

Rygja veggen

Fest i Haugesund

Side 6

Vegomlegging på Ualand

Side 10

Vegbygging i Garborg-land

Side 14

Sensor for 28 000

Side 24





Vestlandsregion og store endringer for produksjonsavdelinga

Vegdirektøren har nå levert det som er hans forslag til regioninndeling på myndighetssiden i framtidens vegvesen. Fem regioner er hans forslag, og vi er plassert i region med Hordaland og Sogn og Fjordane. Det var ikke det resultatet vi håpet på. I det lengste hadde vi håpet på noen flere regioner der det var rom for Stavanger som regionsenter. I region vest ligger det i kortene at Bergen blir regionsenter, selv om vi vil hevde at det ikke er selvsagt.

Avstandsulemper har man i andre regioner også, og der ser det ikke ut til at det er til hinder for en effektiv vegadministrasjon. Regioninndeling og plassering av regionsenter avgjøres endelig av Stortinget, sannsynligvis i forbindelse med budsjettbehandlingen til høsten. Vi kan jo håpe på at lokale politikere kan ta opp hansken og arbeide for plassering av regionsenteret i Stavanger. All regional statsforvaltning kan jo ikke havne i Bergen !

Det går også mot store endringer for vår produksjonsavdeling. Vegdirektøren foreslår en divisjonsmodell med en sentral og enten tre eller fem regionale administrasjoner. Det betyr atskillig mindre folk i ledelsesapparatet. På fagarbeidernivå vil bemanningen være avhengig av konkurransedyktigheten. Det skyldes at man etter hvert vil måtte konkurrere om flere og flere oppdrag. Forutsatt at konkurransedyktigheten er så god som vi tror den er, vil det sannsynligvis bety at produksjon kan klare seg med en forsiktig nedbemanning slik vi har praktisert det i de seneste årene.

Jeg, og de fleste som jobber i Statens vegvesen, har et hjerte som banker for etaten vår. Vi kan kritisere og være uenige om mange ting internt, men vi har det til felles at vi er glad i etaten og ønsker det aller beste for den. Vi identifiserer oss med vegen, trafikantene og kjøretøyene. De er en del av oss og gir oss vårt daglige brød. Når vi nå går inn i en omstillingsprosess, er det viktig at vi tenker på at Statens vegvesen har et stort og vidt oppgavespekter i vårt fylke (og det ganske land). Et bærende prinsipp i den nye organisasjonen er at oppgavene skal løses nærmest der de er. Det betyr at det er ingen som skal flytte til Bergen for å løse oppgaver i Rogaland. De løses best i Rogaland. Så får organisering av hele virksomheten være en skål for seg. Om man rapporterer hit eller dit spiller egentlig mindre rolle. Oppgavene løses best der de er.

Tor Geir Espedal

Vegsjefteigen 2

Bedriftsblad – etatsavis 3

Storhaugtunnelen
opna 4



Fest for Haugesund
trafikkstasjon 6

Vegdirektøren i produk-
sjonsområde nord 8



Spørreundersøkelse som
grunnlag for Rogfast 9

Vegomlegging
på Ualand i Lund 10

Opning av Såmesund
bru på Kvitsøy 12

Miljøpris for
Storhaugtunnelen 13

Gang- og sykkelvegbru
på Jørpeland 13

Utbetring av veggen
Undheim – Tjåland
i Time 14

Ryfylkevegen som
reiselivsprodukt 16



Fotoboks i
Byfjordtunnelen 19

Bilmekaniker-lærlinger
i Haugesund 20

Sommarjobb for
ingeniørstudentar 21

Kryssord 21

Arne Andersen – ein
gild mann frå Tasta 22



Trygg Ellingsen
i Ålgård 23

Johan A. Berntsen
– sensor for 28.000 24

Personalnytt 25

Avdelingsleiar-
kommentar 26

Fem regionar 27

Tillitsvalgtes spalte 27

Rygjavegen

Nr. 3 – Juli 2001

Ansvarleg

redaktør: Harald Sel

Redaksjon: Eva Vivoll

Redaksjonsråd: Tove Dirdal, Nils Lausund, Oddveig Levang,
Tormod Nag, Rune Sandven, Asbjørn Wiik

Sats/layout: Grafisk senter, Statens vegvesen Rogaland

Trykk: Centrum Trykkeri as

Framsidedfoto: Harald Sel

Portalen til Storhaugtunnelen på Strømsbru-sida.
Dekorasjonen er laga av biletkunstnaren Marit Ånestad
og inspirert av brosjø funnen i grav på Storhaug.

Bakside: Harald Sel

Opplag: 1900 eksemplar

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



Statens vegvesen skal få ei landsdekkande etatsavis. Denne skal erstatta både Veggen og Vi, Rygjavegen og dei bortimot 20 andre fylkes-bedriftsblada. Endringa vil truleg bli sett i verk frå årsskiftet.

Eit utval har gjort ei grundig utgreiing om bedriftsblada i etaten og la i vår fram si innstilling. Konklusjonen var at Statens vegvesen bør få ei ny etatsavis. Innstillinga er seinare grundig drøfta, mellom anna på vegsjeftemøte og i møte med dei faglege organisasjonane. På grunnlag av dette har vegdirektøren slutta seg til innstillinga.

Den nye avisa skal i regelen koma ut kvar 14. dag, totalt med om lag 20 nummer i året. Det er ei viktig målsetting at avisa skal gje ei god dekning for heile landet. Difor er det lagt opp til ein desentralisert redaksjon, med journalistar i alle regionar.

Det er ved denne endringa som så ofte elles, ein både vinn og tapar. Ei landsdekkande avis vil nok aldri fullt ut kunne erstatta dei lokale blada når det gjeld det nære, kjende og kvardagslege stoffet. Fylkesbedriftsblada har også vore viktige som lokale profileringsorgan overfor politikarar, skular og nærmiljøet elles.

På den andre sida vil ein kunne vinna mykje ved å konsentrera kreftene om ei felles etatsavis. Ved ei bevist haldning vil ein kunne overføra det beste ved fylkesbedriftsblada til den nye avisa, samtidig som avisa blir meir aktuell og samlande for Statens vegvesen.

For min del er dette siste nummeret av Rygjavegen som eg er redaktør for. Birgit Høiland Gudmestad skal ha ansvaret for «siste etappe» av bladet si nesten 30-årige historie.

Eg takkar dei mange eg har hatt kontakt med og som har gitt tilbakemeldingar. Det er ikkje minst gjennom bladarbeidet eg har blitt kjent med dei aller fleste som har arbeidd i Statens vegvesen Rogaland gjennom dei siste 18 åra. Det er mange gilde, trauste og dyktige folk.

Særleg vil eg takka Eva Vivoll og Birgit Høiland Gudmestad som dei siste åra har vore medarbeidarar i redaksjonen. Og ikkje minst vil eg takka vårt grafiske senter, som sidan 1989 har hatt ansvaret for sats og layout / utforming, først ved Bodil Dam Bustad og seinare ved Sissel Norland. I fellesskap har me utvikla Rygjavegen til eit av dei beste bedriftsblada i landet.



Harald Sel



Ordfører Leif Johan Sevland skar over båndet og kunne erklære Storhaugtunnelen for åpnet. En glad vegsjef følger med.



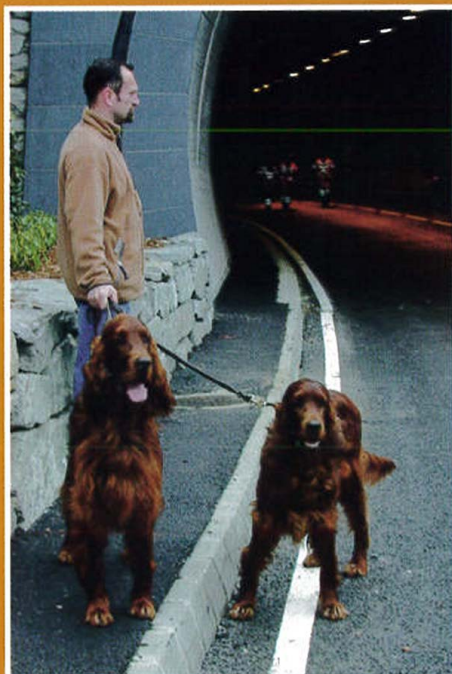
Forfatteren Gunnar Roalkvam hadde skrevet prolog om Storhaugtunnelen.



Først i veteranbilkortesjen kjørte Stavanger kommunes gamle brannbil.

SALUTT for Storhaug

Tirsdag 22. mai smalt det igjen på Storhaug. Denne gangen var det ikke salvene fra tunnelsprengingen som fanget folks oppmerksomhet. Nei, det var et gedigent fyrverkeri som markerte åpningen av den etterlengtede Storhaugtunnelen.



Også setterne Alex og Lord tok en tur gjennom tunnelen med eier Geir Runestad.

TEKST OG FOTO: EVA VIVOLL

I 25 år har Storhaugbeboerne ventet på tunnelen som skal ta bort gjennomgangstrafikken i bydelen. Og folk var møtt fram i hopetall. Stort og smått, tobeinte og firbeinte. Alle vil ha en bit av åpningsfesten, tunnelkaka og grillmaten.

ORDFØREREN ÅPNET

Det var ordføreren i Stavanger, Leif Johan Sevland, som skar over nasjonalbåndet og dermed kunne gratulere alle fremmøtte med den nye tunnelen. Og både ordfører Leif Johan Sevland, fylkesordfører Roald Bergsaker og vegsjef Tor Geir Espedal talte varmt om planlegging, framdrift og resultat. Storhaugtunnelen ble første gang offisielt foreslått i Norsk Vegplan i 1975. Det tok altså 25 år før Østre bydel fikk redu-

sert gjennomgangstrafikk og Storhaug bedre nærmiljø, som hovedhensiktene med tunnelen har vært.

ÅPNING FOR ALLE

Under den offisielle åpningen var det mer enn ny tunnel å glede seg over. Storhaugs egen forfatter, Gunnar M. Roalkvam, fremførte selvforfattet prolog. Både Storhaug skolekorps og Nylund skolekorps spilte feiende marsjer. Og ungdommer fra Midjord bydelshus opptrådte med feiende og halsbrekkende øvelser i rap-dans. Til slutt kom veteranbilene i kortesje gjennom tunnelen. Så her var det absolutt noe for både gammel og ung. Presis kl 1900 gikk bommene opp, og de første bilene kunne kjøre gjennom. Men ikke uten en aldri så liten stopp. Ordfører og vegsjef hadde nemlig stilt seg opp i hver sin tunnelmunning.



Storhaugs befolkning hadde gått mann av huse for å være med på åpningsfesten.

Her delte de villig ut roser til glade bilister som kjørte gjennom den godt opplyste tunnelen.

TUNNEL TIL BEGEISTRING

«Kan ein lang mørk tunnel skape begeistring», spurte Gunnar M. Roalkvam i prologen sin. Ja, svarte han selv, og ja svarte alle de fremmøtte vi snakket med. Ikke minst alle ungene som benyttet formiddagen til å se Storhaug fra innsiden. De syklet, de sprang og de sparket. Og de ropte – høyt og lenge. Akustikken ble utnyttet til fulle. Men byggeleder Odd Magnar Nerland var bare smil og glede da vi trasket gjennom den lyse tunnelen. Han og folkene hans har både gjort et utmerket arbeid, og hatt et svært godt samarbeid med beboerne. Glade ansikter er god lønn for strevet.

