

Rygjavegen

Solasplittkrysset

Side 4

Fiber til skrale vegar

Side 10

Det nye Strømsbrukrysset

Side 16

Årets styrkeprøve

Side 26



Statens vegvesen
Rogaland

Vegsjeftige



Møte med media

Det har vært en het sommer. Spesielt i media. Aldri har vi vel fått så hard medfart i media. Bomringen, spesielt situasjonen på bomstasjonen på Bråstein, var hovedoverskrift i Stavanger Aftenblad flere dager på rad. I tillegg fikk vi saken om fartsgrensereduksjon på E 39 der vi satte i gang med nedskilting før høringsrunden var unnagjort. Det vil føre for langt her å gå inn på realiteten i sakene. Det jeg vil kommentere er hvordan vi håndterer media.

Vi har egne retningslinjer for hvem og hvordan vi håndterer mediahenvendelser. Disse retningslinjene er liberale i den forstand at den som har mest kunnskap om en sak også har anledning til å uttale seg eksternt om saken. Det har både aviser og radio/TV gitt uttrykk for er en god og åpen informasjonspolicy. Det følger imidlertid et ansvar med å ha en slik politikk. Alle som uttaler seg til media må tenke gjennom hva de sier og ikke minst hvordan de sier det. Vi fikk dessverre en del eksempler i sommer på at media i noen tilfeller var mer opptatt av å fokusere på det som ble oppfattet som sleivete og arrogante uttalelser enn på selve kjernen i saken som ble omtalt. Det er uheldig og bidrar til at hele etaten kommer i et dårlig lys. Når vi uttaler oss om en sak til media må vi huske på at vi representerer en hel etat og at uheldige uttalelser går tilbake på alle som jobber her, ikke bare den enkelte som uttaler seg. Derfor er det grunn til å tenke seg om to ganger når man uttaler seg skriftlig eller muntlig om kontroversielle saker og gjerne drøfter det man uttaler med overordnede eller kollegaer før man sier noe.

Forhåpentligvis har vi lært noe av årets mediesommer. I hvert fall har vi lært at vi må ha en mye bedre medieberedskap, for tenkelige og utenkelige saker som kan dukke opp, enn det vi hadde i sommer.

Generelt har vi hatt et meget godt forhold til de fleste lokale medier i Rogaland. De har ofte opptrådd som støttespillere for de sakene vi har jobbet for å få gjennomført i fylket og har bidratt til at både politikere og menigmann har fått god og riktig informasjon. Det er en situasjon vi håper kan fortsette. En tabloidisering slik vi ser i mer sentrale mediebedrifter håper vi at vi kan unngå her lokalt. Vi skal være forberedt på at vi kan bli satt under lupa og må svare for det vi gjør. Men dersom utviklingen går i retning av en tabloid journalistikk der sensasjonsoppslag blir det viktigste, må vi tenke gjennom vår åpne informasjonspolicy på ny, ikke minst av hensyn til oss som ansatte i Statens vegvesen.

Tor Geir Espedal

Vegsjefteigen	2	Kvinner viser vei	18
Rygjavegen – endå ein gong	3		
Solasplittkrysset teke i bruk i august	4	Tilgivelse på Jæren	20
Åpning av ny Skjoldaveg i Skåredalen	6	Eigerøy bru 50 år	21
Fase 3: – Å tru at alt blir som før er å lura seg sjølv	7	Spor av veg i Sokndal	22
Elektronisk læring på full fart inn	8	– Eg jobba det av meg	24
Fiberkur for skrale fylkesvegar	10		
		Årets styrkeprøve	26
MF «Fjordvegen» i rute	12	Haustens nye lærlingar på plass	28
Gassdrivne ferjer til Rogaland?	13	Anleggsarbeid på gang i Nordbøkrysset	28
Tre fylkesvegbruer får nytt dekke	14	Personalnytt	29
Strømsbrukrysset i Stavanger er ferdig ..	16	For 25 år sidan	29
		Avdelingsleiar- kommentar	30
		Problemkablene på Lysefjordbrua	31
		Tillitsvalgtes spalte	31



Dette nummeret av Rygjavegen har vorte til med hjelp frå kollegaer som vanlegvis ikkje har artikkelskriving til bedriftsbladet som arbeidsfelt. I tillegg til dei som bidreg til faste spalter, har Tormod Nag, Kenneth Rott, Svein Dahle og Tove Dirdal levert godt stoff. Endå fleire har levert bilete.

Det er ikkje nytt i seg sjølv at andre enn dei som til dagleg arbeider på Info skriv i Rygjavegen. Men denne gongen har desse bidraga vore særst viktige for å få bladet ut, ettersom mannskapet på Info er redusert.

Rygjavegen har fått ny redaktør – og redaktøren er elles aleine om å ta seg av Info sine ordinære oppgåver. Dei to faste info-medarbeidarane i Statens vegvesen Rogaland er baa ute i permisjon.

Talet på utgåver av Rygjavegen i år er redusert frå seks til fem. Neste nummer blir julenummeret, og det kjem i byrjinga av desember.

Frå januar neste år skal den nye etatsavisa koma ut kvar 14. dag. Denne avisa erstattar Veggen og Vi, og etter kvart vil også dei lokale fylkesblada forsvinna. I nokre fylke er alt siste utgåve gått over i historia.

Vår vegsjef har sagt at Rygjavegen skal halda fram inntil vidare, parallelt med den nye bedriftsavisa. Han meiner det er naturleg at Rygjavegen fylger den gamle organisasjonen og blir lagt ned når den nye organisasjonen er operativ 1. januar 2003.

Men her og no har du Rygjavegen nummer 4/2001 i hendene. Eg håpar alle finn noko dei har lyst til å lesa. Info tek meir enn gjerne imot tips og forslag til stoff som bør med i neste nummer.

Ha ein strålende haust!



Birgit Høiland Gudmestad

Rygjavegen Nr. 4 – Oktober 2001

Ansvarleg redaktør: Birgit Høiland Gudmestad

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: Birgit Høiland Gudmestad
Cato Roland, Stavanger trafikkstasjon,
i gang med køyretøykontroll på Madlavegen.

Bakside: Birgit Høiland Gudmestad

Opplag: 1900 eksemplar

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

SOLASPLITTKRYSSET



Solasplittkrysset består av ei rundkøyning på vestsida av E 39; med ramper, bru over motorvegen og nye ramper på austsida. Ein sambindingsveg bygd av Stavanger kommune syter for at bilstane kjem vidare til Forus Vest.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Etter ti måneders anleggsdrift på E 39 motorvegen mellom Hinna og Forus, vart Solasplittkrysset opna for trafikk 31. august. Samstundes opna ein ny sambindingsveg frå krysset til Forus Vest. Vegvesenets produksjonsavdeling har bygd krysset medan Stavanger kommune har teke seg av sambindingsvegen.

Leif Måsvær, direktør for Forus Næringslivspark AS, sto for den felles opninga av krysset og sambindingsvegen. Etter den enkle seremonien på vegen, reiste arbeidsfolk og gjester til Stavanger trafikkstasjon for lunsj, talar og feiring av dagen.

GRUNNLAG FOR VIDARE UTBYGGING

Solasplittkrysset skal vera første biten av den påtenkte Solasplitten; den nye hovudvegen mellom E 39, Sola sentrum og flyplassen. Denne vegen står ikkje på byggeprogrammet før tidlegast i 2005.

