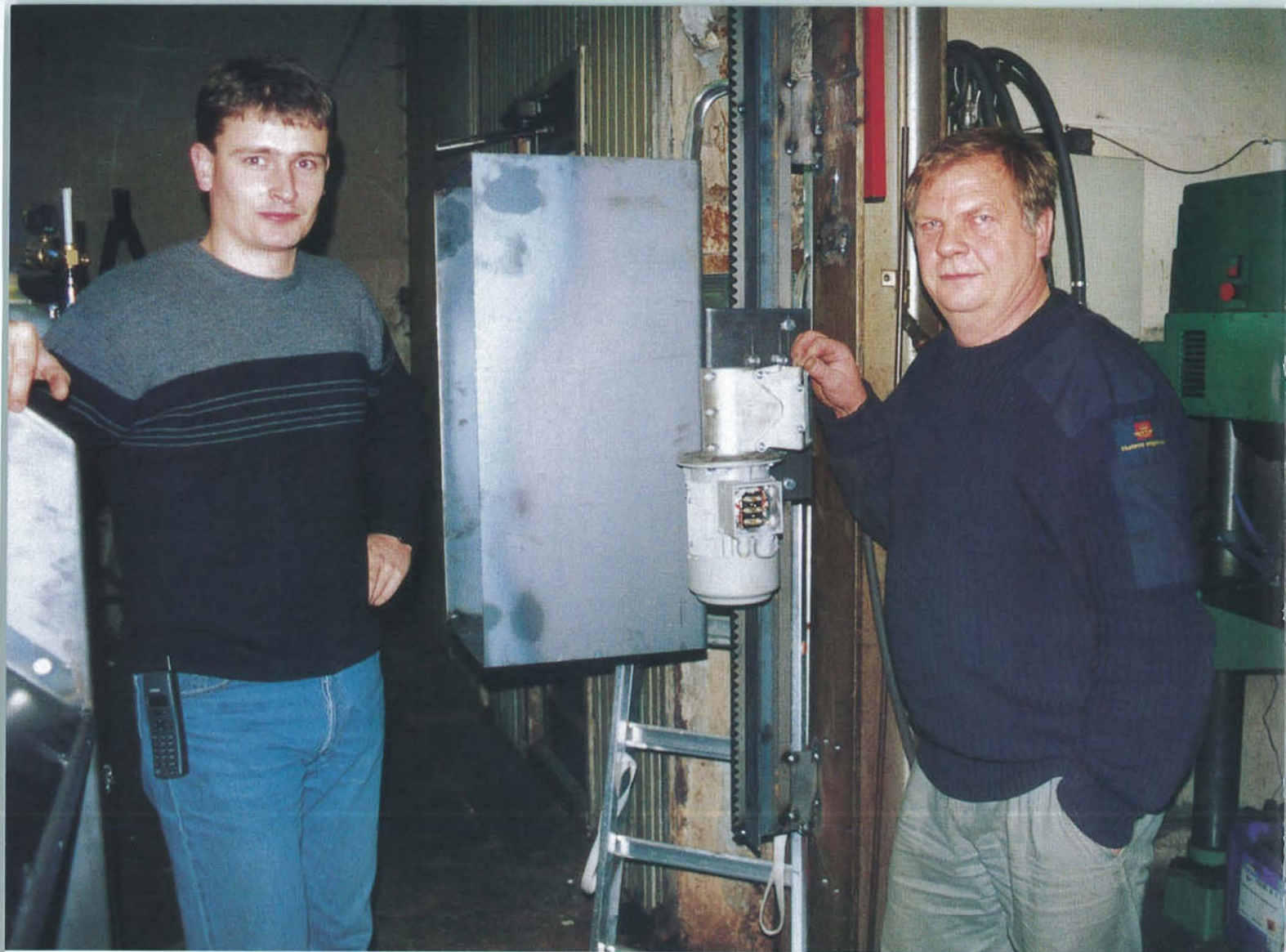
TEKST: HARALD SEL
FOTO: BÅRD ASLE NORDBØ

Vegsjef- sparing til asfalt

Vegsjefen har overført til trafikkavdelinga 800.000 kroner frå budsjettet til vegsjefen stab. Pengane er brukte til å leggja ny asfalt på E 39 sør for Heskestad. Lengden er 2,2 km og dette utgjør eit areal på 18.000 kvadratmeter.

– Meir pengar ut på vegen er ei målsetting ved effektiviserings- og omstillingsprosjektet. Ved å øymerka innsparte midlar i vegsjefens stab til asfalt får me synleggjort resultatet av innsparingstiltaka, seier vegsjef Tor Geir Espedal.

Budsjettet til vegsjefens stab for 2000 var totalt på 5,6 millionar kroner. På budsjettet var det ein reservepost på 550.000 kroner. Heile denne summen er nå brukt til asfaltering. Resten av «asfalt-pengane» skriv seg stort sett frå mindre lønnsutgifter. Knut Nyland, som arbeider med kvalitetssikring, vil storparten av året vera engasjert av Vegdirektoratet. Førstekonsulent Svein Dahle har 80 prosent permisjon frå august. Informasjonskonsulent Birgit Høiland Gudmestad sitt engasjement blei inndratt frå 1. juli, mens ein i budsjettet hadde lagt opp til engasjement heile året. Redusert bemanning har på den andre sida ført til større utgifter til kjøp av eksterne tenester.



Tunnel- fotoboksar på skjener

Snart er det mogleg å ta fartssyndarane i tunnelane også, utan fare for livet til trafikkarbeidarane.