HARDE FAKTA

Litt over tre år har det tatt å bygge det nye anlegget. Det omfatter 1,8 kilometer ny veg fra Strømsbrua til Ryfylkegata inkludert tunnelen på 1275 meter. Kjørebredden er sju meter med en meter skulder på begge sider av vegen. 90 000 kubikkmeter fast fjell, det vil si 15 000 lass sprengt masse, er sprengt ut av tunnelen. Laveste punkt er 6,4 meter under sjøoverflaten.

KOSTNADER

Prosjektet var beregnet til 134 mill. kr. Sluttregnskapet viser at anlegget ble ca. fire mill. kr billigere. Finansieringen er delt mellom staten, fylkeskommunen og Stavanger kommune med henholdsvis 50%, 25% og 25%. Anlegget er utført i egenregi, og best av alt, uten en eneste skade på folket.



Tvillingene Siri Helen og Isabell Karin H. Willumsen ga en god dag i festivitaten. De koste seg med boller og brus under åpningen, men vil nok sette mer pris på tunnelen når de blir større.



Mangt stod på programmet da Storhaug-tunnelen ble åpnet og det ble en lang dag for musikantene. Da er det kanskje like godt å sette seg ned, dra skyggelua over øynene og ta en pust i bakken mens andre gjør sin plikt.



Mette Skjerve, klar til
opningsfest.

Opningsfest for Haugesund trafikkstasjon

TEKST: HALVOR FOLGERØ OG PER KYDLAND FOTO: INGOLF BERGE

Fredag 1. juni blei den nye trafikkstasjonen i Haugesund opna av vegdirektør Olav Søfteland. Mange gjester hadde møtt opp i kontrollhall nr. 2 der bilane denne dagen måtta vika plassen for stolar og bord.

Like etter klokka 1200 kunne Gunnar Magnusen setja i gang det oppsette programmet. Statsbygg har vore byggherre og vil også stå som eigar av trafikkstasjonsbygget. Direktør E. Skarsbø frå Statsbygg Region vest sa i sin helsingstale at dette vil vera ein garanti for ein triveleg arbeidsstad for dei tilsette ved trafikkstasjonen.

Adm. direktør Øyvind Christoffersen, også frå Statsbygg, fortalde at hans etat i mai 1995 fekk oppdraget med å gjennomføra ombygging og utviding av den eksisterande trafikkstasjonen. Manglande avklaringar førde til utsetjing av byggjearbeida som først kunne startast opp i oktober 1998. Etter dette har det meste gått på skjener og bygget stod ferdig ved årsskiftet 2000/2001.

Han gav ros til alle som hadde teke del i prosessen og understreka spesielt det gode samarbeidet med dei tilsette ved trafikkstasjonen. Christoffersen avslutta med å overrekka husnøkkelene til vegdirektøren som symbol på at bygget no kunne takast i bruk.

Vegdirektør Søfteland sa at han hadde hatt dårleg samvit for arbeidstilhøva ved den gamle trafikkstasjonen. Men



Nokre av festdeltakarane før bordsetet. Frå venstre: Gjerd Hauge, Sigmund Holgersen, Else Tolo, Per Skårland og Dag Folkestad.

etter at vedtaket om nybygget var fatta, hadde han engasjert seg sterkt i å få ei rask gjennomføring av prosjektet. Han var derfor glad for å få delta på opninga. Søfteland takka Statsbygg for ein god jobb og roste den lokale byggekomiteen for deira innsats.

Vegvesenet treng også i framtida funksjonsdyktige bygg og i så måte vil Haugesunds-området ha ein fordel i vegvesenet sin nye organisasjon, sa vegdirektøren mellom anna. Han avslutta med å ynskja dei tilsette til lukke med nye arbeidslokale og gav

nøkkelen vidare til Rune Sandven for å markera at det no er trafikkdistriktet som er brukar av bygget.

Rune Sandven påpeika i sitt innlegg at prosessen med å få ein ny og tidsmessig trafikkstasjon hadde vore lang og omstendeleleg. Interimsperioden i provisoriske lokale hadde vore problematisk, men framveksten av den nye stasjonen hadde gjort det enkelt å halda ut. Han takka vidare medarbeidarane ved stasjonen for den sporty måten dei hadde takla denne situasjonen på.



For denne eine dagen var kontrollhall nr. 2 gjort om til festlokale. Ved veggen ser me frå venstre: Harald Baadsvik, Gjerd Hauge, Anne Cathrine Solberg, Heide Marie Jacobsen, Ramnveig Iversen, Milly Buch, Toril Henriksen og Sigmund Holgersen.

Sandven var godt nøgd med den måten Statsbygg hadde gjennomført byggeprosessen på, og sa at byggherren også hadde vore open for trafikkdistriktet sine ynskje. Han avslutta med å opplysa at bygget etter snart 0 års bruk har vist seg å fungera tilfredsstellande frå første dag og han sa at både tilsette og kundar har funne seg godt til rette i dei nye lokala.

Før og etter maten var det underhaldning ved songgruppa «Steam». Av songane kan nemnast «Route 66», som har spesiell tilknytning til motivet for bileta

i ekspedisjonslokalet ved den nye stasjonen, og «King of the road», som var spesielt tilegna til vegdirektøren.

Etter maten var det helsingstalar. Først ute var varaordføraren i Haugesund, Terje Emil Johannessen. Han fokuserte mellom anna på den uvissa som rår om offentlege institusjonar for tida, og var glad for at vegvesenet var med og styrka Haugesund som regionsenter.

Dernest var det Tor Arne Kittelsen sin tur. Han var arkitekt for bygget og representerte Sjøtil & Fornæss. Han

Vegdirektør Olav Søfteland held tale og fortok den offisielle opninga av stasjonen. Vidare ser me frå venstre: Adm. direktør i Statsbygg Øyvind Christoffersen, direktør Einar Skarsbø i Statsbygg Region vest, Gunnar Magnussen, Rune Sandven, arkitekt i Sjøtil & Fornæss Tor Arne Kittelsen, Rein Renslo, Statsbygg, Audun Lien, Statsbygg og Statsbygg sin vaktmeister for trafikkstasjonen Hans Sunde.

overrekte eit maleri til Rune Sandven og Nora Rygg. Håkon Gundersen frå Norges Lastebileierforbund viste mellom anna til dei betra forholda i hallane for store kjøretøy på den nye stasjonen og overrekte ei blomsterhelsing.

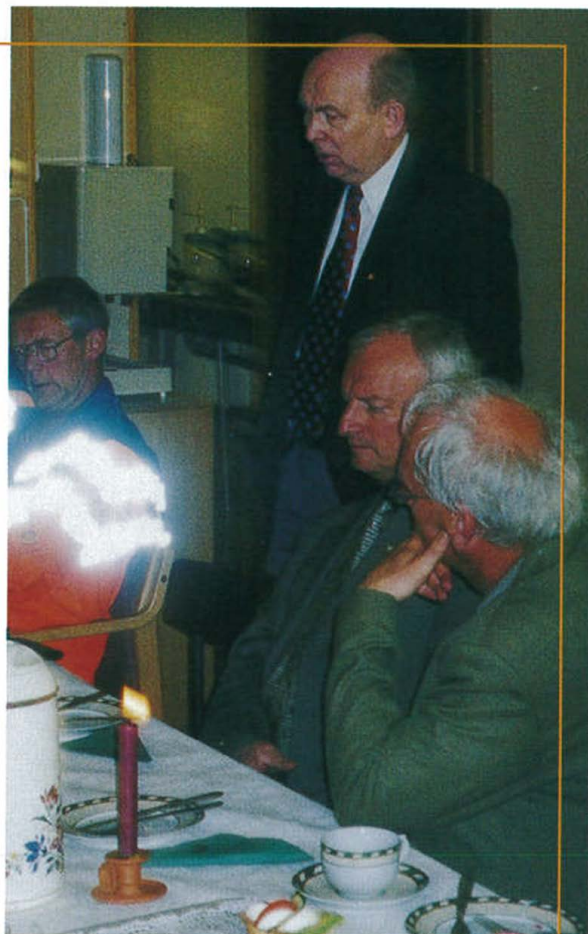
Nora Rygg hadde ordet og drog fram den innsatsen Rein Renslo hadde gjort i samband med byggjeprojektet, der han representerte Statsbygg. Ho peika på at han også hadde vore med på den første bygginga på stasjonen for 30 år sidan. Renslo takka for dei gode orda.

Så var tida komen for avslutting av tilstellinga. Denne stod Rune Sandven for, og han ynskta alle velkomne tilbake til stasjonen ved eit anna høve.

Vegdirektøren i produksjonsområde nord: **PRODUKSJON EIN PÅDRIVAR**

TEKST: HALVOR FOLGERØ FOTO: MAGNE RULLESTAD

Vegdirektøren har besøkt produksjonsområde nord. Samlinga var i matrommet på vegstasjonen der vegdirektøren og vegsjefen åt lunsj saman med ein del av dei tilsette i Haugesund-området.



Vegdirektør Olav Søfteland orienterer dei tilsette i POS om omstillingsarbeidet. Frå venstre: Knut Rovik, Olav Søfteland, Tor Geir Espedal og Tønnes Frøiland.

Naturleg nok stod omstillingsarbeidet i fokus på møtet og fleire nytta høvet til både å stilla spørsmål til vegdirektøren og å gje uttrykk for egne meiningar.

STOR OMLEGGING

Vegdirektøren ga ei grunningjeving for den prosessen som er sett i gang. Han trekte linjene tilbake til 1995, då vi fekk eit skilje mellom forvaltnings- og produksjonsdelen. No står vi framfor ei mykje større omlegging, sa han. Det såkalla oppgavefordelingsutvalet gjekk inn for ei ordning med 10–15 regionar, der vegkontora er fylkeskommunale. Statens vegvesen har laga eit eige opplegg der etaten framleis er statleg og med 5–8 regionar. Dette opplegget har fått tilslutning i Regjeringa og spørsmålet skal til Stortinget før sommarferien i år.

FEM REGIONAR

Vegdirektøren har lagt fram eit forslag med fem regionar. Forslaget blei drøfta

med vegsjefane på eit møte 8. juni. På spørsmål om ikkje dette kan føra til at vi sit igjen med 19 «gamle» + 5 «nye» vegkontor, svara vegdirektøren at dette i verste fall kan bli resultatet. Men når den nye organisasjonen er vedteken, må vi gjera alt vi kan slik at vi ikkje ender opp med ein slik situasjon.

PRODUKSJONS-DIVISJON

Søfteland sa vidare at produksjon har vore ein pådrivar i det pågåande effektiviseringsarbeidet. Internt i etaten er det semje om ein divisjonsmodell, der produksjonsverksemda ikkje lenger er ein del av vegkontora, men er styrt sentralt frå Vegdirektoratet. Søfteland sa at det er av stor betydning at produksjon framleis blir ein del av Statens vegvesen, særleg for å kunna bruka eininga strategisk.

Vegdirektøren kom også inn på Statskonsult si utgreiing om organiseringa av produksjonsverksemda. Deira tilråding er eit statsføretak under Samferdselsdepartementet. Søfteland sa

seg sterkt usamd i dette og karakteriserte Statskonsult sin rapport som eit ideologisk utspel som inneheldt lite nytt. Han sa vidare at statsråden går inn for at produksjon bør vera ein del av Statens vegvesen.

NY ORGANISASJON I 2003?

Vegdirektøren sa at han håpa på å få ei avklaring både når det gjeld regioninndelinga og spørsmålet om omorganisering av produksjonsverksemda i løpet av hausten. Den nye organisasjonen kan då vera på plass innan 1. januar 2003. Men han understreka at det enno ikkje er klart om ei slik framdrift er mogeleg.