Solasplittkrysset består av ei rundkøyning og ei tofelts bru over E 39. Brua har fire spenn og er 62 meter lang. Av og påkøyringsrampene i krysset har ein samla lengde på 1850 meter. Den kommunale sambindingsvegen sørover til Forus Vest er 850 meter lang og har to felt. Den er knytt til Lagervegen med ei rundkøyning. Under sambindingsvegen er det òg bygd ein undergang for mjuke trafikantar. Om eit par år er det planlagt bygd gang- og sykkelveg mellom Nesbuvegen og Forus vest, og undergangen vil bli ein del av dette systemet.

teke i bruk i august

800 kvm støyskjermer skal syta for at støynivået er forsvarleg utanfor bustadene som ligg nær krysset. På nokre av bustadene blir det også gjort støydempende tiltak for å sikra innemiljøet.

INGEN SKADER

I heile byggeperioden har trafikken gått gjennom anleggsområdet på E 39. Dette har gått bra, og det har ikkje vore skader eller uhell. For å få plass til både anlegg og full trafikk, var det i periodar nødvendig å styra trafikken i korridorar og det har vore nedsett fart i området.

Vegvesenet har sjølv bygd krysset, med ramper, bru over motorvegen og grøntareal.

Gunnar Nærum har vore prosjekt-leiar og Kjell Øvre har vore bygge-leiar. Anleggsleiar for betongarbeida

på brua har vore Frank Laugaland, medan Geir Gudmestad har vore anleggsleiar for veg-arbeidet. Formann for betonggjengen har vore Ole Gunnar Tvedt og Norleiv Undheim har vore formann for vegarbeidarane. Stavanger kommune har bygd sambindingsvegen til Forus Vest med eige mannskap og gang- og sykkel-undergangen er bygd av Kruse Betong AS.

INDUSTRIEN BETALAR

Prisen for vegkrysset, inkludert grunn-erstatningar og støyskjerming, er om lag 35 millionar kroner. Kostnadene er forskottert av industrien på Forus, gjennom finansieringsselskapet Motorveien Stavanger Sandnes AS.

Forus Næringspark AS har betalt sambindingsvegen mellom krysset og Lagervegen, totalt om lag ti millionar kroner.



Direktør i Forus Næringspark AS, Leif Måsvær, skar over snora og erklærte vegen og krysset for opna. Forus Næringspark betalar for sambindingsvegen, som totalt kosta ti millionar kroner. Vegsjef Tor Geir Espedal held i snora.

Solasplittkrysset er bygd av Statens vegvesens eiga produksjonsavdeling. Frå venstre står Anne Brit Eikeland, Njål Gunnar Slettebø, Bernt Olav Hanasand, Anne Jorun Gudmestad, Norleiv Undheim, Vidar Ørmen, Kjell Solheim, Karl Magnus Lausund, Einar Kydland, Trygve Petter Nilsen, Frank Laugaland, Kjell Øvre, Tom Martin Espeland, Geir Gudmestad og Kåre Skrudland.





Åpning av NY SKJØLDAVEG I SKÅREDALEN

22. august 2001 ble den nye Skjoldavegen, fylkesveg 938, gjennom Skåredalen i Haugesund åpnet av ordfører Finn M. Vallersnes og vegsjef Tor Geir Espedal.



Veganlegget blir finansiert av Haugesund kommune og Rogaland fylke med hver sin andel på 13,2 millioner kroner. I tillegg kommer kommunale anlegg, belysning, konsulenthonorar, grunnerverv og byggeledelse. Det totale budsjettet er på 37,7 millioner kroner. Høsten 1999 fikk PA spørsmål fra Ivar Hebnes på U om vi ønsket å regne på en jobb for Haugesund kommune. Dette sa vi selvfølgelig ja takk til, og vi ga en pris til kommunen på 24,5 millioner kroner. Denne prisen var ca 2 millioner kroner under kost-

nadsoverslaget, og Haugesund kommune aksepterte tilbudet fra Statens vegvesen Rogaland.

Det ble da offisiell anleggsart torsdag 27. januar 2000, hvor ordfører Finn M. Vallersnes fyrte av den første sprengningssalven på anlegget.

Anlegget har det meste innen vegbygging. Det var en stor utfordring med så mye kummer og rør som skulle i bakken, hvor det fra før gjerne lå vannledning, høyspent og telekabler. Gjennom dette prosjektet har vi alle sammen lært mye innen kommunal-

PROSJEKTET OMFATTER:

- 1050 meter ny fylkesveg
- 700 meter nye kommunale veger
- 4 rundkjøringer
- 2 fotgjengerunderganger
- bru over Løkabekken
- støyskjermer og voller
- kloakkpumpestasjon
- 1900 meter vannledninger
- 2500 meter spillvannsledninger
- 1800 meter overvannsledninger
- 1300 meter gassledning
- 70 stk. kummer

tekniske anlegg. Noen av vanskene vi har hatt under byggingen er store vannmengder i området.

Statens vegvesen Rogaland har hatt 8–10 egne arbeidere på anlegget og vi har leid inn 5–6 maskiner.

Jeg vil takke alle arbeiderne og Haugesund kommune for et meget godt samarbeid.

Kenneth Rott, anleggsleder

– Å tru at alt blir som før er å lura seg sjølv

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD



Vegdirektør Olav Søfteland ønskjer at alle skal ha den same forståinga av kva som er gjort til no i omorganiseringa av vegvesenet. I haust har han reist rundt i fylka og halde møte med leiarar og tillitsvalde.

– Det er viktig å møtast andlet til andlet slik at me kan snakka saman og oppklara ting her og no. Det er ofte betre enn å senda ut skriftleg materiale som kvar og ein må sitja for seg sjølv og forstå, sa Søfteland på møtet med tillitsvalde, avdelings- og seksjonsleiarar.

FORT OG GALE?

– Eg har fått høyra at me går for fort fram. Det er eg ikkje samd i. I privat næringsliv skjer endringane mykje fortare. Der kan styret ta ei viktig avgjerd om kvelden, dei tilsette får vita det neste morgon og dermed er det gjort. Slik gjer ikkje me det, men me må likevel ha framdrift. Dette er ein tidkrevjande prosess, men går det altfor lang tid er det ikkje bra, meinte vegdirektøren.

Han fortalte at han også hadde fått klagar på informasjonen om endringane.

– Det har kome mykje informasjon, kan hende for mykje. Ofte er det ei blanding av forslag og ting som er avgjort. Det kan vera forvirrande, men eg ønskjer at det også skal informerast om diskusjonane som går føre seg.

DEI TRE FASANE

Dei tre fasane i omstillingsarbeidet i Statens vegvesen er fase 1, spesialisering av 17 ulike funksjonar. Desse er samla og sentralisert til nokre vegkontor. Fase 2 var kort og godt å spare pengar. Fase 3, som no er i gang, skal enda med ei ny organisering av etaten.

Vegdirektøren streka under at etter endringa skal vegvesenet framleis ha ein nøkkelrolle i samferdselssektoren, tildelast krevjande oppgåver og vera ein fagleg stimulerande og attraktiv arbeidsplass med verksemd i heile landet.

– Det har vore stor semje i leiinga om kva me skal gjera, nærast unormal stor semje. Det er berre regioninndelinga som har skapt noko usemje blant vegsjefane. Det er ikkje like stor semje på grasrota, slo Olav Søfteland fast då han skulle informera rogalendingar om Fase 3.

Vidare drog han linjene tilbake til 1960 og -70 talet og viste til endringar som har skjedd i etaten og i samfunnet rundt – utan store protestar.

VEGEN UT

– For 30–40 år sidan var det dobbelt så mange vegarbeidarar som no. Nedbemanninga skuldast den tekniske utviklinga, og har gått smertefritt og naturleg. I same tidsrommet har talet på kontortilsette auka, også det mykje på grunn av den tekniske utviklinga. Framover vil det vera bruk for færre merkantilt tilsette, og Søftelands løysing på det problemet er å tilby utdanning til andre jobbar, det han kalla å «stimulera ut av vegvesenet». I tillegg vil det i nokre tilfelle bli utbetalt pengar til dei som sluttar, og sjølv sagt blir det naturleg avgang ved at folk blir pensjonistar eller finn seg andre jobbar og sluttar på eige initiativ. I tillegg vil det bli folk til overs, såkalla «overtallige». Talet er enno usikkert.