TEKST OG FOTO:
HILDE EIDSSA BJØRRLAND

Det har ei tid vore bestemt at Byfjordtunnelen skal få automatisk trafikk-kontroll. Men dei vanlege fotoboksane er lite eigna til bruk i tunnel. Grunnen er at det ikkje ville vera mogleg å henta inn og ut film frå ein tunnelfotoboks, utan å måtta stenga av den eine køyrebane kvar gong ein skulle skifta film. Rennfast-tunnelane er for smale og har ingen kant til å stå på for trafikk-arbeidarane.

– Det ville vore farleg for folk å stå midt i trafikken i tunnelen for å henta ut filmar. Då måtte me anten stenga av køyrebane eller tenka nytt, seier Pål Undheim ved Nærbø vegstasjon. Det blei det siste. Saman med Per Skårland,

tenkte Pål Undheim i nye banar.

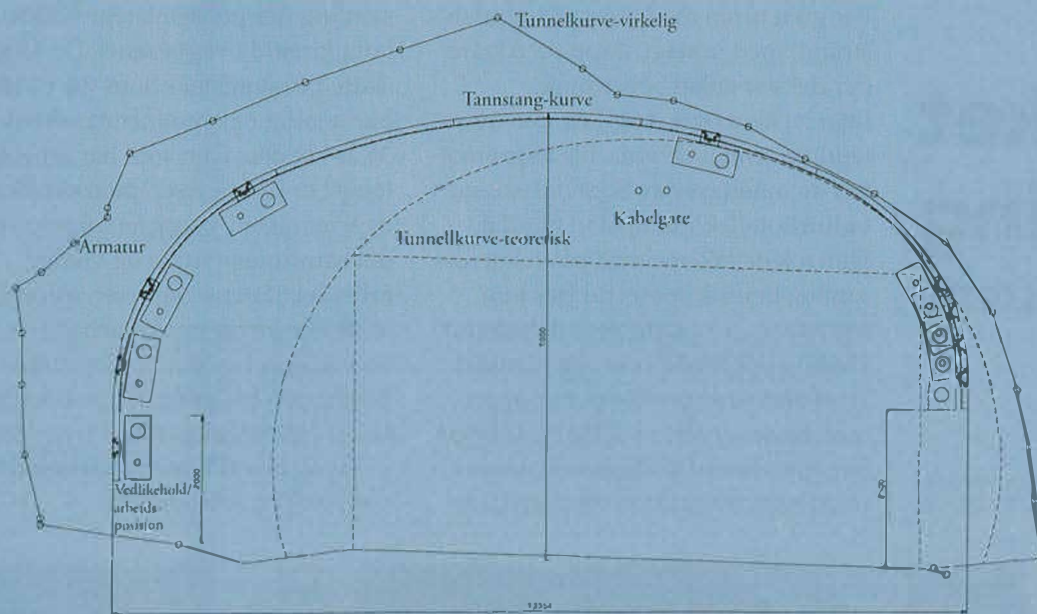
– I vår var me med folk frå Vegkontoret og såg på tilhøva i Byfjordtunnelen. Me kom då på medan me var der inne, at det måtte gå an å køyra fotoboksen over i ein bane til andre sida av tunnelen der det er betre plass til servicearbeid med boksane, seier Undheim.

Ny oppfinning

Per Skårland og Pål Undheim syntes det blei for tungvint å stenga av køyrebane kvar gong noko skulle gjerast med den automatiske trafikk-kontrollen. Dei fann dermed ei løysing der fotoboksen kan flyttast på utan at service-mannskapet må ut i trafikken. Ideen er at fotoboksen blir montert på ei skjene med tannhjul som dreg heile boksen fram og tilbake frå den eine sida av tunnelen til den andre. Kamerakassa

Før jul skal Rennfast-tunnelen få montert fotoboksar på skjener. Her er Kjartan Gilje frå TKS saman med oppfinnar Pål Undheim ved sida av prototypen.

Ved hjelp av tannhjul og fjernstyring kan fotoboksen vandra på ei 20 meter lang skjene sju meter over asfalten.



Teikninga viser korleis fotoboksen kan flyttast automatisk. Boksen er plassert på høgre sida av tunnelen. Når det skal skiftast film og ved anna arbeid blir boksen ført i ei skjene over til andre sida. Her er det ein avsats, der servicefolk trygt kan utføra arbeidet.

kan dermed vandra på ein skjenebane som er litt over 20 meter lang, og på det høgste sju meter over asfalten.

Spesialistar

Nå står prototypen klar hjå TKS på Kvernaland, og planen er at den ferdige skjenebanen skal vera montert i Rennfast-tunnelen før jul.

– Har det vore vanskeleg å få til ein slik modell?

– Det er eigentleg ei grei sak for oss å laga ein slik skjenebane, men det nye er at det blir ei kurve på banen. Det er me ikkje så vane med, seier Kjartan Gilje, som har teikna modellen for TKS. – Det var mest naturleg for oss å gå til TKS fordi dei er spesialistar på heis- og kransystem, seier Pål Undheim.

Det har likevel trukke ut i tid med å få ferdig nyoppfinninga. Ideen og prin-

sippet har vore klart lenge, men det er kontrakten mellom TKS og Statens vegvesen som har teke lang tid for å få i boks.

– Stor papirmølle for ei lita sak, seier Undheim.

– Har de justert mykje på den opprinneleg ideen?

– Nei. Me fortalde om tankane våre til TKS, så kom dei med forslag om å nytta tannhjulsskjene.

Dragsug

Undheim fortel at dei har møtt nokre motførestillingar.