Vegdirektøren sa vidare at det er delte meiningar om saka i Stortinget. – Resultatet av stortingsvalet til hausten kan og få mykje å seia når vegvesenet sin framtidige organisering skal avgjerast, sa Søfteland før han hasta vidare til nabobygget der opningsseremonien for den nye trafikkstasjonen straks skulle starta.

ROGFAST er prosjektnavnet på en ferjefri forbindelse over Boknafjorden, en ca 24 km lang undersjøisk tunnel mellom Mekjarvik og Arsvågen. Ideen ble lansert i 1985, men ble først omtalt som prosjekt i stamvegutredningene i forkant av både NVVP 1998–2007 og NTP 2002–2011. I den senere tid er prosjektet tatt opp ved behandlingen av ulike overordnede planer.

Spørreundersøkelse for å kartlegge reisemønstre:

Planlegging av **ROGFAST** er i gang

TEKST: PER EINAR LÆDRE

Planleggingsarbeidet, som i første omgang dreier seg om utarbeidelse av en konsekvensutredning, er nå formelt igangsatt. Arbeidet er organisert som et samarbeidsprosjekt mellom berørte kommuner, Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen. Som tiltakshaver vil Statens vegvesen ha ansvaret for gjennomføring av utredningsarbeidet.

SPØRREUNDERSØKELSE

En viktig del av det arbeidet er å kartlegge dagens trafikk mønster med hensyn til hvordan folk reiser, hvorfor de reiser og hvor de reiser. 14. mai, i klart men kjølig vårvær, ble det derfor i regi av Areal- og transportplanseksjonen gjennomført en omfattende spørreundersøkelse på alle ferje- og hurtigbåtsamband mellom Sør- og Nord-Rogaland (med unntak av hurtigbåtruta Kvitsøy-Stavanger hvor undersøkelsen ble gjennomført noe senere). Undersøkelsen skal ikke bare si oss noe om dagens trafikk mønster. Like viktig er det å få et materiale som gir oss grunnlag for å kunne si noe om det framtidige trafikk mønster dersom prosjektet blir realisert.

Og dagen for undersøkelsen var ikke tilfeldig valgt: mandag i uke 20 er statistisk sett en av de dager i året hvor trafikken er mest mulig lik årsgjennomsnittet.

MANGE MEDVIRKENDE

Det var hele fem samband som måtte dekkes over et helt døgn: tre ferjesamband – hvorav Boknafjordsambandet som trafikkeres med tre ferjer – og to hurtigbåtsamband. Til sammen utgjorde det 112 turer. Selv etter iherdige rekrutteringsforsøk lyktes det oss ikke å få gjennomført spørreundersøkelsen med kun egne mannskaper. I tillegg til folk fra vegvesenet måtte vi engasjere noen studenter og få litt ekstra hjelp fra mannskapene for å få dekket alle avgangene. Gjennom døgnet var 15 personer engasjert.

Størst innsats krevde Boknafjordsambandet. Her var det til tider så stor trafikk at vi knapt rakk å dele ut og samle inn spørreskjemaet i løpet av de snaut 30 minuttene turen tok. På Kvitsøy- og Skudenessambandene var forholdene roligere med færre reisende og lengre seilingstid.

INTERESSERTE REISENDE

Interessen og hjelpsomheten hos de reisende var gjennomgående meget stor. Selv om det alltid er noen som ikke vil ta seg bryet med å besvare

slike undersøkelser, var de aller fleste positive. Mulighetene til å vinne en sykkel virket nok inspirerende.

Mange benyttet sjansen til å få litt informasjon om både ROGFAST og andre prosjekter som for tiden omtales. Andre igjen benyttet anledningen til å si sin mening om likt og ulikt. Særlig var temaet *bompenger* populært, både bompengeringen og bompenger på enkeltprosjekter. Slik sett ga dagen en bekreftelse på at når vi opptrer ute representerer vi *hele* etaten.

MANGE BESVARELSER

I volum var undersøkelsen meget vellykket. Vi fikk inn mer enn 3 300 utfylte skjema. Det utgjør omlag 80% av gjennomsnittlig antall reisende pr. døgn, noe som gir et meget godt grunnlag å arbeide videre med. Takk til alle medvirkende for god innsats.



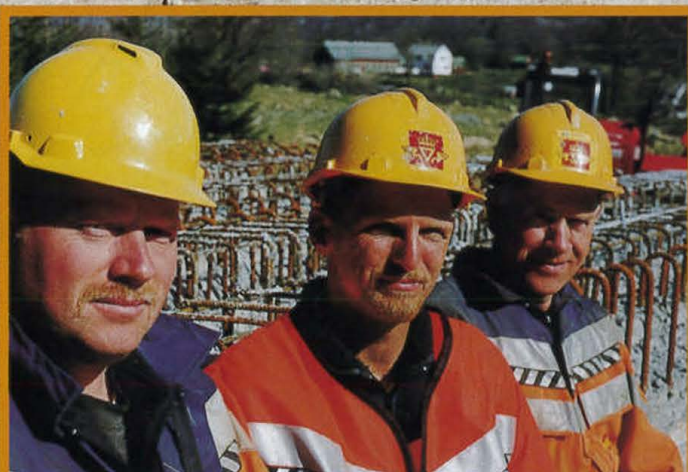
Planlegger Bjørn Alsaker hadde ansvaret for spørreundersøkelsen på Flaggruten

ENKLARE TRANSPORT O

VEGOMLEGGING PÅ UALAND I LUND

Ein del av den nye vegen frå E 39 mot brua over jernbanen, som er under bygging i bakgrunnen.

Ved Ualand stasjon i Lund kommune blir det bygt ny jernbaneovergang på fylkesveg 13. Samtidig blir vegen lagt om med nytt fullkanalisert kryss på E 39.



*Ein pause i betongarbeidet på brua over jernbanen.
Frå venstre: Frank Kristiansen, Øystein Lende og Sverre Hellenen.*



*Ordførar og teknisk sjef i Lund under synfaring på anlegget.
Frå venstre. Ordførar Kjell Erfjord, produksjonsleiar i Statens vegvesen, område sør, Øyvind Langemyr og teknisk sjef Rolv Lende.*

G TRYGGARE TRAFIKK

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Den gamle jernbaneundergangen på Ualand har vore eit betydeleg transportproblem. Kjørehøgde er berre tre meter. Dette fører til at både tankbilar frå Tine Meierier og større lastebilar ikkje kan passera. Fleire gardsbruk og dei som bur i bustadfeltet ved Ueland må bruka undergangen når dei skal til stasjonen og vidare til E 39. Den smale og uoversiktlege undergangen er dessutan trafikkarleg for både mjuke trafikantar og andre vegfarande.

SURTEBAKKEN BRU

Surtebakken bru er namnet på den nye brua på fylkesveg 13 over jernbanen. Total lengde er 14 meter i eit spenn pluss landkar. Total breidde er ti meter. Brua blir bygt i betong. Også ved dette anlegget legg Statens vegvesen vekt på det estetiske, mellom anna ved å bruka naturstein i vangane ved landkara. Det skal også opparbeidast gras- og planteareal, inkludert litt buskplanting.

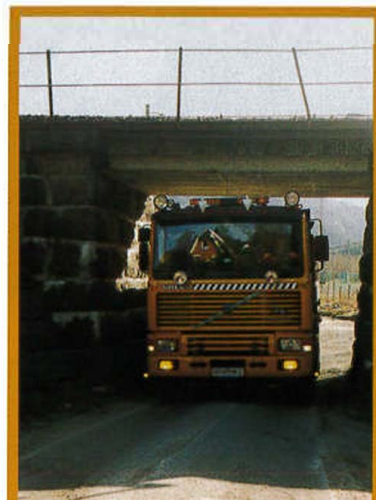
VEGARBEID

Frå E 39 til over jernbanen blir det bygt 400 meter ny veg. I tillegg kjem 150 meter ny atkomstveg. I samband med kanaliseringa av krysset skal 380 meter av E 39 utvidast. Under E 39 skal eksisterande feundergang utvidast på begge sider av vegen.

SPLEISELAG

Vegomlegginga på Ualand er kostnadsrekna til 7,6 millionar kroner. Av dette betaler staten og Rogaland fylkeskommune vel 2 millionar kvar. Lund kommune yter eit tilskot på om lag 1 million kroner. Etter som prosjektet også fører til tryggare skuleveg, blir det også brukt 2 millionar kroner av Aksjon skuleveg-midlar.

Arbeidet blir utført av produksjonsavdelinga til Statens vegvesen Rogaland. Det nye vegsystemet på Ualand blir sett under trafikk i september.



Jernbaneundergangen som nå blir erstatta av bru over banen. Kjørehøgda i undergangen er berre tre meter og det er så vidt sjåfør Oddvar Ollestad klarar å manøvrera vegvesenbilen gjennom «holet». Dei fleste av vegvesenet sine nyare bilar er for store til å brukast i denne undergangen.



Vegvesen-arbeidarar på anlegget. Frå venstre: Torfinn Åsen, Geir Navrestad, Sverre Espeland, Kåre Taksdal, Oddvar Ollestad, Ted Ove Slettebø.

Foto: Ingunn Drange Ueland.



Opning av SÅMESUND BRU på Kvitsøy

I år tjuvstarta 17. maifeiringa på Kvitsøy med opninga av den nye Såmesund bru. Onsdag 16. mai var det samling for å markera at den gamle brua endeleg kunne få avløyning.

TEKST: HALVOR FØLGERØ
FOTO: ARILD STEFFENSEN

Sidan trafikktilhøva på øya er rimeleg oversiktlege, var tidspunktet for seremonien sett til kl. 11.15. Dermed unngjekk ein at mulege trafikantar som skulle nå neste ferjeavgang til Stavanger, vart forseinka av markeringa. Diverre var det ikkje 17. mai-vêr på opningsdagen og regn og vind stod inn frå nordvest. Men kvitsøy-buen let seg ikkje stogga av slike småtterier og mange hadde møtt opp for å få med seg hendinga. I tillegg var elevane frå Kvitsøy barneskule saman med lærarane deira spesielt inviterte med på tilstellinga.

TENLEG VEGNETT

Ordførar Ole Olsen hadde fått oppdraget med å stå føre den offisielle opninga. Han påpeika at Kvitsøy treng eit vegnett som dei fastbuande og næringslivet er tente med. Den gamle brua har lenge vore ein flaskehals både fordi ho er smal og som fylgje av redusert aksellast. Ved sjølvsyn kunne ein lett konstatera at det var på høg tid at gamlebrua får avløyning. Når nybrua no står ferdig etter ei kort byggetid, er dette ei viktig hending for heile samfunnet på Kvitsøy. Den 16. mai 2001 er derfor ein stor dag for øya vår, sa ordføraren mellom anna i talen sin.



Ungane på Kvitsøy var i fokus då ordførar Ole Olsen opna såmesund bru.

STAS PÅ UNGANE

Med assistanse av representantar frå vegvesenet og entreprenøren skar ordføraren så over silkebåndet som markering på at ny Såmesund bru er opna for offentleg trafikk. Deretter prøvegjekk alle som var til stades den nye brua og etter kvart kom også dei første bilane. Ungane fekk brus og skulebollar som takk for deira innsats under opninga, noko som tydeleg var populært hos den yngre garden.