MOT STUPET

Samstundes som dei tilsette i administrasjonsavdelinga bør sjå seg om etter nye jobbar, er dei viktige i omstillinga fram mot 1. januar 2003.

Hanne Hermanrud, som nyleg overtok som administrasjonssjef, stilte følgjande spørsmål til Søfteland:

– Administrasjonen treng å kjenna seg viktig og kompetent for å gjera dette arbeidet, og samstundes skal me byggja oss ned. Korleis skal me halda motet oppe på vegen mot stupet?

Olav Søfteland takka for eit aktuelt spørsmål, og lova å ta problemstillinga med tilbake til Vegdirektoratet for å vurdere det nærare.

ULIKE MODELLAR

Produksjonsavdelinga kan også sjå for seg store endringar, sjølv om dei kanskje blir mindre dramatiske for den einskilde enn det som er tilfellet for kollegaene på A.

– Tilknytingsformen mellom produksjon og resten av vegvesenet blir diskutert. Statskonsult har gått inn for eit eige selskap under Samferdselsdepartementet eller Næringsdepartementet. Eg ønskjer at P blir ein divisjon i vegvesenet, og at dei tilsette framleis blir statstenestemenn. Slik vil alle arbeidstakarane ha dei same rettane. Blir P eit aksjesselskap blir det annleis, og dei må gje frå seg rettane dei har som statstilsette, sa Søfteland.

Søfteland opna for fjernarbeid og pendling i framtida.

– Pendling er ikkje ei god løysing, men ein bør vera fleksible i ein overgangsfase. Elles kan det henda at fleire tilsette kan ha kontorfellesskap utanom eit regions- eller distriktskontor, og rapportera til den same eller til ulike sjefar.

– Uansett korleis det blir, til og med om det i framtida skulle vera eit vegkontor i kvart fylke, så vil vegvesenet bli svært endra. Å tru at alt blir som før er å lura seg sjølv, sa vegdirektør Olav Søfteland.



Elektronisk læring på full fart inn

Statens vegvesen Rogaland er i ferd med å ta i bruk eit nytt verktøy i opplæring av tilsette. Dei første som får prøva opplegget arbeider på Trafikk, men også andre avdelingar kan koma til å ta i bruk systemet dersom det fungerer godt. Vegdirektoratet er interessert, og etter kvart kan også andre fylke bli involverte.

TEKST OG FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD



Seniorkonsulent i firmaet EC soft, Nora Svensgaard, har saman med Dag Folkestad (bak), Arild Netland og ei stor gruppe med fagfolk i statens vegvesen Rogaland utarbeidd elektroniske kurs til bruk i intern opplæring.

– Me held på å laga eit kurs for alle som skal delta på utekontroll i faggruppe køyretøy og faggruppe trafikant.

Vegvesenet vil i framtida stilla krav til kompetansen til utekontrollpersonell. Det var viktig for oss å finna ut om dette var ein veg å gå i opplæringa.

Ofte har det vore slik at nyttilsette har gått og venta i fleire år før dei kom med på eit sentralt kurs. No kan kvar og ein gjennomføra kurset individuelt, og me kan oppdatere kursa heile tida, forklarar Arild Netland på Vegkontoret.

E-LÆRING

Kurset dei lagar er nettbasert, og kvar og ein kan sitja ved sin eigen PC på sitt eige kontor og gjennomgå kurset. Kurset blir ombygd frå powerpoint-presentasjonar til å vera nettbasert.

Det første som blir ferdig er eit grunnkurs i utekontroll, like etterpå kjem eit påbyggingskurs i bilbeltekontroll. Dei to kursa skulle vera ferdige i september for å presenterast for Vegdirektoratet, og arbeidsgruppa som har jobba fram nyvinninga har hatt stramme tidsfristar. E-læring i seg sjølv er ikkje lenger

noko nytt, men det er nytt at kompetansen finst i vegvesenet.

– I staden for å kjøpa eit og eit kurs for store pengesummar, bygger me no opp kompetanse internt i etaten. Slik kan me sjølv laga dei kursa me har bruk for, og på sikt kan heile vegvesenet dra nytte av det me har lært her i Rogaland, forklarar Dag Folkestad, som også sit i arbeidsgruppa.

Rogaland har fått 1,5 millionar kroner frå Vegdirektoratet til å dekkja utgiftene til prosjektet. Det kan bli avsett meir pengar til neste år, men det er ikkje avgjort enno.



GODT SAMARBEID

Nora Svenggaard, seniorkonsulent i e-læring i firmaet EC soft har vore hyra inn eksternt for å overføra denne kompetansen til vegvesenet.

– Me har jobba veldig mykje med pedagogikken. Desse kursa blir veldig oppgaveorienterte, det blir ikkje lesekurs. Me legg inn lenker til andre databasar der elevane kan henta meir informasjon, og me byggjer opp kurset rundt ein praktisk historie som elevane kan ta tak i, seier Svenggaard.

Bodil Dam Bustad på Grafisk senter har vore sentral i utforminga, og både ho og dei andre i arbeidsgruppa får masse ros frå konsulenten.

– Det har vore spennande å jobba med dette, og eg er skikkeleg imponert av det Bodil har fått til, seier Nora Svenggaard.

FULL FART

– I vinter vart det gjort ei forprosjekt, der heile opplæringsystemet i vegvesenet vart evaluert. E-læringspro-

sjektet har oppstått som ei vidareføring av dette, og me starta 1. juli med den praktiske jobbinga, forklarar Arild Netland.

– E-læring vil ikkje overta for tradisjonell kursing og praktiske oppgåver, men vil vera eit godt supplement. Kan henda kan me kutta ned på reisedøgn og tid me brukar på kurs med overnatting, dersom deltakarane først har gjennomgått det grunnleggjande via e-læring. Men det må heile tida følgjast opp med praktiske kurs og andre oppgåver, strekar Netland under.

– Det som er avgjerande er å få til eit godt kurs. Det første må bli skikkeleg bra, slik at me kan visa fram eit godt grunnlag å arbeida vidare med, seier Arild Netland.

Desse har vore med og arbeidd fram e-læringskursa: Andre Eriksen, Hilde Berg Johnsen, Bodil Dam Bustad, Dag Folkestad, Arne Bakkevik, Tor Arvid Braut, Alfred Brovold, Eilert Evensen, Arild Netland, Sigbjørn Næsse, samt fleire i konsulentfirmaet EC soft.



*Det nettbaserte kursopp-
legget vil ha bildemateriale
som viser i praksis korleis
ein køyretøykontroll skal
gjennomførast. Bilde-
materialet som blir brukt
er mellom anna frå denne
kontrollen på Madlavegen
i Stavanger i august i år.*

FIBERKUR

for skrale fylkesvegar



At fiber i kosten er bra og gjer oss sterke og friske, skulle vera kjent for dei fleste. Men at fiber har tilsvarande verknad på asfalt, har kan hende ikkje alle eit like bevisst forhold til. På Veglaboratoriet har dei, i samarbeid med oljeselskapet Conoco, gjort forsøk som over tid skal stadfesta om karbonfiber i asfalt verkeleg er ei stor nyvinning.

TEKST OG FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD



Bjørn Bjørnsen og Terje Mæzland frå Lemminkäinen Norge i gang med å leggja ut den fiberholdige asfaltmassen på Myrøvegen i Randaberg.

Forsøk i mindre skala tyder på at 600 gram karbonfiber blanda i 2,5 tonn asfalt er nok til å gjera asfalten sterkare og mindre utsett for krakelering. Laboratorieforsøk tyder på 20 prosent auke i slitestyrken.