– Men det må vera lovleg å prøva noko nytt. Nå står det att å prøva korleis systemet fungerer inne i tunnelen. Målet er å få hengt det opp innan veke 50.

– Me må vera sikre på at dette står 100 prosent fast. Det er jo alltid ei viss grad

av uvisse på grunn av det enorme dragsuget inne i tunnelar. Men fast skal me få det.

I fyrste omgang skal skjenebanen monterast og prøvast ut i Byfjordtunnelen.

– Er det planar om å prøva det ut andre stader?

– Me skal sjå korleis det fungerer i Rennfast nå, så er det kanskje behov i andre tunnelar og etterkvart, seier Undheim.

Den andre oppfinnaren, Per Skårland, seier at han ikkje veit om liknande patent utanfor landets grenser.

– Det er spesielt for Norge med alle tunnelane, og det er nok dermed meir aktuelt for oss enn i utlandet med ein slik skjenebane. Elles i Norge veit eg det er montert ordinære fotoboksar i Oslofjordtunnelen fordi der er det betre plass på kantane, seier Skårland.

Idylliske Sogndalsstrand



Vellykket avslutning for pensjonistene

TEKST: EVA VIVOLL
FOTO: KARL E. GRUDE

15. november var alle som har blitt eller blir pensjonister i år 2000 invitert for å markere slutten på et langt yrkesaktivt liv i Statens vegvesen. I alt 15 pensjonister var med på turen, sammen med sine overordnede, bare tre var forhindret fra å delta.

I år gikk turen med buss til Sogndalsstrand, med innlagt stopp på Ålgård der det var enkel bevertning. Etter ha kjørt over Åros bru, den nyrestaurerte steinhvelvbrua, ble følget møtt av innehaver av Sogndalsstrand kulturhotell, Eli Laupstad Omdal. Hun tok deltakerne med på en interessant og lærerik spasertur der hun fortalte fra den gang Sogndalsstrand virkelig opplevde vekst og glanstid. Etter omvisningen ble pensjonister med følge servert nydelig middag på Sogndalsstrand kulturhotell. Under middagen overrakte vegsjefen både

blomster og gaver som takk for innsatsen som hver og en hadde gjort for Statens vegvesen. I talen til pensjonistene fortalte han at det var 5. gang han var med på den tradisjonelle pensjonisttilstelningen som vegsjef. Men det var første gang han var med på en samling der pensjonistene hadde så lang fartstid i vegvesenet. De 15 nyslåtte pensjonistene som var til stede har nemlig i gjennomsnitt arbeidet 34 år i etaten. Den som har arbeidet lengst er Georg Åsen med sin 49 år og 9 måneder. Vegsjefen påpekte også det samfunnsnyttige og viktige arbeidet Statens vegvesen utfører, og at de alle gjennom årene hadde vært en viktig del av denne innsatsen. Samlingen ble avsluttet med kaffe, kaker og hyggelig drøs, i trygg forvisning om at Statens vegvesen har vært en god arbeidsplass.



Fra venstre: Kåre Gilje POS, Rolf H. Ness POS, Kjell Dalaker TT, Arnt Svanes PS, Johan A. Berentsen T1, Sverre Helgeland PON, Jakob Tednes PDK, Tor Klausen PA, Torleif Prestegård T1, Vegsjef Tor Geir Espedal, Peder S. Tørresdal PON, Alv Vårvik Veg-Prod T1, Lars Aksland PON, Kjell Nesheim PON, Kari Bjørheim UST og Georg Aasen POS. Arvid Eide, Eirik Soma og Odd Helleren, alle PA, var forhindret fra å delta.