ROS OG TAKK

Deltakarane frå Kvitsøy kommune, Selmer ASA, Nordbø Maskin og vegvesenet hadde til sist ei uformell samling på Kvitsøy kurs- og feriesenter. Etter ein velsmakande lunsj var det tid for talar. På vegne av byggherren takka Halvor Folgerø kommunen for godt samarbeid og gav ros til entreprenøren for eit vel gjennomført oppdrag. Som symbol på dette overrekte han blomar til ordføraren og til Geir I. Pedersen som hadde vore anleggsleiar for bruarbeida. Magne Langeteig viste bilete frå ulike stadier i anleggsfasen og orienterte kort om byggjemåte og teknisk utforming av byggverket. Til sist fekk ordføraren kniven som vart nytta under opninga til odel og eige. Ordføraren takka vegvesenet og entreprenøren for vel utført arbeid. Han avslutta med å seia at det er fleire andre vegar og bruer på Kvitsøy som treng å verta ombygde og vona at neste opningsmarkering ikkje ville dra lenge ut i tid.

MILJØPRIS for Storhaugtunnelen

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Statens vegvesen Rogaland har fått Næringsforeningen Stavanger Øst sin miljøpris for 2001. Etaten får prisen for design og utforming av Storhaugtunnelen. I grunn- gjevinga for tildelinga heiter det at i tillegg til den store miljøgevinsten tunnelen gir for dei som bur i området og næringslivet i Storhaug bydel, er næringsforeninga svært fornøgd med design av tunnelopningane. Dei meiner at den kunstneriske utforminga har gitt bydelen eit estetisk løft.



Byggeleiar for Storhaugprosjektet Odd Magnar Nerland med miljøprisen, bilete av Christina Wigren som viser ein dampvegvæls.

GANG- OG SYKKELVEGBRU

TEKST: HARALD SEL
FOTO: PER EIKEMO

på Jørpeland



Jørpelandselva gang- og sykkelvegbru blei opna av ei ung jente som i framtida vil få glede av både brua og sykkelvegen. Seksårige Amanda Svines Wilson klypte over snora til applaus frå lokalfolk, politikarar og vegvesenfolk. Fremst til venstre står utbyggingssjef Lidvard Skorpa og til høgre Strand-ordførar Odd William Bæ.

Ny gang- og sykkelvegbru over Jørpelandselva er opna. Brua er ein del av gang- og sykkelvegen mellom Tungland og Jørpeland langs riksveg 13 i Strand kommune. Om lag to kilometer av vegen på Jørpeland-sida er ferdig, mens ei nesten like lang strekning frå Jørpelandselva til Tungland etter planen skal byggjast i 2002.

Brua er bygd i betong og har kosta 1,4 millionar kroner. Ho er 60 meter lang og fire meter brei. Kruse Betong har vore hovudentreprenør og Riska Sveis har vore underentreprenør.

Utbetring av fylkesveg 201 Undheim–Tjåland:

Til ære for Kongen og Garborg

I minst 20 år er det arbeidd for å få utbetra vegen mellom Undheim og Tjåland i Time. Men det skulle eit Garborg-jubileum og eit kongebesøk til for å få fortgang i planane. To dagar før Kong Harald og Dronning Sonja gjesta Knudaheio var nyevegen asfalttert og pynta.

Ny brei og fin veg frå Undheim mot Knudaheio klar for asfaltering. I bakgrunnen, til venstre skimtar me huset til Arne Garborg. Her var den store dikteren nesten kvar sommar frå 1899 til han døydde i 1925.

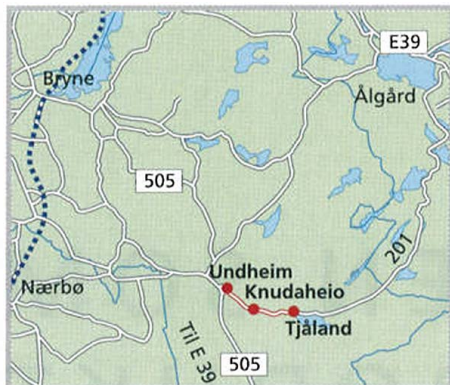


Agnar Svanes og Per Aniksdal i arbeid med oppmåling og stikning på strekninga mellom Knudaheio og Mærliå.

– Kongen skulle reist mykje meir. Då hadde det blitt fart på vegbygginga her i landet, skjemta ein av arbeidarene då me var på anlegget i hardaste innspurten. Særleg fleire kommentarar var det ikkje råd å få. Ingen hadde tid til å prata. Dei hadde det skrekkeleg travelt. Både asfalteringsarbeidet, siste finpuss av natursteinmurar, pynting av vegkanten og ein masse andre små og litt større kunstgrep stod igjen. Alt skulle vera så fint som råd til Kongen og Dronninga kom til den store feiringa av Arne Garborg 150 år etter at han blei fødd. Og fint blei det; iallfall så fint som eit anlegg kan vera to dagar etter at det er ferdig – før gras og blomar spirer i vegkantane og tida rettar opp andre sår i landskapet.

STORT TIDSPRESS

Arbeidet tok til i slutten av mars. Det vil seia at anlegget er fullført på litt over to månader. Ein tilleggsavtale mellom Time kommune og Statens vegvesen midt i anleggsperioden førte til at tida blei ekstra knapp. Etter press frå dei som bur i området, blei vegen over høgdedraget ovanfor Knudaheio senka med 1,3 meter meir enn planlagt over ei strekning på om lag 100 meter. Den gamle vegen låg her på steingrunn, så senkinga førte til mykje sprengingsarbeid og ekstrakostnader. – Dette har gått unna i eit veldig tempo. På det meste hadde me seks gravemaskinar, fleire andre maskinar og bilar i arbeid og det er vanvittig mykje på eit så pass lite anlegg, seier



*Full fres i asfalterings-
arbeidet tre dagar før
Kongen og Dronninga
gjesta Knudaheio.*



formann Agnar Svanes. Han innrømmer at både han og dei andre vegvesenfolka til tider har hatt litt panikk for at anlegget ikkje skulle bli ferdig til kongebesøket.

SAMARBEIDSPROSJEKT

Utbetring av vegen mellom Undheim og Mærli/Tjåland er eit samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og Time kommune. Strekninga på vel 2,2 km er ein del av fylkesveg 201 mellom Undheim og E 39 utanfor Algård. Den gamle vegen frå Undheim til Tjåland var ein smal og dårleg grusveg. Første del av utbetringa, 760 meter mellom Tjåland og Mærli bru, blei gjort i fjor haust. Og nå, til Garborg-jubileet, er resten av vegstrekninga opprusta og omlagt.

PARKERING, SNUPLASS OG RASTEPLASS

Garborg sin sommarbustad i Knudaheio har lenge hatt stort besøk av både turistar og folk frå Jæren og Rogaland. Dette har ført til trafikk- og parkeringsproblem på vegen. Ikkje minst har det vore eit problem for turistbussane, som ikkje har hatt areal til å snu ved Knudaheio. I tillegg til vegarbeidet har difor Statens vegvesen bygt parkeringsplass, snuplass og rasteplass. Dette arbeidet er gjort etter oppdrag frå Time kommune.

Totalkostnad for heile prosjektet er 4,9 millionar kroner. Av dette betaler Time kommune to millionar kroner.



Jan Helge Tickner i arbeid på anlegget.

RYFYLKEVEGEN SOM REISELIVSPRODUKT

I Norge skal det i løpet av neste 10–15-års periode utvikles rundt 15 vgstrekninger som skal få status som Nasjonale turistveger. Ryfylkevegen er en av de påtenkte turistvegrutene.

De nasjonale turistvegene skal som vgstrekninger foredles ut fra naturlige og unike landskapskvaliteter, men også søke å dekke områder i reiselivs- og turistmarkedet som f.eks. kulturell utforskning, ro og opplading i naturen og aktive naturopplevelser.

NÆRINGSUTVIKLING I DISTRIKTENE

Stortinget satte i 1994 søkelys på vegen som en viktig del av det norske reiselivsproduktet. Hensikten var å initiere et samarbeid mellom reiselivsnæring,

bilorganisasjoner og vegmyndigheter for å bidra til økt næringsutvikling i distriktene. Som en indirekte følge av dette er nå konkret planlegging i gang med utvikling av Ryfylkevegen Rv 13/Rv 520 til nasjonal turistveg etter en lang og omfattende innledningsfase med utredning og analyse.

MIDLER TIL RYFYLKEVEGEN?

Som et direkte resultat av søknadsarbeidet det siste halvannet år, er planleggingsrammen for prosjektet i transportplanperioden 2002–2005 foreløpig fra Vegdirektoratets side satt til ca 30 millioner statlige kroner. I tillegg skal kommuner og næring bidra, slik at totale investeringer kan komme opp i 50 mill. kr i de neste 4 år. Alt dette i tillegg til fylkets ordinære transportplan-rammer.

PRØVEPROSJEKT

I 1994–97 etablerte Statens vegvesen fire nasjonale turistveger som prøveprosjekter (Sognefjellsvegen, Gamle Strynefjellsvegen, Rv 7 over Hardangervidda og Rv 17 Kystriksvegen i Nordland.) I prøveprosjektene ble investert

vel 100 mill. kr over statsvegbudsjettet. I tillegg bidro eksterne samarbeidsparter (kommuner og reiselivsnæring) med ca. 25 mill. kr I dette arbeidet fikk fysisk formgivning og god kjøreopplevelse et spesielt fokus. Vegdirektoratet inviterte med sin erfaring fra prøveprosjektene i 1998 ca. 250 reiselivslag, reiselivsråd og kommuner til å foreslå nye prosjekt. Det kom inn hele 52 søknader på landsbasis.

BLANT FIRE UTVALGTE

Fem av de berørte kommunene og mange reiselivsbedrifter langs Ryfylkevegen var allerede da godt organisert gjennom Reisemål Ryfylke AS. Det var derfor naturlig at den første søknaden om turistvegstatus for Ryfylkevegen, med frist 15. juni 1999 ble skrevet av daglig leder Hanne Sundbø i Reisemål Ryfylke AS. Daværende prosjektleder Svein Nyback Nilsen på vegkontoret var også meget entusiastisk, og hadde ansvaret for å legge fram en omfattende fysiske streknings- og tiltaksanalyse som bidro sterkt til at søknaden fikk gjennomslag på det stadiet. Gleden var stor da entusiastene





Foto: Bård Asle Nordbø

Daglig leder i Ryfylke Reismål AS Hanne Sundbø og prosjektleder Thorvald Kårelone med rapport og utredning om Ryfylkevegen som Nasjonal turistveg

i Reismål Ryfylke AS og i Statens vegvesen Rogaland, mottok positive brev fra Turistvegkontoret på Lillehammer i oktober 1999. Ryfylkevegen Rv 13/Rv 520 fra Lauvvik til Håradalen i krysset med E134 – en strekning på 183 km – var blant de fire første utvalgte strekningene med et turistvegpotensiale i seg.

PROSJEKTLEDELSE

Fra dette tidspunktet overtok Thorvald Kåre Lone som prosjektleder og arbeidet videre sammen med Hanne Sundbø, Reismål Ryfylke, i sekretariatet om utformingen av neste søknad. Trafikksjef Svein Magne Olsen ble leder i styringsgruppen sammen med styreformann Per Svanes, Reismål Ryfylke AS, direktør Ivar Bjerkeland i Ryfylkevegen AS og direktør Norvald Skretting i Rogaland fylkeskommune. Kommuner og næring var representert i en referansegruppe med sin administrative og politiske ledelse.