RANDABERG FØRST UTE

I august vart det lagt asfalt blanda med karbonfiber på Myravegen på Randaberg. Denne vegen ligg, som namnet tyder på, over ei myr. Vegen er svak, og etter ny asfaltering har det ikkje gått lang tid før det har vore djupe hjulspor og mykje krakelering. Om eit års tid vil det vera mogleg å avgjera om den nye asfaltblandinga toler meir enn den tradisjonelle asfaltmassen. På vegen har det blitt lagt «ny» og «gammal» asfalt etappevis, slik at det skal vera rimeleg enkelt å samanlikna overflata etter slitasje. Statens vegvesen Rogaland skal vera først i verda til å gjera slike fullskala-forsøk med asfalt forsterka med karbonfiber.

– Conoco har arbeidd med dette i fem til ti år. Me har rett nok arbeidd med karbon i 50 år, men i anna form. Tidlegare har karbon vore brukt mellom anna til å leia energi i smelteverk. Det har også vorte brukt i form av brensel, seier marknadsutviklings-sjef i Conoco, Torunn Fredhammer Pettersen.

ROMFERJER OG GOLFKØLLER

– Karbonfiber har også vore på marknaden lenge, og har vore eit dyrt material. Det har vore brukt til golfkøller, skistavar, sykklar, formel 1-bilar og seglbåtar. Det har vore brukt militært, og det har vore brukt i romfart. Til dømes var karbonfiber eit viktig materiale for å byggja romferjene. Det har kort og godt vore brukt der ein trengte eit sterkt materiale og prisen ikkje var noko problem, slår Torunn Fredhammer Pettersen fast.

– Karbonet må spinnast, slik at det blir til tynne fiber. Det er då det blir sterkt. Det er den store overflata fiberen har som gjev styrken. 600 gram er



Harald Paulsen tok heile tida prøver av den nylagdeasfalten. I tillegg vart store mengder med prøver sendt til analyse i USA.

nok til å forsterka 2,5 tonn asfalt, og den låge eigenvekta gjera at dei 600 gramma fyller ein svær sekk. Utfordringa består i å få 600 gram jamt fordelt i asfalten.

NYE BRUKSOMRÅDE

– Me har lært å spinna karbon på eit vis som gjer at prisen kan setjast ned. Difor er nye marknader interessante, til dømes bygg- og anlegg, infrastruktur, bil- og elektronikkindustrien. Marknaden eksisterer ikkje i dag, men me ser at bruksområda er der om prisen er rett. Me har lovande resultat frå laboratorietestar, men så langt har me ikkje resultat frå fullskala-forsøk, forklarar Torunn Fredhammer Pettersen.

FIBERKUR

I vegvesenet har oljeselskapet funne ein samarbeidspartnar som har vist både interesse og engasjement. Det er som kjent nok av dårlege fylkesvegar som ikkje ville ha vondt av å prøva ein fiberkur. Forskings- og utviklingsavdelinga i Norske Conoco, basert i Stavanger, var tidleg ute for å prøva ut det nye materialet, og råvarene er det rik tilgang til i oljefylket.

– Vegvesenet har gjort grundig arbeid i sine forsøk, og dei involverte har vist stor iver og entusiasme, skryt Conocos marknadsutviklingsjef.

Dei som har arbeidd mest med dette prosjektet er Rolf Arthur Mygland på laboratoriet og Harald Andersen på Trafikk.

Amerikanske forskarar har fulgt nøye med i arbeidet som blir gjort i Rogaland, og store mengder prøver har vorte sende til hovudkvarteret i Houston i USA. 15 000 liter steinmasse som danner grunnlag for asfalten, er sendt over Atlanteren, der eit amerikansk universitetslaboratorium skal gjera undersøkingar.

– Blandinga er kritisk. Dersom det skulle gå gale med forsøket på Randaberg, har me sjansen til å få gjort analyser for å finna ut kva som gjekk gale og arbeida vidare ut i frå det, forklarar Torunn Fredhammer Pettersen.

Conoco ønskjer å ta til å produsera karbonfiber kommersielt i byrjinga av neste år. Om eit år kan stoffet vera på marknaden. Men før det kjem så langt, har vegvesenet i Rogaland tilbod om å prøva fiberkuren på fleire vegar.

MF «Fjordveien» i rute



Som dei aller fleste rogalendingar truleg har fått med seg, så heiter den yngste dama i Rogaland Trafikkselskap AS sin ferjeflåte MF «Fjordveien». Kva var gale med denne dama i sommar då ho slo seg vrang og ofte vart tema i media? Var ho PR kåt? Nå går den fine dama jamnt og trutt, men då er ikkje interessen så stor lenger.

TEKST: TORMOD E. NAG FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Viss ikkje ferjesjef i RT, Frode Barkved, på førehand hadde fått den rette fargen på håret, kan det ikkje vere tvil om den hadde komme i juli 2001. Då måtte Barkved både titt og ofte ut i media for å forklare, bortforklare og sei seg lei for at den fine dama ikkje var samarbeidsvillig til å løyse av dei to gamle damene MF «Skudenes» og MF «Kvitsøy». Ja han gjekk så langt og sa at det heile var flaut. I den siste tida før oppstart slutta selskapet å opplyse oppstartsdato, berre: Oppstart er utsett inntil vidare.

Fredag 10. august hadde dei alt med ferja under kontroll og den kunne gjera sin første tur i rute over Kvitsøyfjorden og Skuddefjorden. Heile mannskapet om bord var spente på korleis det nå skulle gå. Under prøvekjøring hadde alt fungert som det skulle, alle brytarane, alle varsellampene. Men ville det fungere på opningsturen? På denne turen med ordførarar, journalistar, passasjerar og NRK Lokalen med direkte sending om bord?

Jo, alt såg ut til å fungere. Til og med ein nyinnført bestillingsordning for bilar frå Kvitsøy vart det teke omsyn til då ferja vart lasta i Skudeneshavn. Nå var dei i gong.

EI FLOTT FERJE

MF «Fjordveien» gir eit godt inntrykk når ho kjem ute på fjorden. Kanskje litt høg? Det gode inntrykket vert berre betre når ein kjem om bord.

Eit stort og ryddig dekk er det første som møter oss. God oppmerking, og du treng ikkje frykta at mannskapet skal ha nettopp deg og bilen din inn i ein eller anna avkrok mellom pullert og tauverk.



På hovuddekket skal det vere plass til 62 personbileiningar (pbe). Dette er såkalla «nye pbe», og betyr at ferja faktisk har plass til så mange personbilar. For å ta unna trafikken er ferja også utsyrt med hengjedekk som tek 20 bilar. Til saman er det då plass til 82 pbe, men med litt ekstra dirigering kan mannskapet få plass til endå nokre bilar ekstra om bord.

Opp til salongane er det både heis og trapper. Her kan du finne sitjeplass både i grupper rundt bord, eller den som likar seter i rekkjer kan også finna det. Desse kan du også justere i kvile- og soveposisjon. Mange pendlarar i Tau-sambandet kunne tenkt seg dei stolane på Tau-ferjene.

Salongane er lyse og trivelege med god utsikt ut over fjorden. Ingen motorstøy. Jo, dette var så bra at vi tek gjerne turen ein gong til.

TEKNISK AVANSERT FERJE

Den vanlege passasjerer ser lite til alt avansert utstyr om bord. Dette er skjult under dekk og i styrehuset.

Ferja er utstyrt med såkalla diesel-elektrisk drift. Kort forklart betyr det at hovudmotorane er koplta til kvar sin generator som igjen produserer straum til elektromotorar som er koplta til propellane i kvar ende på ferja.

Det er i alt 4 motorar på til saman 5400 HK. Desse gir ferja god fart. Ved oppsett av rutetabell er det rekna

Gassdrivne ferjer til Rogaland?

med marsjfart på 16 knop. Slik det ser ut har ferja ingen vanskar med å halda denne farten.