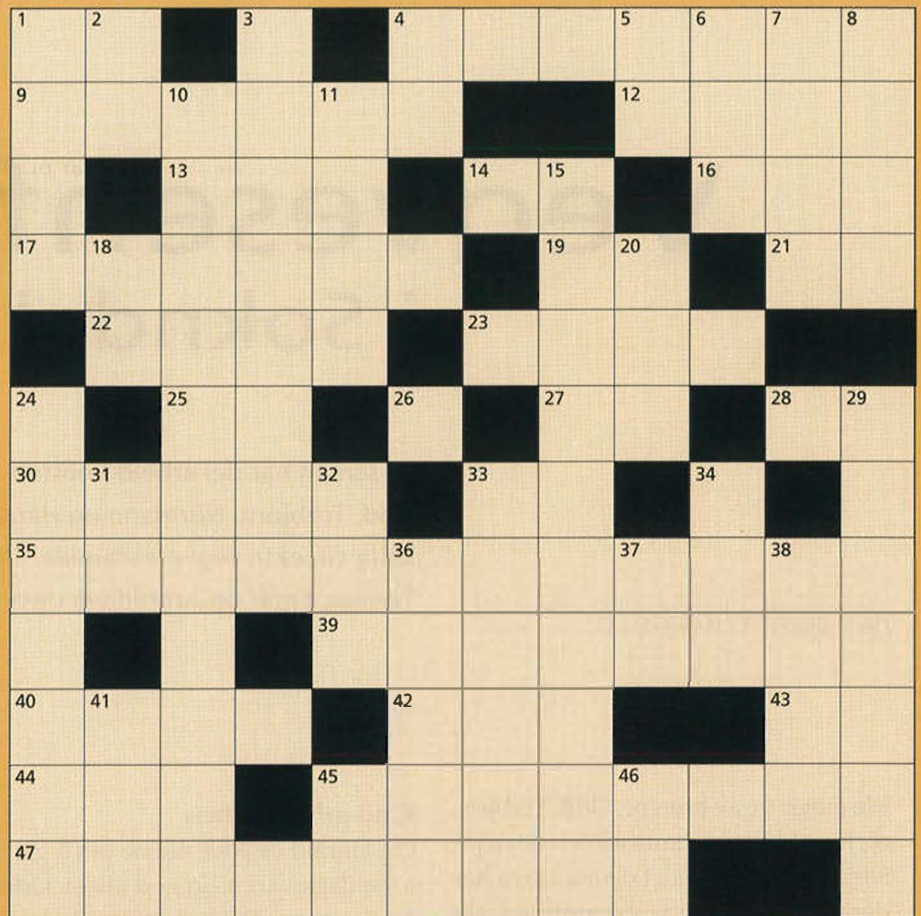
KRYSSORD

VANNRETT

1. Gli
4. Vitenskap
9. Blankett
12. Men
13. Ikke inne
14. Spørre
16. ... Normann
17. Blomst
19. Ukeblad fork.
21. Tresort
22. Profet
23. Bib. Navn
25. Plagg
26. Infinitivmerke
27. 3,14
28. Elv
30. Kneiper
33. Karl Eriksen
35. Liggeunderlag
39. Vaktmesteren
40. Hodeplagg
42. Vasket omv.
43. Tonen og noten h
44. Vakker
45. Lindring
47. Eneboeren

LODDRETT

1. Dyr
2. To like
3. Fødested
4. Naske
5. Tillate
6. Musikkinstrument
7. Dessert
8. Land
10. Etergildene
11. Mye vil ha
15. Betjente
18. Voks
20. Utstikker
24. Plaske
29. Fra Bosnia
31. Sivbåt
32. Belte
33. Elev
34. Kampplass
36. Aberet
37. På kjøretøy fra Libanon
38. Ende
41. Fisk
45. Bakke
46. Artikkel



nr. 6/2000 B O K M Å L

Løsningen på kryssord nr. 6/2000 sendes til:

RYGJAVEGEN

Postboks 197, Sentrum, 4001 Stavanger Innen 15. februar 2001

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 5/2000

Vinnere av kryssord nr. 5/2000

Margrete Skogen

Imsland
5583 Vikedal

Ansgar Trodahl

Ryggv. 60
4070 Randaberg

Vinnerne får tilsendt en klokkeradio

Vegvesenfamilie i Sokndal

Til saman har dei arbeidd nesten 160 år i Statens vegvesen, brørene Odd, Torbjørn, Normann og Harald Hellenen. Dei kjem frå det me kan kalla ein ekte vegvesenfamilie. Far deira, Ommund, og farbrørene Tønnes, Einar og Arnold var også vegarbeidarar.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Me møter tre av brørene, Odd, Torbjørn og Harald, i barndomsheimen deira på Steinberg i Sokndal. I denne stova har det vore mang ein vegvesenprat fram etter åra. Også den ettermiddagen Rygjavegen-medarbeidaren er på besøk blir praten både lang, livleg og interessant. Alle tre har mykje å fortelja. Dei har så mange minne, og ikkje minst gjeld det gode minne.

Familietreff

Torbjørn fortel frå den tida åtte Hellenenkarar arbeidde samtidig i etaten. Då kunne det minna om familietreff når dei møttest på arbeidsplassen. Ein gong hadde fire av fem i eit arbeidslag etternamnet Hellenen. Det var under bygging av ein tunnel i Rekefjord, der Torbjørn arbeidde saman med farbrørene Tønnes, Einar og Arnold. Nå er både Tønnes, Einar, Arnold og Ommund døde. To av dei fire sønene til Ommund, Odd og Torbjørn, har nyleg blitt pensjonistar. Yngstebroren Harald har ennå over ti år igjen før han når pensjonsalderen. Men Harald håpar at han ikkje skal bli den siste vegvesen-arbeidaren i familien. – Sonen min Karsten, som nå er 16 år, tar sikte på ei utdanning som skal kvalifisera han til arbeid i Statens vegvesen. Eg vil bli glad dersom han får arbeid i vegvesenet, for det er ein god arbeidsplass, seier Harald.

God arbeidsplass

Og Harald er ikkje aleine om å gje arbeidsgjevaren sin god attest. Odd fylgjer opp: – Det har vore gode år med interessant arbeid og mange gilde og trivelege arbeidskameratar. Det vil vera heilt umulig å seia noko anna. Også Torbjørn understrekar det gode arbeidsmiljøet. Han seier at han har hatt eit godt forhold til alle han har arbeidd saman med; og det er mange etter 40 år på vegen. Likevel vil han særleg framheva den gjengen han kallar «moiarane». Gjennom 15 år var Moi veggarasje fast oppmøteplass for Torbjørn. – Det er den finaste tida mi i vegvesenet. Moiarane var einestående å arbeida saman med, seier han.

Tilsett av Nesvold

Både Odd, Torbjørn og Normann begynte på veganlegg i Sokndal i 1958. Det var nokså enkelt. Dei oppsøkte dåverande oppsynsmann Henry Nesvold og spurde om arbeid. – Nesvold var rakleg han og sa at det var o.k., kommenterer Odd.

Nokre år seinare tok også Harald turen til Henry Nesvold, og arbeid fekk han – like enkelt som brørene fekk arbeid nokre år tidlegare.

I 1961/62 var Odd og Torbjørn tilsett i havnevesenet for ein periode og var med på bygginga av den nye moloen

i Sogndalstrand. Men deretter har det vore vegvesenet heile tida.