UTREDNING

Den positive tilbakemeldingen fra Turistvegkontoret på Lillehammer

betød at nå gjaldt det å legge fram reelle «bevis» for at strekningen virkelig hadde et nasjonalt potensiale i seg. Denne søknaden ble sagt å skulle være grunnlaget for å ta endelig stilling til strekningen sin aktualitet som nasjonal turistveg. Statens vegvesen Rogaland og Reismål Ryfylke utførte, i et tett og intensivt samarbeid med kommuner og bedrifter innenfor svært knappe tids- og ressursrammer, det meste av utredningsarbeidet. I oppstartsfasen på et todagers ideseminar på Sand ble over 50 personer mobilisert fra ledelsen i berørte kommuner, reiseliv og Statens vegvesen Rogaland. Det sentrale turistvegkontoret deltok også. Vi fikk til en utmerket lokal forankringsprosess. Organiseringen i søknadsfasen var så spesiell at vi dristet oss til å kalle den for «Ryfylke-modellen». Lokal medvirkning gav et nært og tett lokalt eierskap til turistvegen og lokal medvirkning i styringen av prosjektet. I søknadsdokumentene som vi produserte fram til 1. mai i fjor la vi stor vekt på analyser som viste unike naturkvalitetene. I en uavhengig evalueringsrapport vedlagt søknaden

skriver professor i landskapsarkitektur ved Institutt for landskapsplanlegging på NLH-Ås, Anne Katrine Geelmuyden bl.a. at «analysen som er gjort av den aktuelle vegstrekningen holder godt faglig nivå og synes å være et godt utgangspunkt for det videre arbeid med utvikling av vegen til en god turistveg».

NEDTUR

Vi følte oss på rett vei etter å ha gått gjennom strekningen vår bit for bit med forslag til tiltak og strategi etter turistvegkontorets mange «oppskrifter». Var vi på sporet etter «potensialet»? Da tilbakemeldingene kom til oss – og de øvrige søkerne – fikk vi en aldri så liten nedtur! Søknadene var umodne. Teorien bak turistvegproduktene våre skulle videreutvikles. Videre ble vår sterkning innkortet i sin sørlige del fra Lysefjorden til Nedre Tysdalsvatnet. Selveste strekningen ved Lysefjordområdet ble trukket i tvil i forhold til kvalitet som framtidig turistveg! Dette forstår man ikke i hele Rogaland, verken faglig eller politisk.

Fortsetter neste side

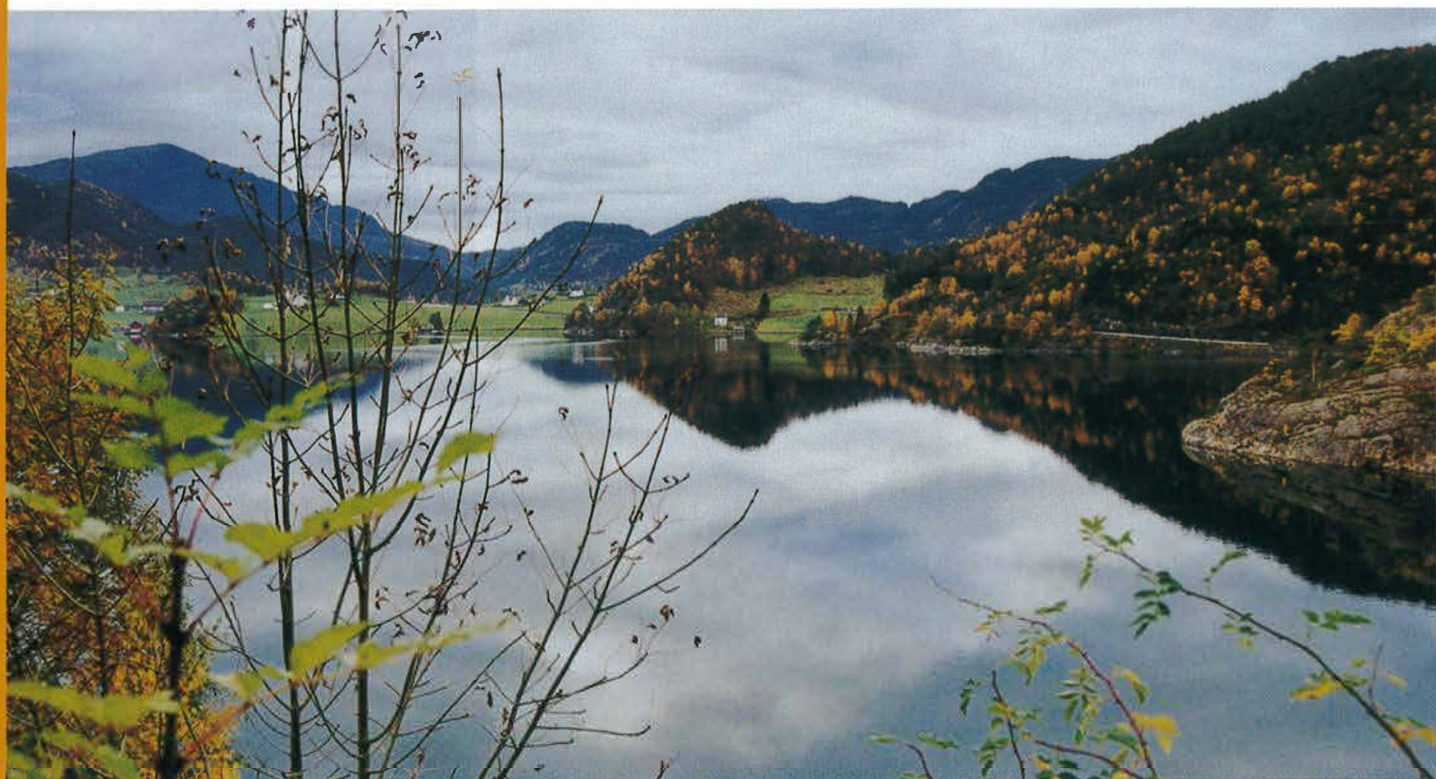


Foto: Birgit Holland Gudmestad

Naturen er vakker og idyllene er mange langs Ryfylkevegen. Dette er fra Tednes i Erfjord.

MODNINGSETAPPE

Ubøyelige entusiaster som vi var blitt her i Rogaland, la vi ut på neste etappe i seilasen og kom i land med et omfattende plandokument til fristen 1. november 2000. Rogaland kom i forhold til de andre søkerne i denne fasen langt i detaljering, prioritering og budsjettering. Også våre solidariske finansieringsavtaler med berørte kommuner lå i fremste rekke (en for alle alle for en i felles pott). De muntlige tilbakemeldinger på denne søknaden var langt mer positive, og særlig ble framhevet den såkalte «bærende ide» for Ryfylkevegen. De fire førende tema er at Ryfylkevegen leder deg tett på:

- I: Overraskende uberørthet
- II: Nakne sva, trolsk frodighet
- III: Fuktig rikdom
- IV: Fra haug til havbruk

Disse begrepene skal også gjenspeiles i planlegging av fysiske tiltak. De prisbelønte arkitektene fra prøveprosjektene, Jan Olav Jensen og Carl Viggo

Hølmebakk laget et skisseprosjekt av bl.a. Svandalsfossen, hvor for eksempel begrepene II-III skulle være sentrale. Ryfylkevegens turistvegstatus er ennå ikke avklart. Dette har gjort arbeidet lokalt tyngre og mer usikkert etter hvert. Derfor har både ordførerne i berørte kommuner og Rogaland fylkeskommune henstilt til Vegdirektoratet om å klargjøre forholdene snarest. Og noen kommuner har raslet med sabelen om å trekke seg hvis ikke hele strekningen kommer på plass.

PROSJEKTERING I GANG

Dersom en avklaring kommer har vi utsikt til å få de første bevilgningene allerede til neste år – kanskje et sted mellom 4-8 mill. statlige kroner. Turistvegprosjektet utvikler seg nå i retning av en spennende og spenstig formgivning og arkitektur. Eksempler på dette er i skrivende stund en konkret arkitektkonkurranse i forbindelse med utvikling av Svandalsfossen på Rv 520 i Sauda, hvor tre parallelle arkitektgrupper konkurrerer. Andre prosjekt

i vannskorpa er utvikling av sinkgruvene i Allmannajuvet i Sauda, IIåradalen rast- og infopunkt i Røldal, rasteplass på Lovra, Ropeid ferjekai, Utsiktspunkt ved Lysefjorden, utbedring og bruk av rekkverk som estetisk vegelement, og ikke å forglemme bevisst planlagt rydding av skog langs vegtraseen for å bedre kjøreopplevelsen. Hva som skjer med de viktige reiselivsrelaterte tiltakene som informasjon, markedsføring og forskjellige tiltak som kan få direkte konsekvenser for reiselivsnæringen, er noe mer uvisst i øyeblikket. Det er å håpe at kommunene bidrar med sitt for å holde planleggingen i gang i høst. I alt finnes nærmere 50 prosjekt innenfor turistvegtraseen å velge mellom.

Prosjektet har fremdeles stort potensiale i seg, men de sentrale premissendringene kan vise seg å gjøre prosjektene til noe annet enn opprinnelig tenkt.

Kamera på plass i Byfjordtunnelen



No er det ikkje berre liv og helse som står på spel viss ein råkøyrrar gjennom Rennfast. Fotoboks er på plass i Byfjordtunnelen og skal syta for at fartssyndarar òg får svi økonomisk.

TEKST OG FOTO: BIRGIT HØILAND
GUDMESTAD

Automatisk trafikk kontroll er testa og sett i drift i Byfjordtunnelen.

– Dei som vart fotograferte under testen vil ikkje få nokon reaksjon. Det kan dei vera glade for, for i så fall ville førarkortet vorte tekne i frå nokre av sjåførane, seier avdelingsingeniør Anne Beate Budalen Hansen i Statens vegvesen. Fotoboksen tok testfilmar 18. og 20. mai. Då vart 62 kjøretøy registrerte med for høg fart, og dei ville fått bøter frå 1500 kroner og oppover. To av bilistane ville ha mista førarkortet. Bileta som fotoboksane tek er så klare at både bilnummer og andletet til føraren kan identifiserast.

MAKSIMALT 80 KM/T

– Automatisk trafikk kontroll med fotoboksar har hatt god effekt på Rv 44 på Jæren, og me kjem til å ha film i kameraet i Byfjordtunnelen heile tida i byrjinga. Etter kvart kan det henda at det ikkje alltid er film i kameraet, men bilistane veit ikkje når kameraet eventuelt er ute av funksjon. Erfaring viser at dei fleste vil setja ned farten når dei veit risikoen er der. Og målet er jo å få folk til å halda fartsgrensa på 80 kilometer i timen, seier Budalen Hansen.

– Svingane i Byfjordtunnelen er slik at siktstrekninga ikkje held for meir enn 80 kilometer i timen. Mange tyngre kjøretøy må kjøra sakte, og dersom ein bilist kjem brått bakpå eit slikt saktegåande kjøretøy er ofte løysinga å gjera ei brå forbikjøring. Då er ulukka gjort, dersom det kjem trafikk i mot, åtvare Budalen Hansen. Fotoboksen er montert 2,5 kilometer nede i Byfjordtunnelen på Randaberg-sida. Vegvesenet ønsker seg fleire boksar både i Byfjordtunnelen og Mastrafjordtunnelen, men på årets budsjett er det ikkje rom for fleire. Etter kvart vil utstyret bli digitalt, og då vil det truleg bli plassert ut fleire kamera.

SLIK VIRKAR DET

I vegbanen inne i tunnelen er det lagt ned to sensorar med ein viss avstand i mellom. Når eit kjøretøy passerer sensorane i for høg fart, går eit signal frå ein datamaskin i kontrollrommet til kameraet i fotoboksen, og det blir teke eit bilete. Fotoboksen er montert på ei skinne som går tvers over tunneltaket. Når det skal skiftast film og gjerast vedlikehald, blir kameraet heist over vegen slik at arbeidet kan foregå frå naudlomma på motsett side av vegen.