På same måte som selen er ferja utstyrt med flapsar. Nokre forskjellar er det likevel: «Fjordveien» har flapsar både framme og bak. Selen har berre flapsar framme. Ferja har datastyring på flapsane, det har ikkje selen.

Etter det vi forstår er det eit nytt og avansert flapssystem som er montert på ferja. Dette skal hjelpa til å stabilisera ferja når havbølgjene vil bruka ferja som kasteball. Så langt har det ikkje vore noko særleg vind og systemet er derfor lite prøvd.

Når ein kjem inn i styrehuset kan ein vere frista til å spørja om det er kontrollrommet i eit romfartsenter. Her finn vi ikkje det store rattet. Heller ikkje den store kompassen som er eit sentralt punkt i eit skikkeleg styrehus. Til og med hendlane med «Forover» og «Akkerover» er borte.

I ein «Stressless» sit ein person som er kaptein. Med to joysticker styrer han heile ferja. Framom seg har han store skjermar med radar og elektroniske kart som viser kvar ferja er i dette biletet. Her er også seilingskursen lagt inn som ein strek. For å vere enkel: Det er berre å fylgja streken så kjem ein fram.

På andre skjermar kan ein lese av fart, dieselforbruk, kor mange av hestane som er i bruk, vindretning o.s.v. Nei, ein må berre gi opp. Det er uråd å få med seg alt på ein kort overfart.

MANNSKAPET LIKAR FERJA

Så langt er mannskapet godt nøgd med ferja. Rett nok har dei ikkje fått prøvd henne i storm og uvær. Men dei har grunn for å tru at «Fjordveien» vil klare seg bra.

Det er og mange positive reaksjonar på at farten nå er auka frå 12 til 16 knop. Det er som ein ny ferjegenerasjon.

Vi ønskjer RT og mannskap til lukke med ferja!

Ved Vegkontoret er det nå sett ned ei arbeidsgruppe som har som føremål å arbeide for å få gassdrivne ferjer til sambandet mellom Mortavik og Arsvågen.

TEKST: TORMOD E. NAG

Trafikksjef Svein Magne Olsen, som er leiar for gruppa, seier at bakgrunnen for å ta opp saka nå er at det frå sentralt politisk hald er komme signal om at dei ønskjer at det vert satsa meir på gassdrift.

Trafikksjefen understrekar at så langt er det ikkje løyvt midlar til slike ferjer, men signala er så positive at han kan ikkje tru noko anna enn at konkrete prosjekt vert følgt opp med løyving.

FLEIRE OM BEINET

Men det er ikkje berre Rogaland som i så tilfelle kan tenkja seg ei eller fleire ferjer frå ein slik pott. Det er interesse både i Hordaland, Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag for slike ferjer.

Med andre ord i dei fylka der det enten er bygd, eller vedteke å byggja anlegg for levering av gass.

Når det gjeld Rogaland så viser målingar at forureininga er relativt stor i området. Dette kan skuldast både stor aktivitet lokalt, og at vi ligg lagleg til for nedfall frå dei sentrale delane av Europa. Det bør derfor vere av spesiell interesse å satse på Rogaland.

Olsen seier at gruppa i første omgang skal lage ein rapport som mellom anna viser kva ein oppnår på miljøside, og kva kostnader det er med å byggja nye gassdrivne ferjer.

Rapporten blir levert til fylkesordføraren som då vil ta saka opp politisk for å få klarlagt finansiering. Med i gruppa er også senioringeniør Knut Magne Guttormsen i Vegdirektoratet. Han fortel at i Vegdirektoratet er dei positive til at det vert arbeid med sikte på bygging av eventuelle gassferjer.

TEKNISKE UTFORDRINGAR

Så langt er det bygd ei gassdriven ferje her i landet, 90 pbe ferja M/F Glutra. Den høyrer heime i Møre og Romsdal og går mellom Søsnes og Åfarnes.

– Vi har nå fått ein del erfaring med den ferja. Erfaring som er naudsynt å ha med i neste omgang. Gass er kommen for å bli, vi må berre ta utfordringa, seier Guttormsen. Då denne ferja vart bygd hadde Sjøfartsdirektoratet lite og ikkje lovar og regelverk om gasstankar og tryggleiken om bord i bil- og passasjerferjer.

Etter det vi forstår førte det til mange kompliserte tekniske løysingar for å ta vare på tryggleiken. Kanskje Sjøfartsdirektoratet sine krav den gong vart så kostbare at det la ein dempar over Vegdirektoratet sitt engasjement for fleire gassdrivne ferjer? Eller som Guttormsen seier:

– I ettertid ser vi at omsynet til tryggleiken må kunna løysast på ein fullgod måte med enklare og rimelegare installasjonar.

LOKAL INTERESSE

Rogaland Trafikkselskap AS er også representert i gruppa med teknisk sjef Peter Hansen. Dei driv ferjene i det aktuelle sambandet i dag og sit dermed inne med nyttig informasjon for gruppa. Men Peter Hansen legg ikkje skjul på at selskapet hans gjerne tek utfordringa med gassdrivne ferjer over Boknafjorden. Dessutan minner han om stor trafikkauke og snart for liten kapasitet i sambandet.

– Kanskje gassdrivne ferje er det som kan berga oss frå køar og lang ventetid for dei reisande? spør Peter Hansen. Dei andre medlemene i gruppa er Erik Brinchmann frå Gasnor og Jakob Eng i GassSenteret.

Tormod E. Nag ved Vegkontoret er med i gruppa som sekretær.

Tre fylkesvegbruer får **NYTT DIKKE**

TEKST: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Avansert høytrykksspyling fjerner gammel og oppsmuldra betong. Armeringsjernet vert ikkje påverka.



Her på Råse bru på fylkesveg 3 er gammel kloridinfisert betong meislå vekk med ei konsentrert vass-stråle, såkalla vass-jet. Stråla kan stillast inn til å ta bort akkurat så mange cm som ein ønskjer, og armeringa blir ikkje påverka.

Foto: Birgit Høiland Gudmestad

Råse bru i Lund vart bygd i 1976, med betong som vegdekke. Betongen har opp gjennom åra blitt utsett for så store mengder klorid at han var i ferd med å smuldra opp. Klorida kjem mellom anna frå vegsalt. Nokre stader var så mykje av betongen forsvunnen at armeringsjernet var synleg. Det førte til korrosjon og fare for at brua skulle få dårlegare bereevne.

VASS-JET

Løysinga på problemet var å meisla vekk gammal kloridinfisert betong. Dette blir gjort med ei veldig konsentrert vass-stråle, såkalla vass-jet. Stråla kan regulerast opp til eit trykk på 2000 bar, og kan stillast inn til å ta bort akkurat så mange cm som ein ønskjer. Austlandsfirmaet Norpox rehab AS har teke på seg arbeidet med å rehabilitera dei tre bruene i Rogaland.

Råse bru var den første av dei tre bruene som vart forsterka. Når den gamle og øydelagde betongen er borte, blir det støypt på ny. Deretter blir det lagt på ein membran som tettare og hindrar vatn og klorid å koma til. På toppen blir det så lagt eit slitelag med asfalt. Vatnet som blir brukt til å slipa vekk gammal betong blir teke frå elva, eller frå andre vasskjelder der det er meir praktisk. Betongen blir samla opp og køyrt til deponi, slik at vatnet som renn ned i elva att ikkje blir forureina.

FLEIRE PÅ VENTELISTE

Etter at Råse bru er ferdig, skal Hønsbærhaugen bru frå 1968 pussast opp. Deretter står Kvalaelva bru, bygd i 1976, for tur.