Maskinar og sykkel

Odd er først og fremst maskinmann. – Eg har meir eller mindre vore maskinførar heile tida sidan 1962, så eg har fare over det meste av maskinar, seier han. Kanskje er det for å koma bort frå maskinduren at Odd i mange år har vore ein flittig syklist. Sjøl trur han ikkje det, men han framhevar den fine kjensla som det er å lydlaust kunne tilbakeleggja mil etter mil på sykkelen. Både aleine og saman med andre syklistar frå Helleland, der han bur, har han sykla mange lange turritt. Ein gong rasa han igjennom Den store Styrkeprøven, 54 mil frå Trondheim til Oslo. Som 53-åring tilbakela han turen på imponerende 20 timar og 27 sekund.

Trivsel med dyr

– Sykkelen min blei stolen for 40 år sidan. Seinare har eg ikkje sete på ein sykkel, kommenterer Torbjørn til broren sine milslukar-meritter. For han har fritida stort sett gått med til gardsarbeid. Han overtok heimegarden på Steinberg og syns det er ein fin hobby, for annaenn hobby er det ikkje, meiner han. – Men det er trivsel å stella med dyr, og då får det våga seg om ein ikkje tener så mykje på det.



Torbjørn, Harald og Odd Hellen i tunet på barndomsheimen deira, garden Steinberg. Hunden til Torbjørn, Laika, hadde også lyst til å bli fotografert.

Som heilt ung ville Torbjørn bli sjømann. – Eg var fast bestemt og hadde søkt om opptak på skuleskip, men så dukka vegarbeidet hos Nesvold opp.

Fann runesteinen

Torbjørn er mannen som oppdaga den kjente runesteinen i Sokndal, då han var med på ryddearbeid i Sokna i 1971. – Eg fann den eine delen av steinen. Då blei det liv og røre. Det kom folk frå alle kantar. Seinare kosta og sopa me kvar einaste stein i elva, og etter ei tid fann me også den andre delen av runesteinen, fortel Torbjørn.

Grus, asfalt og gardsdrift

Harald hadde sin første jobb som flisegutt for oppsynsmannen under vegstikking. Men snart blei det grus og asfalt. Og det har det vore sidan. I

mange år arbeide han på den mobile knusaren. Sidan 1987 har han vore med i fresegjengen. – Eg likar arbeidet. Ulempa er at me arbeider mykje både i nord-fylket, i Vest-Agder og Aust-Agder. På den måten blir eg lite heime, seier Harald. Og heimen hans er på Barstad i Sokndal. Der driv han gard saman med kona.

– Gardsarbeidet kjem i andre rekke. Vegvesenet går føre alt og så blir det å ta skippartak på garden i helgene og i ferien, seier han.

Ta vare på arbeidsmiljøet

Både dei to som nyleg har blitt pensjonistar og Harald er sterkt opptatt av den omstillinga som Statens vegvesen er oppe i. Som så mange andre, uttrykker dei uro over framtida til etaten.

– Eg likar ikkje den sentraliseringa som er på gang, seier Harald og han tvilar på om det fører til større effektivitet. Elles strekar han kraftig unna at Statens vegvesen Rogaland er på topp når det gjeld fresing og dekkelegging. – Ingen private entreprenører kan hamla opp med oss der, meiner han.

Odd og Torbjørn framhevar ennå ein gong det gode arbeidsmiljøet og den trivselen dei har opplevd gjennom sine mange yrkesaktive år.

– Dersom omstillinga fører til at mykje av dette går tapt er eg redd for at det blir så som så med effektiviseringa, seier Odd. Torbjørn er enig: – Trivsel på arbeidsplassen er kanskje det aller viktigaste, dersom me skal få arbeidet unna på ein god og effektiv måte.

Samlet vegetat

best for brukerne

AV EVA VIVOLL

– Statens vegvesen Rogaland ønsker en fortsatt samlet veg- og vegtrafikketat, og mener dette er den beste løsningen for vegbrukerne, sier vegsjefen i en kommentar til Oppgavefordelingsutvalgets utredning av arbeidsfordelingen mellom stat, region og kommunene. Vegsjefens syn er i samsvar med høringssvaret fra Vegdirektøren.

Vegsjefen er også opptatt av å sikre og styrke den kompetansen etaten representerer i fylket.

– Det er viktig å ha nærhet til og kunnskap om de utfordringer regionen står overfor, både kort og langsiktig, ikke minst fordi samferdsel vil være et viktig redskap for regional utvikling.

TO ALTERNATIVER

I praksis står vegsektoren overfor to alternative måter å omorganisere på:

- Vegvesenet forblir samlet som i dag, men effektiviseres og utvikles internt slik vi allerede er i gang med.
- Vegvesenet og etatens ansvar for veg- og trafikkforvaltning spres på flere organisasjonsheter uten en felles faglig og organisatorisk overbygning, dels under statlig og dels under fylkeskommunal styring.

Det er det siste alternativet flertallet av Oppgavefordelingsutvalgets medlemmer går inn for.

HØRINGSSVARET

I høringssvaret går Vegdirektøren blant annet inn for en samlet statlig etat, en vesentlig reduksjon av antall vegkontor, og at en del oppgaver flyttes fra Vegdirektoratet til enheter utenfor Oslo.