Avdelingsingeniør
Anne Beate Budalen
Hansen i Statens
vegvesen har no fått
på plass den første
fotoboksen i
Byfjordtunnelen.



Seks av lærlingene sammen med Arne Bakkevig, som er vegvesenets hovedansvarlige for opplegget. Fra venstre: Øyvind Sjøen, Laastad & Co, Halvard Langåker, Lundal Auto AS, Ernst Eide, Hydro, Thomas Andersen, Magnus Hope AS, John Øyvind Knutsen, Låstad & Co, Tore Kristian Jensen, Haugaland bilverksted,, og Arne Bakkevig, Statens vegvesen.

BILMEKANIKER- LÆRLINGER

på Haugesund trafikkstasjon

Lærlinger som har læreplass på bilverksted, har de to siste årene vært utplassert en uke på Haugesund trafikkstasjon som en del av læreperioden. Tilbakemeldingene er positive, så det er gode muligheter for at ordningen fortsetter neste år.

TEKST OG FOTO: RUNE SANDVEN

Tidlig i 2000 tok Robert Alsaker ved Bilbransjens Opplæringskontor kontakt med trafikkstasjonen med det mål for øyet å få til et samarbeid mellom opplæringskontoret og Statens vegvesen. Kontakten endte med at lærlinger som har læreplass på bilverksted med opplæring på lette og tunge kjøretøy, blir utplassert en uke på trafikkstasjonen som en del av læreperioden. Dette gjelder 2. års lærlinger som har et knapt halvår igjen før fagprøven skal avholdes. I år gjelder dette 17 lærlinger, omtrent det samme antallet som i 2000. Disse er fordelt på fem grupper.

FAGLIG INNHOLD

På trafikkstasjonen er flere personer fra faggruppe kjøretøy involvert i opplæringen. I år er det Arne Bakkevig som har hovedansvaret for å ta seg av

lærlingene. Han har laget et hefte som inneholder opplysninger om hva ukeshoppet går ut på. Det fokuseres spesielt på:

- Forskrifter og regelverk
 - innblikk på enkelte områder
- Trafikksikkerhet
 - bilbelte, kontroll, ulykkesgrupper
- Trafikkstasjonens oppgaver
- Omvisning på stasjonen
 - organisering, bemanning
- Periodisk kontroll

UTBYTTE FOR LÆRLINGENE

- Lærlingene får kjennskap og kunnskap om forskrifter og hvordan disse kan tolkes.
- De får bedre grunnlag for å vurdere og utføre periodisk kjøretøykontroll
- Metoder ved eget verksted blir sammenlignet mot trafikkstasjonens
- Lærlingene tar opp private bilsaker, (brede felger, dekk og lignende).

UTBYTTE FOR VEGVESENET

- Vi blir kjent med fremtidens mekanikere og har mulighet til å knytte kontakter
- Vi sprer kunnskap om vår hverdag. Vi er ikke så «galne og firkantet» som ungdommen tror. Det er i hvert fall tilbakemeldingene.
- Flere av lærlingene kommer fra merkeverksted og kan gi stasjonens folk «tips» om spesiell mekanikk på enkelte bilmerker
- Lærlingene blir tatt med på utekontroll. Her får vi forklart og vist hvorfor utekontroll er en viktig del av våre arbeidsoppgaver.

STØRRE FORSTÅELSE

Tilbakemeldingene fra lærlingene er stort sett positive. Det skal noe til å holde interessen på topp i mange timer når faget er forskrifter og regelverk. Men vi prøver å «sprite» opp timene med praktiske eksempler, gjerne fra lærlingenes hverdag. Da blir det fart i diskusjonen mellom lærer og elev. Trafikkstasjonen har i utgangspunktet liten forståelse blant ungdommen for hvorfor vi må håndheve forskrifter og regelverk. Etter en uke med teori og praksis har vi følelsen av å ha kommet et skritt videre på dette området. Alle parter er såpass fornøyde med opplegget, at det er store muligheter for at vi fortsetter til neste år. Det er imidlertid avhengig av at vi har tilgjengelige ressurser til å gjennomføre dette.

Mellom sommarvikarane i år er to sivilingeniør-studentar frå Noregs teknisk- naturvitenskapelig universitet (NTNU), Silje Kommedal og Louise Jess. Silje vil bli «olje-ingeniør». Louise ser ikkje bort frå Statens vegvesen som ein framtidig arbeidsplass.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

SOMMARJOBB

for ingeniørstudentar



Silje Kommedal (t.v.) og Louise Jess.

Både Silje og Louise har studert tre år på fakultet for geofag og petroleumsgeologi. Går alt etter planen er dei ferdig utdanna sivilingeniørar om to år. Studiet har ein del obligatoriske fag og mange valfrie fag. Silje har i stor grad valt fag innan geologi og petroleumsteknologi. Louise har vegbygging og vegplanlegging pluss veg og miljø som valfag.

FINT Å VERA UTE

For Silje er dette sjette sommaren ho har feriejobb i Statens vegvesen, og ho har alltid arbeidd ute – i produksjon og vedlikehald.

– Eg likar å vera ute. Eg sit så mykje inne resten av året – på forelesingar og på lesesalen. Så sommarjobben her er fin avveksling, seier ho. Ho legg og vekt på at arbeidet er variert og at ho får godt innblikk i vegbygging. På den måten er arbeidet også litt relevant i forhold til studiet.

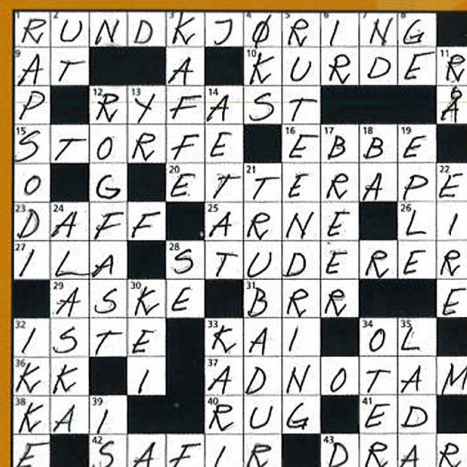
DIPLOMOPPGÅVE FOR VEGVESENET?

For Louise er det første sommaren ho arbeider i vegvesenet.

– Det var professor Hovd i faget veg og miljø som tilrådde meg å søkja feriejobb i Statens vegvesen. Det gjorde eg og fekk kontakt med Ivar Hebnes på seksjon for vegprosjektering, fortel ho.

Silje meiner at ho får god, variert og fagretta praksis gjennom arbeidet. Dessutan har ho fått vera med på eit seminar i vegplanlegging, som blei arrangert på vegkontoret i sommar.

– Eg har blitt godt motteken og eg likar meg, så eg ser arbeid i Statens vegvesen som eit alternativ, når eg om to år er nyutdanna sivilingeniør, seier Silje. Siste studieåret skal diplomoppgåva utarbeidast. Ho kan tenkja seg å velja ei oppgåve for vegvesenet, dersom etaten er interessert.



Rett løsning nr. 2/2001

Kryssord nr. 2/2001

blir det siste i Ryggivegen.

I den samanhengen er me så rausa at me trekker ut fem vinnarar.

Desse får tilsendt klokkeradio

Henning Ivarrud

Andreas Hauklands veg 19A
8021 Bodø

Oda Ø. Rimestad

Bolmestykket 11
4355 Kvernaland

Per Arnfinn Staurset

Skolebakken 14
4100 Jørpeland

Sverre H. Stokke

Silurveien 46
0380 Oslo

David Trælhaug

Trælhaugvegen 22
4275 Sævlansvik



Arne Andersen, ein mann med lang røynsle, både frå arbeidslivet og som pensjonist. I ein alder av 91 år tar han nesten dagleg ein biltur frå Tasta til byen.

TEKST OG FOTO: OLE AUDUN BØ

Ein gild mann frå Tasta



Tidlegare vegmeister Arne Andersen hadde sitt arbeid i Statens vegvesen i 46 år, frå 1930 til 1976. Når vi spør korleis han likte seg på denne arbeidsplassen, så kjem svaret utan nøling eller utbrodering: – Voldsomt godt.

Arne Andersen er fødd på Leikvoll i Randaberg i 1910. Der dreiv far hans som gardbrukar, samstundes som han arbeidde for vegvesenet.

– Du veit han reiste over heile fylket og stakk ut vegar. Det blei lita tid til å passa garden, derfor selde han og flytta til Høye på Tasta.

Arne sine foreldre, Hans og Emilie Andersen, hadde 12 barn. Av desse er Arne i dag den einaste gjenlevande. På Tasta fann han kona si, Signe, fødd Årtun. – Eg klatra omtrent berre over gjerdet, ler han.

BARNA RUNDT SEG

Og på Tasta, i Høyebakken, bur han den dag i dag som ein sprek pensjonist. Åleine nå, Signe døde i -97, etter 65 års ekteskap.

Men i nærleiken, i Tasta- og Randabergstrøket bur dei 4 barna hans. Ja, dottera Aslaug, har endåtil bygd seg hus på tomta til faren. – Så slapp eg å klippa den store grasplenen, smiler 91-åringen.

To av sønene, Sverre og Harald, arbeider som faren og bestefaren gjorde det, i vegvesenet. Det blir

heller mange dagsverk av tregenerasjons-arbeidarane i Statens vegvesen, det. – Ja, nå er han Sverre blitt så gammal at han også skal pensjonera seg, seier Arne. Føyer vi til at eldstemannen Hans er pensjonert frå stillinga i Norway Foods, at Aslaug arbeider i posten og er gift Alfsen, så er soga omtrent komplett.

TRE FOTBALLMEISTRAR

Det høyrer med å nemna at alle tre sønene er norgesmeistrar/seriemeistrar i fotball for Viking.

Arne har ingen teori om kvifor sønene hans utmerka seg i den grad på fotballbanen, men han fortel med eit smil om dei to eldste, Hans og Sverre: – Dei heldt på med ballen kvar dag her ute i hagen, han Hans skaut og han Sverre – som ikkje var så stor – stod i mål og skulle ta alt!

TRIVSEL OG HELSE

– Det var tungt å mista kona, men det er rett som det er blitt sagt at tida legar alle sår, sjølv om det tar si tid. Ein må jo sjå realitetane i auga og

godta livet sine lover. Før sa eg at eg tok ein dag om gongen, nå seier eg ein halv dag om gongen.

– Kva trur du er grunnen til at du har hatt så god helse?

– Eg forstår ikkje at nettopp eg skulle bli så gammal. Eg har aldri gjort noko spesielt for å passa på. I mange år både røykte eg og brukte skrå. Matlysten har alltid vore god, og aldri tenkte eg på kva som var sunt eller ikkje. Kom det mat på bordet, så forsynte eg meg med glede, men eg har alltid likt fisk. Heller tørrfisk med bacon eller fersk torsk med flatbrød og smør, enn steik eller komla.

Men helsa er ikkje berre god nå. Eg har nyleg hatt ein stor operasjon og boksen med nitroglyserin ligg alltid i lomma for å ta anginasmertene når dei melder seg. Men eg trur at viss du likar jobben, og har det bra med familien, så gir dette trivsel, og den kombinasjonen trur eg kan gi god helse.

HEST OG KJERRE

Etter at Andersen hadde gått sine 7 år på Tasta folkeskole, var det rett ut i arbeidslivet.

– Me var så leie av skolen at den dagen då me var ferdige, sprang me berre rett ut dørene, sa ikkje takk for oss ein gong.