– Det er ein stor fordel å kunne nytta vass-jet til dette arbeidet. Alternativet ville i mange tilfelle vore handhalden meislemaskin. Det ville teke lenger tid, og vore eit mykje meir slitande og bråkete arbeid, kommenterer overingeniør Per Eikemo på utbyggingsavdelinga.



Kvalaelva bru på fylkesveg 924 i Hangesund.

Foto: Per Eikemo



Hønsbærhaugen bru på fylkesveg 691 på Nesflaten.

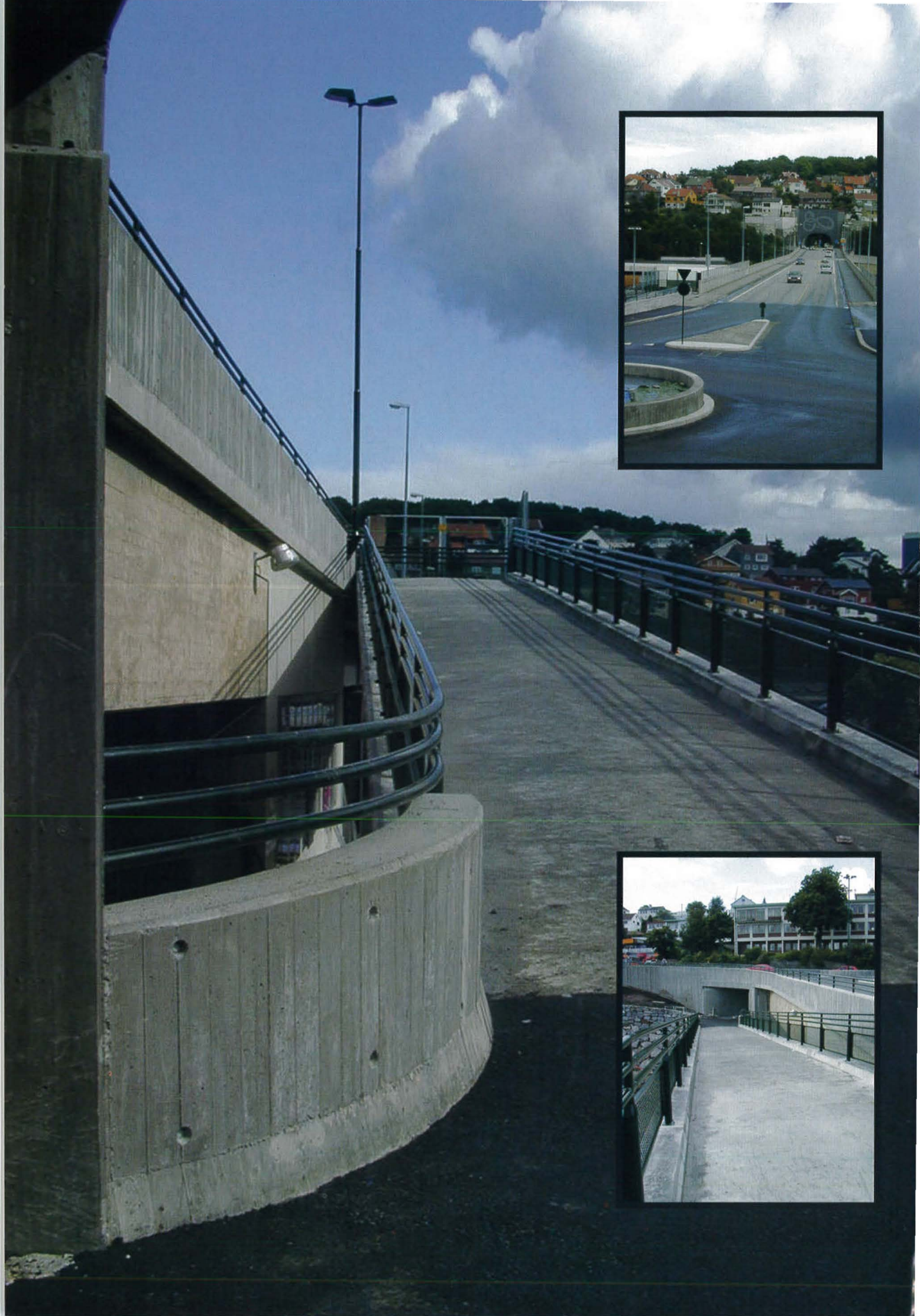
Foto: Per Eikemo

Det er fleire dårlege bruer som står på «venteliste» for å få tilsvarande behandling som dei tre utvalde bruene får i haust.

– Me har mange dårlege bruer som treng vedlikehald. Særleg i nordfylket må det gjerast ein del. Pengane er slutt for i år, men til neste år står fleire bruer på programmet, seier Eikemo. Ei av bruene som ikkje er i nordfylket, men som Eikemo meiner bør

renoverast neste år, er Engøysund bru i Stavanger.

– Denne brua blir utsett for sjøsprøyt, og betongen får dermed ein stor dose klorid. Her er det ikkje sjølvvegdekke som er problemet. Betongen under brua forvitrar. Det tek til å bli lite overdekning på armeringa, og denne brua står høgt oppe på lista over dei me må gjera noko med, seier Per Eikemo.



STRØMSBRU- KRYSSSET

i Stavanger er ferdig

TEKST OG FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Prisen for heile krysset er sett til 25,2 millionar kroner, og summen held, forsikra prosjektleiar Terje Børsheim. Han rakk akkurat å sjå anlegget ferdig før han pakka saman og forlot vegvesenet etter drygt ni år i etaten.

– Anleggsarbeidet har gått greit. Det har foregått på eit lite areal og med stor trafikk gjennom heile anleggsperioden. Strømsbrua var stengt ein periode i vår medan arbeida pågjekk. Me har ikkje hatt ulukker og ingen store problem, sjølv om trafikken har vore ei utfordring, oppsummerer Børsheim.

– Det har også vore lite klager frå trafikantane, legg han til.

KOMMUNEN BLADDE OPP

Krysset mellom Strømsbrua og riksveg 44 skulle egentleg vore gjort ferdig og opna parallelt med Storhaug-tunnelen. Men det vart for lite pengar til kollektivtiltak, og i fjor vart pengane som skulle vore brukte til prosjektet sperra og bygginga utsett. Det reagerte Stavanger kommune på, og forskotterte fem millionar kroner for å få arbeidet gjort. Men vedtaket kom seint, og medan Storhaugtunnelen opna i mai vart ikkje krysset ferdig før etter fellesferien.

Anleggsarbeida starta 11. januar.

Vegvesenets produksjonsavdeling har laga mur mot NSB sine område på vestsida, samt støypt landkara til gang- og sykkelbruene oppe på Strømsbrua. NCC anlegg hadde hovudentreprise, og starta 1. mars. Selmer Skanska AS har laga gang- og sykkelbruene i betong. Vegvesenets produksjonsavdeling har også ansvaret for grøntanlegga. I tillegg har underentreprenørar vore med på arbeidet.

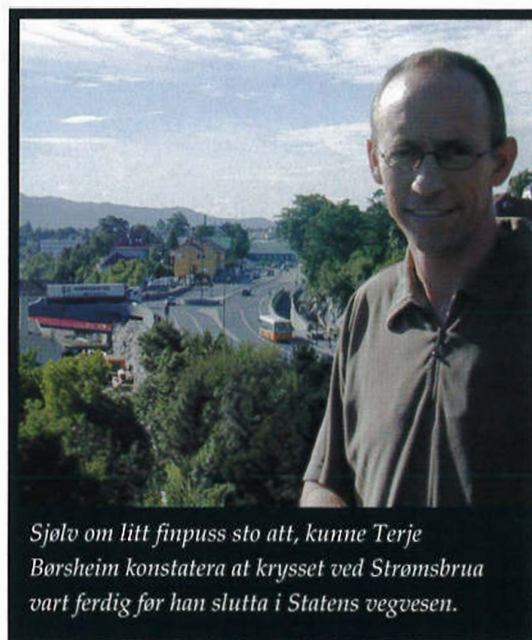
LYSREGULERINGA ER BORTE

Det var rundkøyring på staden frå før, men den er no gjort større. Det er laga kollektivfelt i begge køyreretningane, og det er sykkelbanar gjennom krysset. I tillegg er det gang- og sykkelveg under krysset for dei som skal over vegen til eller frå Strømsbrua. Eit lysregulert gangfelt er fjerna. – Me har prøvd oss på noko som me ikkje har brukt før, nemleg fortau nede i undergangen. Slik tvingar me syklistar ut i midten, og leiar fotgjengarane inn mot sidene. Slik håper me å unngå kollisjonar, seier Børsheim.