I stikkordsform innholder høringssvaret følgende punkter:

- Statens vegvesen beholdes som en samlet statlig veg- og vegtrafikketat med ansvar for riksvegene, vegtrafikkinformasjon og forvaltning av trafikant- og kjøretøysaker. Vegvesenet kan også tilby faglig bistand til kommunene.
- Staten har ansvaret for drift og vedlikehold av hele riksvegnettet. Det samme gjelder investeringer for å sikre en minstestandard og for å ivareta nasjonale mål for trafiksikkerhet og miljø. Kommunene tilbys hjelp til forvaltnings- og produksjonsoppgaver på det nye kommunale vegnettet.
- Stortinget vedtar, som i dag, prioritering og bevilgninger til større investeringer på stamvegene, den viktigste delen av riksvegnettet.
- Et regionalt politisk nivå opprettholdes med regional planlegging og utvikling som et viktig ansvarsområde. Regionale transportinvesteringer finansieres fra en samlet statlig rammebevilgning og prioriteres av det regionpolitiske organet.
- Statens vegvesen har ansvar for gjennomføring av investeringer på riksvegene.
- Antallet vegkontor reduseres vesentlig. Oppgaver som krever spesiell kompetanse eller har lite omfang, konsentreres ved enkelte vegkontor, eller i Vegdirektoratet. En del oppgaver flyttes fra Vegdirektoratet til vegkontor eller andre enheter utenfor Oslo.
- Publikums tilgang til vegvesenets førstelinjeprodukter styrkes ved økt kompetanse og større ansvar hos lokale trafikkstasjoner og produksjonsheter, utvikling av døgnåpne IT-baserte tjenester og samarbeid med kommunale servicekontor.

Vegdirektørens hørings svar er avgitt på vegne av hele Statens vegvesen, og vegsjefenes synspunkter er en del av grunnlaget. Hørings svaret er sendt Det kongelige kommunal- og regionaldepartement. På bakgrunn av alle høringsuttalelsene skal departementet utarbeide en stortingsmelding som skal legges fram våren 2001.



Øistein Lende
Fagarbeider, PA



Sveinung Rosland
Fagarbeider, POS

Odd Jostein Aas
Fagarbeider, PA

Jon Erik Skjørestad
Fagarbeider, POS

Georg Lunde
Fagarbeider, POS

Audun Høgstø
Speisalarbeider, PDK

50

Jon Schreuder
Utbyggingsavdelinga, Vegkontoret
19. desember

Else Askeland
Trafikkavdelinga, Vegkontoret
4. januar

Tor Kåre Austrheim
Produksjonsavdelinga, Haugesund
16. januar

Tormod Nag
Trafikkavdelinga, Vegkontoret
6. mars

60

Halvor Folgerø
Vegsjefens stab, Vegkontoret
13. desember

Kjetil Nordbø
Produksjonsavdelinga,
25. desember

Hallvard Solheim
Produksjonsavdelinga, Bærheim
7. januar

Signe Flikke
Administrasjonsavdelinga,
Vegkontoret
12. februar

PR PersonalRessurs

Fra januar 2001 går Statens vegvesen over til nytt lønns- og personaldata-system. Det gamle systemet, TLP2000, blir byttet ut med PersonalRessurs. Den viktigste endringen er at man går over fra karakterbasert til grafisk brukergrensesnitt. (til mer «pek og klikk» system eller Windowsbasert). Systemet vil også inneholde flere muligheter for den enkelte bruker. Dette gjelder spesielt innenfor personalområdet som er betraktelig forbedret i forhold til TLP. Ved hjelp av rapportverktøyet Discoverer vil det også være bedre og større muligheter for rapportering. PersonalRessurs inneholder også et kompetanseverktøy som vil erstatte KOS.

Det nye systemet vil ikke innebære vesentlige endringer for den enkelte ansatte, bortsett fra tildeling av helt nye ansattnummer.

Vegveven inneholder mer informasjon om det nye systemet. Gå inn under it-prosjekt personal. Les også VegAvisa nr 045.

Av Bjørg Marit Håland

For 25 år sidan

MOTORVEGEN SØR FOR HINNA

Etter at motorvegstrekingen fram til Boganes ble åpnet for trafikk sommeren 1974, ble det tatt et «hvileår» for å komme à jour med planlegginga og arbeidet med grunnerverv. I 1975 har det derfor skjedd svært lite på anleggssektoren, bortsett fra en del kompletteringsarbeider langs den strekinga som er satt under trafikk.

De tidlige planene om bygging av en ny høyklassig by (motorby) mellom Stavanger og Bryne antas i dag å ligge langt fremme i tid. De nærmest forestående oppgaver er å få bygget E18 utenom Sandnes sentrum, samt å bygge omkjøringsvegen utenom Kleppekrossen.



Nils Lausund
Produksjonssjef



Kva skal vi brukast til?

Så har år 2000 nesten gått over i historia. I dette året hende eit par forunderlege saker. Eit forventa overskott vart tilbakeført U og T slik at dei kunne bestille gratis-tenester frå oss, og vi har blitt evaluert til å vere lite tevlingsføre. For å bli meir konkurransedyktige må vi med andre ord redusere overskottet i det bedriftslike rekneskapet. Vi som sit midt oppe i dette forstår sjølv-sagt samanhengen, men fenomenet får truleg ikkje noe eige kapittel i lærebøkene på BI og NHH. Godt er det, for dei fleste på avdelinga byrjar å bli grundig lei av å ikkje vite kva som er bra. Kritikkk får vi ved overskott, kritikkk får vi ved underskott. Kritikkk får vi dersom marknadsdelen er for høg og kritikken er ikkje langt borte dersom vi ikkje tek på oss alle oppdrag som må utførast så snart råd er. Spørsmålet; kva skal vi brukast til?, har plaga avdelinga i 5° år. No ser det endeleg ut for at Statskonsult vil gi oss svaret ein gong ut på vårparten.