Andersen sin først jobb var på vegen. Han var hjelpegutt for vegvoktaren på Tasta, som med hest og kjerre vedlikeheldt vegen.

Neste oppgåve var å kjøra brødvogna for eit bakeri i byen, – også det med hest og kjerre. Vogna var lukka og Arne kjørte ut brød og kaker til utsalga.

– Etter forskriftene var eg for ung til å kjøra vogna. Liten var eg også, så når eg såg ein politi i gata, så reiste eg meg opp og stod!

FRÅ DSD TIL VEGVESENET

Etter nokre år som sjømann i DSD, begynte Andersen i vegvesenet. Dei første åtte åra, frå 1930 til 1938 var han stasjonert i Haugesund. Jobben bestod av vedlikehaldsarbeid, veggrusing og høvling og lastebilkjøring.

– Me hadde ikkje noko kontor. Men me treivst, arbeidet var fritt og variert. Andersen var m.a. med på å gjera ferdig vegen Ropeid–Sauda, den såkalla Dollarvegen, finansiert av amerikansk kapital som stod bak smelt-evereket i Sauda.

– Kor mykje fekk de betalt i dei dårlege tidene i 30-åra?

– Frå starten av ei krone og femten øre timen. Etter tre år gjekk lønna opp til ei krone og femogtjue. For ei krone kunne me kjøpa fire brød.

GODE KOLLEGAER

– Er det medarbeidarar du hugsar med spesiell glede?

– Ja, mange. F.eks. dei gamle vegvoktarane. Det var gilde folk som la si ære i å halda vegen i god stand. Det var mest som det blei ein konkurranse i å ha dei finaste vegane. Og det veit du gav seg utslag i god kvalitet. Det er mest som det kjennest urettferdig å dra fram namn, omtrent alle skulle ha blitt nemnde.

Men eg kan jo fortelja om tre som er farne nå, og som eg hugsar med glede:

Per Skretting på Varhaug, Ommund Tårland på Nærbø og Halvard Laland på Ganddal.

Den sistnemnde fordi han kom inn og gjorde arbeidet mitt lettare. Det var nemleg slik vintersdag at når det blei glatte vegar, og det låg bilar i grøfta over heile Nord-Jæren, så tykte eg omtrent det var mi skuld. Det blei derfor ordna slik at vi skulle få inn folk med ansvar for å passa på ver og føreforhold om vinteren.

Halvard Laland passa på distriktet frå Tungenes til Sola, Klepp, Sandnes og Høle. Vinterstid passa han på heile døgnet, ikkje minst om natta, gjorde skikkeleg godt arbeid med å ringja ut brøytebilane for å halda vegane opne og kjørbare når det var nødvendig. Per Skretting var forferdeleg interessert i arbeidet. Han stod gjerne opp midt på natta og sykla over veglinja si, Varhaug–Oppstad, for å halda den i topp stand.

Me hadde mykje løye også. Når kasserar Hole skulle betala ut løn på Søyland, nord i Nærbø, så kom desse karane på sykkel for å få sine pengar. Det hende at dei vaksne karane kappsykla. Ein gong kom han Ommund først – i motvind på Jæren og på sykkel utan gir: – Eg reid forbi han Per i dag, sa han.

DAGLEG BYTUR

Arne Andersen har etter kvart vore pensjonist i ein liten mannsalder. Også den «jobben» har han trivest med – og løyst på aller beste måte, etter som vi forstår.

– Du veit det var litt løye i begynnelsen, når du var van med å gå på jobb om morgonen og koma heim om kvelden. Men eg har alltid kome meg ut. Gjekk her og varra, stelte med hus og hage. Og kvar dag tar eg meg ein tur med bilen til byen. Parkerer på Jorenholmen og går på kafé. Må jo sjå og snakka med folk.

Men eg har aldri kvilt middag. Og nå er det for seint å verna seg til med den vanen.

TRYGG I ÅLGÅRD



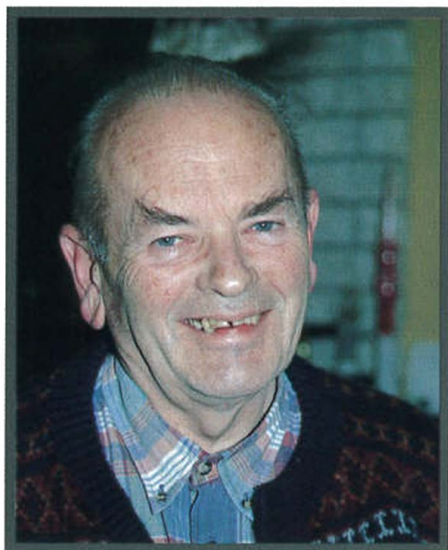
TEKST OG FOTO: HARALD SEL

I 30 år var Trygg Ellingsen sjef for teknisk etat i Gjesdal kommune og gjennom arbeidet er han ein kjent mann i Statens vegvesen.

Utsirabuen, som etter kvart blei minst like mykje gjesdalbu, valde å bli pensjonist som 62-åring i fjor sommar. Trygg Ellingsen er ein ungdommeleg og sprek pensjonist. Gjennom dei siste åra har han mellom anna gjennomført fleire maraton-løp, som London, New York og Berlin.

Han er ein ivrig mosjonist i trimgjengen til Gjesdal Idrettslag. Saman med ni andre frå denne gjengen gjer han nå ein innsats for at skuleungane på Ålgård skal koma trygt fram til og frå skulen. Dei losar ungene over den sterkt trafikkert vegen i Ålgård sentrum. – Dette er eit samarbeid mellom Rotary og Gjesdal I.L., eldre garde, fortel Trygg Ellingsen. Det er ingen avslappande jobb å passa på ungar og trafikk i ein halv time. Trafikken går tett, og ansvaret er stort, så ein må vera veldig påpasseleg.

– Eg føler at det er eit nyttig arbeid og foreldra set stor pris på dette tiltaket, seier den vitale pensjonisten. På haustparten tek han ein pause i trafikksikringsarbeidet og reiser til Frankrike i samband med Medoc Marathon.



Johan A. Berntsen

28.000 førarkortkandidatar

28.000 kandidatar har kjørt opp til førarprøve for Johan A. Berntsen. I over 38 år hadde han vore sensor, då han nyleg pensjonerte seg frå avdelingsingeniørstillinga ved Haugesund trafikkstasjon.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Johan A. Berntsen begynte ved Biltilsynet i Oslo i 1962. Etter seks år i hovudstaden, fekk han jobb i Haugesund. Og der blei han verande. Både Johan og kona, Anne Katrine, er frå Ølen, og dei syntest det var greit å slå rot i meir heimlege trakter. I Grinde har dei hus og heim, og med tre barn og ni barnebarn rundt seg.

– I tillegg til ein del feil, har eg fått sagt og gjort det eg ville mens eg var i arbeid. Eg har vore heldig, både i jobben og privat, og nå er eg pensjonist med god helse, oppsummerer han.

MANGE STRYK

Langt frå alle dei 28.000 kandidatane som er vurderte av Johan A. Berntsen, har fått førarkort ved første forsøk. Den tida han arbeidde i Oslo strauk nesten 30 prosent. I Haugesund har det variert ein del, frå ein periode då strykeprosenten var heilt nede i 11 og til om lag 25 prosent då han slutta.

Då me spør om det har vore vanskeleg å skuffa så mange forventningsfulle menneske, svarar han med å sitera to pedagogar.

– Det første sitatet er frå ein erfaren folkeskulelærer, som sa: «Vårherre har gitt enkeltmennesket ein eigen fri vilje. Det er nok best å respektera skapar-

verket som det er». Det andre sitatet har eg frå ein universitetsutdanna pedagog: «Ver merksam på at pedagogikken har i seg eit element av menneskeforakt».

Og han legg til: – Å stryka kan sjølv sagt vera både sørgeleg, trist og bittert, men eg trur ikkje nokon har lagt meg for hat. Og det har hendt at kandidatar har takka meg, etter at dei strauk. Dei har takka meg for god behandling, og dei har sagt at dei forstår at dei ikkje er gode nok til å sleppast ut i trafikken.

VERA SEG SJØLV

Om sensorrollen seier Johan A. Berntsen: – Sensoren må visa respekt og vera høfleg, og han må vera seg sjølv. Er sensoren uekte og anspent, klarar ikkje kandidaten å yta sitt beste. Det har alltid vore tilfredstillande å sjå at kandidatane fekk koma til sin rett – tilsynelatande iallfall.

«VERDENS BESTE FØRAROPPLÆRING»

Berntsen peikar på to endringar ved føraropplæringa som han finn mest gledeleg, privat øvingskjøring og meir landevegstrening. Han trur at trening med foreldra også kan vera ei positiv motvekt til haldningar som ungdom ofte får gjennom gjengen, der mentaliteten kan vera horribel og ansvarslaus

kjøring. Øvingskjøring er også ein god repetisjon for foreldregenerasjonen, meiner han. Johan A. Berntsen er skuffa over at samfunnet og Statens vegvesen ikkje har makta å oppnå ein større reduksjon av trafikkulykkene.

– Tidelegare vegdirektør Eskild Jensen sa på eit biltilsynsmøte i 1980-åra at «verdens beste føraropplæring» ikkje ga resultat som stod i rimeleg forhold til totale kostnader. Han meinte at innsamling av tilgjengelege data, mellom anna når det gjeld distriktvis variasjonar i strykeprosent, kunne brukast for å finna fram til ulykkesreducerande tiltak. Denne ideen burde vore fylgt opp, meiner Berntsen.

UTVIKLING PÅ VIDDENE

Mannen som har vore sensor for 28.000 førarprøver er litt betenkt over samfunnsutviklinga, ei utvikling som han er redd for kan gå litt vel fort og som kan vera snever og einsidig.

– Eg, du og andre, inkludert dei som styrer bedrifter, etater og samfunnet elles, ser ikkje ut til automatisk å bli klokare etter som tida går. Utviklinga går sin gang, men til nå har utviklinga dels gått framover, dels bakover, dels ut på sidespor og blindspor. Og når utviklinga går ut på viddene, blir det til og med vanskeleg å finna heim igjen, seier Johan A. Berntsen.



NYE ANSIKT



Birgit Høiland Gudmestad
Informasjonskonsulent
Vegsjefens stab



JUBILANTER

50

Irene Stangeland
Driftsassistent – trafikkavdelinga
2. juli

Sven Herman Gjesdal
Inspektør – Stavanger trafikkstasjon
5. august

Edvin Skjøllingstad
Fagarbeidar – produksjonsavdelinga
15. august

Bjørn Bårdsen
Fagarbeidar – produksjonsavdelinga
16. september

60

Sigmund Sandmark
Faggruppeleiar
Egersund trafikkstasjon
3. juli

Jan Arne Kleppe
Fagarbeidar
produksjonsavdelinga
19. juli

Elisabeth Renberg
Seksjonsleiar
administrasjonsavdelinga
9. september

Tore Eilertsen
Avdelingsingeniør
utbyggingsavdelinga
14. september



LEIARUTVIKLING

Statens vegvesen Rogaland i samarbeid med Handelshøyskolen BI startar i haust eit leiarutviklingsprogram. Deltakarane skal få innføring i moderne leiing, samtidig som det blir lagt vekt på utfordringar i samband med endringar og omorganisering av etaten.

Studieopplegget skal ha 30 deltakarar, fordelt på ti frå Rogaland og 20 frå Statens vegvesen elles. Undervisninga startar med ei samling på Utstein kloster i september i år og blir avslutta våren 2002.