VASSGARDIN

Anlegget har murar lødd i naturstein og skiferdekke kombinert med betong-overflater. Lysopninga er delt i to, og

Rundkøyring, undergang for mjuke trafikantar, seks av- og påkøyringsramper for gåande og syklende og kollektivfelt i begge retningar, ferdig til bruk. Slik er status for det nybygde krysset mellom Strømsbrua og Lagårdsvegen i Stavanger. Dermed kan heile det opprinnelege Storhaugprosjektet seiest å vera ferdig.



Sjølv om litt finpuss sto att, kunne Terje Børsheim konstatere at krysset ved Strømsbrua vart ferdig før han slutta i Statens vegvesen.

det er sett inn uknuseleg glas der regnvatn renn ned i undergangen. Slik blir det ei «vassgardin» der nede når det regnar, og vatnet renn sidan bort i ei renne i golvet.

Arkitekt har vore Thorir Helgason. Vegvesenets eigen landskapsarkitekt, Laila Løkken, har teikna grøntareala. Elles har konsulentar frå AnkoNova og Multiconsult vore med på prosjektet. Terje Børsheim har vore prosjektleiar og Odd Magnar Nerland har vore byggeleiar.

KVINNER VISER VEI

14.–17. juni 2001

12500 kvadratmeter messeområde sto

klart, sommeren var ung og kvinnene

hadde regien. Det ble en formidabel

mønstring. Hele 18000 besøkte messe-

området, seminarer og kulturarrange-

menter i løpet av disse hektiske juni-

dagene. Nesten ingen av dem var menn.

TEKST:
EVA VIVOLL
FOTO:
TOVE DIRDAL

Kvinner viser vei er en messe av og med kvinner, men for både kvinner og menn. Messen arrangeres annet hvert år på ulike steder i landet. Årets messe i Stavanger var den fjerde i sitt slag. Om to år skal Kvinner viser vei holdes i Fredrikstad.

STOR BREDDA

På messeområdet hadde ulike firmaer og enkeltpersoner gjort sitt ytterste for å presentere et bredt spekter med aktiviteter. Kompetanse og muligheter gikk som en rød tråd gjennom området. Tradisjonelle kvinneaktiviteter ble vist fram side om side med mer utradisjonelle valg. En helhet som viser at valget så absolutt er kvinnens.

VEGVESENET MED EGEN STAND

Statens vegvesen hadde egen stand. Riktignok ikke mange kvadratmeterne,

men med en innbydende design, kompetente «lokkedamer» og stor faglig bredde hadde vi meget godt besøk. Så stakk vi også av med pris, diplom og hederlig omtale for stilren og gjennomført stand, fine antrekk og god opptreden. Inger Sørneland Eriksen på vegkontoret har vært leder for prosjektgruppa som tilrettela deltakelsen. I tillegg hadde Inger med seg Berit Thornes, Esther Marita Folkvord, Kirsten Fatland Hansen og Tove Dirdal i gruppa. Brit Elve Strand fungerte som rådgiver innen grafisk design.

KRYSSA GRENSER

– Jeg var litt i tvil i begynnelsen om jeg hadde påtatt meg en for stor oppgave, sier Inger. – men etter vårt første møte i november hadde jeg stor tro på at dette skulle gå bra. Mottoet: «Å kryssa grenser» ga oss noe konkret å



Utsnitt fra Statens vegvesen sin stand.

jobbe videre med. Og prosjektgruppa samarbeidet svært godt, både under planleggingen og ikke minst under den hektiske innspurten.

ØKONOMISK UTFORDRING

Den største utfordringen i planleggingsfasen var økonomien. 80 000 kroner var småpenger i forhold til de mange pengesterke messedeltakerne. Pengene skulle brukes til både utrustning og oppbygging av stand, informasjon og ikke minst, tilbud til de tilreisende kvinnene fra etaten. – Faktisk så førte det lave budsjettet til at vi ble ekstra kreative, sier Inger, – men vi klarte det også, så vidt.

INNSPURTEN

– Mest stolt er jeg kanskje over det arbeidet vi gjorde i innspurten. Vi rigget og monterte vegger, utstillings-

elementer og lys. Klatret, skrudde og vasket. Og alt i et svært godt team, bestående av bare kvinner. Det gikk på en måte sport i det å klare alle utfordringene selv. På det mest hektiske måtte også sene kveldstimer nyttes, og vi brukte nok litt mye tid på arbeid vi ikke hadde vært borti før. Men det ga en enorm tilfredsstillelse å få det til, sier en blid og smilende prosjektleder.

VI KAN OG VI VIL

Inger forteller at arbeidet med Kvinner viser vei har lært henne mye: – Å arbeide i prosjekt er til tider en intens samarbeidsform. Men det er en positiv utfordring og man vokser av å få ansvar. Vi drister oss til å introdusere et nytt motto: «Vi kan og vi vil!» – Jeg skulle bare ønske at flere menn kom og besøkte messen. Da hadde de sett det, avslutter Inger.



Inger Sønneland Eriksen var prosjektleder og idémaker for utstillingen.

Tilgivelse på Jæren



TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Noen må ha gjort noe veldig ille, og trenger desperat å be om godt vær, tenkte jeg da teksten på skiltet ble synlig noen kilometer framme på den snorrete riksveg 507 i Klepp kommune. Aller først kunne jeg ikke lese budskapet i det hele tatt, men av fargen og formen tenkte jeg det måtte være åpnet et nytt ferisesenter. Noe med blå havutsikt, kasino og store vestvendte vinduer.

I det jeg passerte ble begge teoriene forkastet. Det virket mer sannsynlig at Nord-Jæren hadde fått en ny frime-nighet – med sans for markedsføring.

Alt sammen er like galt. Kunstneren Ole Martin Lund Bø står bak skiltet. Verket er finansiert av Norsk Kulturråd, Utsmykkingsfondet for offentlige bygg og Frelsesarmeen i fellesskap. Kunstverket er på turne i regi av Riksutstillingene.

Tidligere har det vært vist på et hus-tak i Majorstukrysset i Oslo. Nå står det i sjøsprøyt og vind på ei dyrka mark på flate Jæren. Publikumet er mindre enn på Majorstua, men til gjengjeld er det lite annet i omgivel-sene som kan ta opp kampen om oppmerksomheten. Skiltet er lyssatt

om natta, og blir nesten enda mer synlig i mørke omgivelser.

Saksbehandleren i Statens vegvesen Rogaland var en smule skeptisk til den originale skiltinga. Men siden skiltet ikke kan sies å reklamere for noe kommersielt, falt det utenfor rek-lamebegrepet i vegloven. Vår saksbe-handler var likevel bekymret for at skiltet skulle få folk til å ta oppmerk-somheten fra vegen, og ba om at det ble satt opp slik at det var synlig fra begge kjøreretninger. Den oppfordringa ble ikke fulgt. Men det venter kanskje arrangøren å få Tilgivelse for?



Etter rehabiliteringa i 1991 framsto brua like fin som då ho vart opna i 1951.