Går det som eg trur (og eg understrekar trur), vil det snarleg kome tider der vi må kjempe om dei fleste oppdrag og bli vurdert etter kvalitet og pris. Skal vi oppretthalde arbeidsplassane må vi bli billegare enn private firma og vere minst like gode på kvalitet som no. For å få dette til må vi ete nokre kamelar og bite i ein del sure eple.

Vi må stille spørsmål om vi har råd til å betale 1,6 mill. for kontora produksjonssjefen har inne på vegkontoret når frigjorde brakker på Mariero enkelt kan flyttast til Bærheim. Kan vi betale for fleire og betre administrative tenester enn vi har bruk for?

Blir tilhøva lagt til rette for ærleg konkurranse, vil vi – etter først å ha fått oss noen midt i fleisen – finne oss godt til rette i ein tøff marknad. Men ein del elementær økonomisk teori må vi akseptere.

- Effektivisering består i å flytte arbeidskraft til områder der etterspørselen etter tenester er større.
- Produksjonsapparatet må vere tilpassa etterspørselen. Enkelt og greitt i teorien, men kanskje ikkje like lett å akseptere for oss som teorien omfattar.

Landet klarer seg sikkert godt utan 19 vegsjefar og 18 produksjonssjefar, men Rogaland klarer seg ikkje med særleg færre arbeidarar tilknytta drift og vedlikehald av vegnettet.

Til slutt vil eg ønskje alle ei god jul og eit godt nytt år, ikkje minst dei som er ansvarlege for dette bladet. Grafisk senter er eit godt døme på korleis kompetanse, iver og marknadsorientering gir resultat, mellom anna i eit bedriftsblad alle er stolte over.



Frå Visnes på Karmøy som tidlegare var eit stort gruvesamfunn. Kopperen til Frihetskudinna i New York kom frå gruvene her. I framgrunnen ser me gruvekafeen og i bakgrunnen til venstre gruvemuseet.

Foto: Harald Sel

Praktbok om kaiar i Rogaland



«Kaiane våre» med undertittel «Rutekaiutvikling i Rogaland» er ei ny bok frå Njål Tjeltveit. Boka er utgitt av Statens vegvesen Rogaland og det er vårt grafiske senter ved Bodil Dam Bustad som er ansvarleg for layout. Njål Tjeltveit skriv om kaiar i Rogaland frå den første kaien og fram til nå. Boka er rik på bilete og illustrasjonar, og ein får vita korleis båttrafikken har endra seg og minka i forhold til tidlegare. Kaiplassen var i gamle dagar ein samlingsplass der folk møttest for å prata, handla eller berre sjå om det kom folk med båten. Nå har bil og buss ført til at det er mindre behov for kaiene enn tidlegare.

Njål Tjeltveit er kultursjef i Hjelmeland. Han er utdanna lærar og har tidlegare arbeidd i skulen. Han har og vore journalist i NRK og redaktør i Bygdaposten for Hjelmeland.

Njål Tjeltveit nyttar mykje av fritida på å skriva lokalhistoriske bøker, og dei har det blitt mange av. Samferdsel er eit tema han interesserer seg for. Han har mellom anna skriva bok om gamle fjellveggar mellom Rogaland og bygdene austanfor, han har skriva bok om Ryfylkevegen og fleire andre bøker om ruteferdsel.

I «Kaiane våre», som i andre av Njål Tjeltveit sine bøker, blir lokalhistorie formidla på ein grundig, interessant og koseleg måte. Tjeltveit har i tillegg eit rikt og godt språk.

Boka er dessutan eit nytt praktarbeid frå Statens vegvesen Rogaland sitt grafiske senter. Det har blitt ei veldig fin bok med ein ryddig og smakfull layout.

Harald Sel

TILLITSVALGTES SPALTE



Kristoffer Skjørestad
Norsk Arbeidsmannsforbund (NAF)

Statens vegvesen i endring

Det som opptar oss mest i disse dager er behandlingen av oppgavefordelingsutvalget sin innstilling, som kan få stor betydning for oss som er tilsatt i Statens vegvesen. Høringsfristen var 1. november og vegdirektøren har sendt sitt syn til Kommunal- og regionaldepartementet. Hovedbudskapet fra Vegdirektøren er at Statens vegvesen fortsatt bør være **en samlet statlig etat**. Dette er et syn også vi deler, og som vi i fremtiden bør argumentere sterkt for overfor både politikere og sentrale organisasjoner.

Parallelt med dette har Samferdselsdepartementet engasjert Statskonsult for å se på en fremtidig organisering av produksjonsavdelingen i vegvesenet. De skal levere sin innstilling 1. mars neste år. Mandatet som Statskonsult har fått er at utredningen må spenne fra en divisjonsmodell til full utskillelse i et statlig aksjeselskap eid av Statens vegvesen, og med dagens modell med 19 vegkontorer som sammenligningsgrunnlag.

Slik vi tolker mandatet er mulighetene for å beholde dagens modell liten. Det minst radikale nå er at vi får en divisjonsmodell, dvs at produksjonsavdelingen ikke lenger blir å finne på 19 vegkontor, men blir en egen divisjon rett under vegdirektøren. Det finnes også andre alternativ, hvor man i verste fall kan risikere at vi ikke lenger blir statstjenestemenn.

Etter min mening er det viktig å se disse to sakene i sammenheng. Vi ønsker ikke oppsplitting av etaten. Produksjonsavdelingen bør fortsatt være en del av Statens vegvesen og da som en likeverdig del på lik linje med de andre avdelingene i etaten. Dette vil samfunnet tjene på, i form av god kvalitet på drift og vedlikehold av vegnettet og et samlet trafikkisikkerhetsarbeid hvor vi kan engasjere oss på områdene veg, kjøretøy og trafikant. Videre får vi utnyttet vår spisskompetanse på investeringssiden hvor vi opererer med konkurransedyktige priser, noe som har virket markedsregulerende over lang tid. I tillegg vil vi kunne utnytte vår kompetanse i god samfunnsplanlegging på tvers av kommunegrensene og snevre spesialinteresser.