I målsettinga for programmet heiter det at deltakarane skal få tilført fagleg innsikt og kunnskap samtidig som det skal vera med på å utvikla den enkelte som leiar.

I kursprogrammet skriv vegsjef Tor Geir Espedal at undervisninga er spesialutvikla for vegvesenet med tanke på omstillinga som er på gang.

– Ledelsen har en klar målsetting med dette programmet. Det er å sette både nåværende ledere og nye potensielle ledere i bedre stand til å håndtere de problemstillingene som oppstår i en ny organisasjon under omstilling, skriv Tor Geir Espedal.

OPPLÆRINGSKONTOR FOR LÆRLINGER

I Statens vegvesen Rogaland fikk vi den 5. april 2001 godkjent et opplæringskontor for lærlinger. Vi har lang erfaring med opplæring av lærlinger, vi ble eksempelvis årets lærebedrift i 1998.

Målet er at Statens vegvesen Rogaland skal framstå som profesjonell og attraktiv som lærebedrift, og sikre at vi til enhver tid har den kompetanse som er nødvendig for å utføre nåværende og framtidige arbeidsoppgaver. Vi skal gjennom avsatte ressurser drive målrettet, kvalitetsmessig god opplæring av lærlinger. Opplæringskontoret er lagt til administrasjonsavdelinga ved personalseksjonen. Opplæringskontoret har et styre og en daglig leder.

Styret er:

Nils Lausund, prod.avd. - leder
Paul Stranden, prod.avd. - nestleder
Egil Olsen, adm.avd. - styremedlem
Alfred Brovold, traf.avd. – styremedlem
Kristoffer Skjørestad – NAF
1 representant for lærlingene

Liv Rettedal, adm.avd. – daglig leder

Alt arbeid med lærlinger vil framover bli koordinert gjennom opplæringskontoret. Alle nye lærekontrakter blir tegnet med opplæringskontoret, og eksisterende lærekontrakter blir overført til opplæringskontoret.

For 25 år sidan

KONGEN OPNA RANDØY BRU

På Hjelmeland fekk vi sjå Kongen på nært hold. Og han gav folk høve til å fotografera seg, avdi han tok seg god tid før han gjekk inn i bilen. Sjølve opninga hørde vi. Dei som leika fuglar på fugleberg både hørde og såg. Etterpå spaserte folk over brua til den andre sida – dei fekk gratis iskrem. Nokre av oss sette seg i bussane – dei fekk ikkje iskrem.

Frå vegsjef Chester Danielsen sin tale

Det er ei stor ære for meg å få lov til å be Dykkar Majestet om å foreta den offisielle opninga av Randøy bru, ved å skjera over bandet som symboliserer den siste hindringa mot å ta Randøy bru i bruk.

NIL



Halvor Folgerø
Stabsleiar



Aktiv HMS-innsats

Det er et mål at all virksomhet i Statens vegvesen skal gjennomføres uten at mennesker og miljø påføres skader. Ut fra dette er det satt ganske ambisiøse mål på HMS-området slik at både bedriften og de tilsatte har noe å strekke seg mot. Dessuten ligger det en filosofi bak om at høye mål gjør det nødvendig med en planmessig og målrettet innsats over tid.

Erfaringene har vist at denne satsingen har gitt resultater. Men vi har også et lovverk gjennom arbeidsmiljøloven og tilhørende forskrifter og bestemmelser som stiller krav til både arbeidsgiver og arbeidstaker. Dette har selvsagt også hatt mye å si for den positive utviklingen vi har hatt på dette området.

Hittil i år har vi igjen registret en nedgang i sykefraværet i Statens vegvesen Rogaland ved at fraværet i første kvartal lå på 4,7%. For mars måned var tallet 4,5% som er i samsvar med målet for 2001. Tidligere år har vist en viss økning og har ligget i overkant i forhold til de gitte målene. I 1999 og 2000 var målet et sykefravær på 3,5%, mens de faktiske tallene var henholdsvis 4,7% og 5,1%. Vi tror at den positive tendensen som vi til nå har registret i 2001, er et resultat av den målrettede innsatsen for å få redusert sykefraværet. Vi bør derfor kunne håpe at tendensen holder seg videre utover, slik at vi kan nå det oppsatte målet for sykefraværet for 2001 på årsbasis.

Det er ellers verdt å merke seg at sammenlignet med sykefraværstatistikken i andre bedrifter, ligger SvR godt an både i forhold til tallene for øvrige fylker og samfunnet ellers.

Når det gjelder arbeidsulykker og skader, har vi tatt konsekvensen av en negativ utvikling i skadesituasjonen de senere årene. Erfaring har vist at ved å sette fokus på

uønsket atferd og følge aktivt opp skadesituasjoner, så vil dette gi positive virkninger gjennom endret holdning og atferd. Av tiltak i denne forbindelse kan nevnes registrering og rapportering av nestenulykker samt spesiell oppfølging av hendelser som har ført til personskader med fravær. Opplæring i gjennomføring av risikoanalyser før igangsetting av et arbeid har også vært et nyttig tiltak. Dessuten er utarbeidelse av HMS-planer med etterfølgende revisjoner et hjelpemiddel i denne satsingen.

Vår etat har de senere årene hatt en bedriftshelsetjeneste som i betydelig grad har engasjert seg i forebyggende helsearbeid. Dette er gjort ut fra en filosofi om at det er bedre å forebygge enn å reparere. Vi har nylig ansatt bedriftssykepleier med utdanning og erfaring fra arbeidsmiljøområdet. Vi er videre i ferd med å få knyttet til oss arbeidsmedisinsk kompetanse på konsulentbasis, som vil være disponibel for etaten en dag pr. uke fra i høst. Dermed ligger det til rette for å kunne videreføre det gode samarbeidet fra tidligere ved å få til et aktivt samspill mellom helse- og vernepersonellet på den ene siden, og ledelse og tilsatte på den andre siden. I dette opplegget vil selvsagt også arbeidsmiljøutvalget spille en sentral rolle.

En lærdom som vi har gjort tidligere, er at omorganiseringprosesser skaper usikkerhet. I neste omgang kan dette ofte slå ut i økt sykefravær. Som alle kjenner til, står vi nå foran en ny omstilling som alle i etaten vil bli berørt av, om enn i varierende grad. Denne situasjonen vil stille oss overfor betydelige utfordringer på mange områder, ikke minst i forhold til arbeidsmiljøet. For å kunne møte disse utfordringene på en konstruktiv måte, tror jeg det vil være nyttig og riktig å trekke helsepersonellet aktivt med i dette arbeidet.

Fem regionar

I sitt brev til Samferdselsdepartementet om den framtidige organiseringa av Statens vegvesen har vegdirektør Olav Søfteland foreslått fem regionar.

For Rogaland vil dette seia at fylket blir med i ein vestlandsregion saman med Hordaland og Sogn og Fjordane.

Saka blei drøfta på vegsjefane sitt temamøte i juni. I debatten på møtet sa vegsjef Tor Geir Espedal at han sakna konsekvensvurdering av regionmodellane. Han var kritisk til få regionar og ville heller utvikla den nye etaten over ti regionar.

Vegsjef Arne Løvmo i Nordland trudde heller ikkje på fem regionar. Han var redd for at dette kunne bli for stort i forhold til fylkeskommunane. Elles viste han til dei store avstandane i Nord-Norge.

Prosjektleiaren Eilif Mathisen peika på at ein ikkje kan rekna seg fram til ei objektiv sanning for regioninndelinga. Forslaget om fem regionar er eit resultat av ei samla vurdering av folkemengde, areal, veglengde, tal på kommunar og pengeforbruk. Dessutan la han stor vekt på det han kalte robuste regionar; at regionane er robuste i forhold til ansvarsfordeling mellom forvaltingsnivåa, samordning over fylkesgrensene og ikkje minst i forhold til produksjon. – Modellen med fem regionar er langt på veg ein landsdelmodell, sa Eilif Mathisen. Han understreka at Statens vegvesen må organisera seg på tvers av fylkesgrensene fordi fylka ikkje er naturlege transportregionar.

Harald Sel



Kristoffer Skjørestad
Norsk Arbeidsmannforbund (NAF)

Skal tilfeldigheter avgjøre produksjonsvirksomhetens framtid?

Er det spilleregler og tilfeldigheter som skal avgjøre vår produksjonsvirksomhets framtidige skjebne? Pr i dag ser det nesten sånn ut. Jeg sikter da til Statskonsult sin rapport **2001: Mer veg for pengene** som inneholder konklusjoner og anbefalinger om framtidig organisering av vår produksjonsvirksomhet.

Rapporten er gjennomgående negativ til vår produksjonsvirksomhet. Når vi studerer innholdet i rapporten, så ser vi klart at den er basert på innspill med blant annet feilmateriale fra entreprenørinteresser som har som klar målsetting å overta vår markedsandel.

Det virker som innspill fra Vegdirektoratet med faktisk informasjon til Statskonsult ikke har nådd frem. Det er ganske frustrerende å registrere at vi nå kan oppleve at en oppgående og effektiv produksjonsvirksomhet vil bli redusert til en ubetydelig aktør i markedet, noe som igjen vil føre til at produksjonsvirksomheten ikke kan fungere som et markedskorrektiv prismessig. Beredskapshensyn kan heller ikke bli ivarettatt. Tunneldriving og asfaltproduksjon er to målbar områder hvor produksjonsvirksomheten har bidratt til et prisnivå som har gitt betydelige besparelser for samfunnet.

Vi er innforstått med at samfunnet vil og skal ha mest mulig igjen for investerte kroner til vegsektoren. Vår produksjonsvirksomhet har gjennom lengre tid vært under internt press for å effektivisere på alle områder. Dette har gitt positive resultater, og vil gi ytterligere besparelser hvis vi får gå løpet ut i forhold til de strenge krav som er satt av vår etatsledelse.

Vi er positive til endringer som vil gi brukerne av våre tjenester et bedre og billigere produkt, men vi tror ikke på den løsningen som Statskonsult sin utredning foreslår. Den løsningen vil tjene markedskreftene mer enn brukerne.

Vi som har tro på at samfunnet totalt vil være tjent med en framtidig produksjonsdivisjon må nå arbeide aktivt for å få frem mest mulig riktig informasjon mot det politiske miljø som vil ta den endelige beslutning i Stortinget en gang på høsten.

Lykke til



RETURADRESSE:
Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197, Sentrum
4001 Stavanger

ARNE GARBORG I BRUSTEIN

2001 er Garborg-året. Det er 150 år sidan diktargiganten og åndsmennesket frå Time på Jæren blei fødd. Hovudfeiringa var i juni, med besøk av Kong Harald og Dronning Sonja. På Bryne avduka Kongen ein statue av Arne Garborg. Få dagar før avduka også fylkeskultursjef Egil Harald Grude eit Garborgminnesmerke. Eit stort Garborg-hovud har fått plass i terrenget ved Knudaheio, der diktaren bygde sommarhus i 1899. Kunstverket er ei gåve frå filosofen Arild Håland og bilethoggaren Hugo Frank Wathne. Kunstnaren har hogd ut portrettet i ei steinblokk som Statens vegvesen hadde til overs ved bygginga av Åros steinkvelvbru ved Sogndalstrand. Steinen er henta frå området til Titania AS sitt gruveanlegg i Sokndal og er av det harde og sjeldne mineralet arnotositt. Under avdukinga fekk Statens vegvesen og Titania AS ei spesiell takk av Hugo Frank Wathne for å ha stilt stein og atelier til disposisjon for kunstnaren.



Statens vegvesen
Rogaland