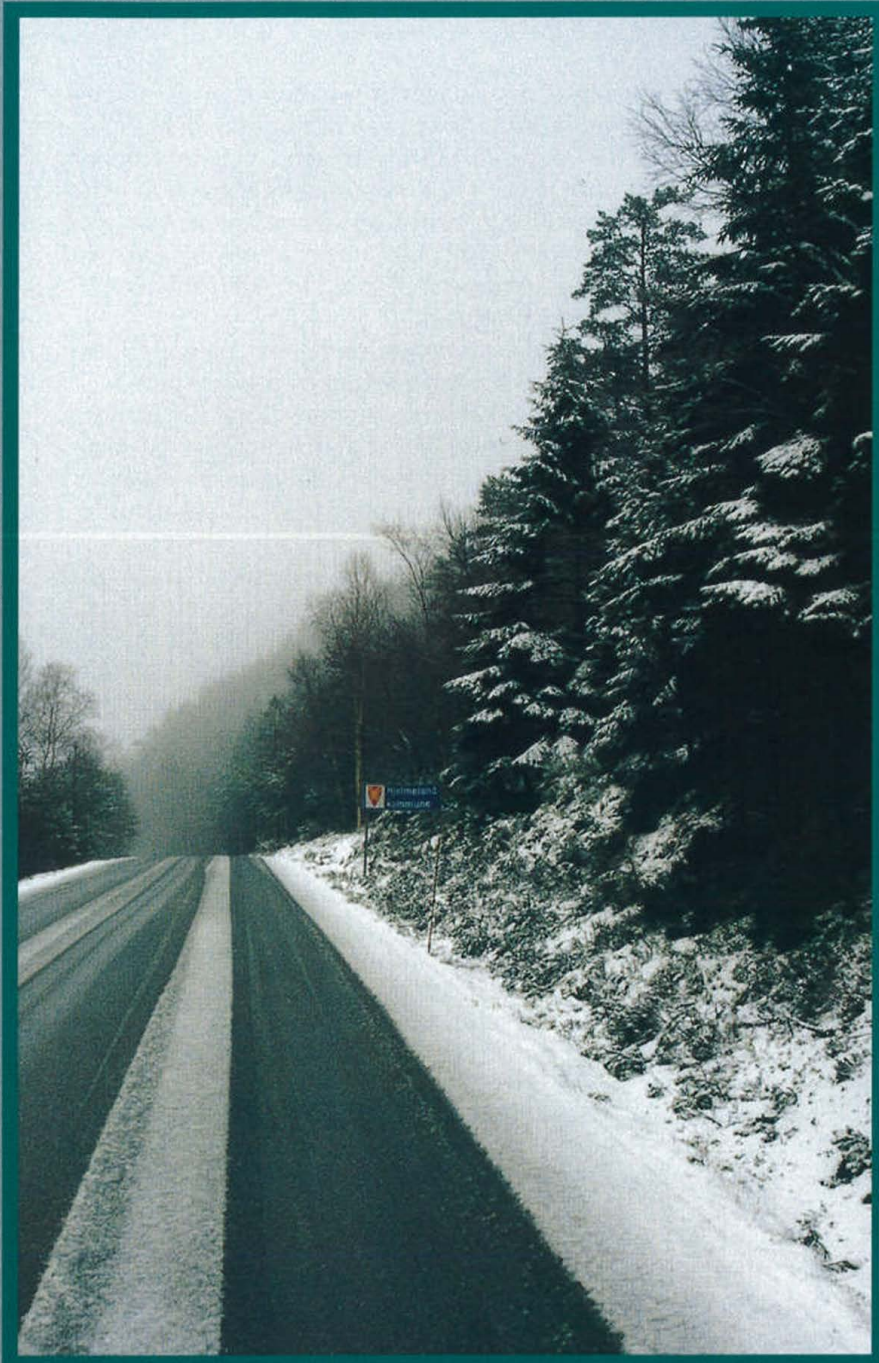
Vi arbeider nå med et effektiviserings- og omstillingsarbeid. Dette blir nå som mindre krusninger å regne, sett i forhold til sakene ovenfor. Likevel er det viktigere enn noen gang at vi engasjerer oss på en positiv måte i dette arbeidet. Her kan vi vise omverden at vi er endringsvillige, at vi er opptatt av rasjonelle løsninger, og at vi viser at vi kan gjøre tiltak uten ytre press og pålegg.

Det er min klare oppfatning at vi både kan konkurrere på pris og kvalitet. Derfor burde vi satse mer på en offensiv markedsføring av Statens vegvesen, slik at vanlige folk og beslutningstakere får innsyn i de faktiske forholdene. Makter vi dette, er jeg ikke i tvil om at vi også i framtiden blir betrodd de viktige samfunnsoppgavene vi har i dag. Jeg vil derfor gi Ledermøtet ros for deres initiativ når det gjelder å informere lokale og sentrale politikere. Det må være i alles interesse at det arbeides for å få en organisasjon som brukerne er best tjent med.

God Jul



RETURADRESSE:
Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197, Sentrum
4001 Stavanger



**Frå riksveg 13 ved
Tydalsvatnet like ved
grensa mellom kommunane
Strand og Hjelmeland.**



Statens vegvesen
Rogaland