Foto: Magne Langeteig

EIGERØY BRU 50 år

Kronprins Olav opna Eigerøy bru 20. august 1951. Det blir fortalt at kronprinsen hadde gløymt namnet og dermed opna han «Egersunds bro» i staden. Fleire tusen menneske møtte fram til den høgtidelege opninga stunda.

TEKST: SVEIN DAHLE

Sjølv om det var ulikt syn på behovet for bru blant folket på øya, så såg den store majoriteten etter kvart kva framsteg det ville vera å bli kvitt båten. Så tidleg som i 1938 stod det ein artikkel i Dalane Tidende om at Eigerøy ville ha vegforbindelse med Egersund. Fylkestinget gjorde vedtak om «Veg med bru til Eigerøy» i 1939, så også den gongen tok det lang tid før slike store prosjekt kunne realiserast. I avleveringsprotokollen kan me bl. a. sjå at «Anlegget er fremmet under bevilgningsposten Veger i sjøbygdene med 80% tilskudd av staten og 20% tilskudd av herredet». Det var firma A/S Betong i Sandnes som fekk oppdraget med å byggja brua og som gjorde det meste av arbeidet. Vegvesenet sine folk var kun med og laga ein del av fundamenta til brua i tillegg til veg på begge sider. Mikal Rodvelt, som i dag er 79 år og har arbeidd i vegvesenet i 30 år, var

ein av dei som var med. Han fortel at brua var eit ruvande byggverk og ei spesiell hending i distriktet. Prisoverslaget var i underkant av 1 million kroner og byggjetida var 2 år. Arbeidet var både vanskeleg og farleg og brubyggjarane måtte tola mykje regn og vind. Timeløna var på den tida vel 3 kroner timen. Brua er 270 meter lang og berre 5,5 meter brei med 40 meter spenn i sundet og 24 meter fri seglingshøgde.

Som ein kuriositet kan nemnast at ein del av dragarane som er brukt, skulle opphavleg brukast av tyskarane til å byggja hangarar for ubåtane sine i Bergens-området.

Eldre folk som hugsar både før og etter fastlandssambandet seier at det betydde enormt mykje å få bygd brua. Tida før og etter kan ikkje samanliknast. Nå når dei ikkje lenger var avhengige av båt, kunne dei greit

komma seg både til skule og arbeid i byen. Dessutan var handel og varetransport mykje enklare utan tungvindt omlasting på begge sider av sundet. Men brua førte også til at den typiske Eigerøy-dialekten gradvis forsvann og elles også andre særtrekk som prega øybuane.

I 1991 blei brua påkosta 3 mill. kroner i forbindelse med omfattande rehabilitering og forsterking. Brua fekk også for få år sidan hengt på gang- og sykkelveg på utsida. Sjølv om brua er gammal og forholda er svært så forandra, så dekkjer brua framleis behovet for tenleg fastlandsamband. Det kan likevel vera noko smalt og problematisk når to store kjøretøy møtest på brua.

50-års jubileet skal markerast og feirast i regi av kommunen i slutten av oktober.



Foto: Randi Mydland, Stavanger Aftenblad

Det vart også funne spor av at vegen har halde fram ut i elva. Brua med luftspenn som runesteinen fortel om, er ikkje påvist enno.



Foto: Randi Mydland, Stavanger Aftenblad

Arkeolog Mogens Schou Jørgensen påviste restar av vegen 60–70 cm under dagens bakkenivå.

Spor av ve

«Sakse gjorde denne brua...» Dette er litt av teksten som er rista i runer på steinen som vart funnen under vegarbeid ved prestegarden Eik i Sokndal for nokre år sidan. Arkeologar har leita etter restane av denne brua. Noko bru har dei førebels ikkje funne, men derimot spor etter ein 2000 år gammal veg.



TEKST: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Brua som arkeologane opprinneleg leita etter, skulle vore frå tida rundt 1000–1050. Runene og språket som kan lesast på Eik-steinen er daterte til denne perioden. Heile meininga lyder «Sakse gjorde denne brua for å få Guds godvilje for si mors sjel, Turid». – Fagfolk ved arkeologisk museum i Stavanger (AmS) meiner det truleg er snakk om ei bru med luftspenn, ikkje vadesteinar, seier Svein Magne Olsen. Det var den historieinteresserte trafikksjefen som ikkje kunne sleppa tanken på vikingtid-brua i Sokndal, og som fekk med seg forskarar på vidare undersøkingar.

DANSK INTERESSE

– Den danske arkeologen Mogens Schou Jørgensen er ein av Nordens fremste ekspertar på historiske vegar. Han var i Sokndal saman med ein geolog for to år sidan. Det besøket fann dei så interessant at dei valde å koma tilbake i august i fjor. Då hadde dei med seg tre arkeologar og ein fotograf frå Danmark, fortel Olsen. – I fjor hadde Rogaland fylkeskommune gjeve løyve til å foreta undersøkingar. Det vil seia at me ikkje skulle grava. Me fann ikkje nokon teikn til at det hadde vore ei bru i dette området, men litt lenger nord for der Eik-steinen vart funnen fann fagfolka spor etter ein gammal veg. Dette var så interessant at me bad om og fekk løyve til å foreta utgravingar. Desse

utgravingane fann stad i juni i år. Sjansen for å finna eldgamle samferdselsstrukturar i den aller sørlegaste delen av Rogaland har vekt internasjonal interesse. Det danske nasjonalmuseet i København har brukt pengar som er avsette til internasjonale studiar for å finansiera undersøkingane og utgravingane i Sokndal. I tillegg til dei danske forskarane var ein arkeolog frå det svenske vägverket og arkeolog Per Haavaldsen frå AmS med på utgravingane i sommar.

TRE METER BREI

– Me fann ein eldstad oppe på den gamle vegbanen. Den var i god stand og me kunne ta ut prøver. Dei viste at elden hadde brunne her i tida 100–400 e. Kr. Det tyder på at vegen er eldre

g i Sokndal



På enga mellom prestegarden til høgre og den noverande brua over Sokna på riksveg 44 i Sokndal er det arkeologar har funne restar etter ein 1000 år gammal veg.

Foto: Birgit Høiland Gudmestad

enn dette, seier Svein Magne Olsen. Arkeologane fann spor av ein tre meter brei veg som har vore brukt av køyretøy med hjul. Vegen reknar dei med er frå 200 e Kr eller eldre. Desse spora vart avdekka 60-70 cm under dagens bakkenivå.

– Det var vanskeleg for ein som ikkje er arkeolog å sjå dette. Enga der vegen har gått har vore pløgd godt og grundig opp gjennom hundreåra. Men det var lett å sjå det når det vart peika ut av ekspertane, seier Svein Magne Olsen.

LEITAR ETTER HJULSPOR

– Det er kjende vegar i Danmark frå denne tida, men dette er det eldste sporet etter ein norsk veg. Til samanlikning er Osebergvogna, det eldste køyretøyet på hjul som er funne i

Noreg, datert til om lag år 830. Men me har helleristningar som er daterte tilbake til 1500 f. Kr. som viser figurar som ser ut som vogner med hjul. Eg trur det berre er eit tidsspørsmål før me finn vogner som er eldre enn Osebergvogna, seier Olsen optimistisk.

– Me vil leita vidare. Undersøkingane held fram eitt år til. Neste år er målet å finna hjulspor etter dei køyretøya som har trafikkert den gamle vegen i Sokndal.

Olsen meiner vegstubben som er funnen i Sokndal truleg har vore ein del av eit lokalt vegsystem, og ikkje ei gjennomfartsåre som har bunde saman større distrikt.

Prestegarden på Eik har truleg vore eit knutepunkt i tidlegare tider. Garden har sikkert husa sentrale personar i

samfunnet også før kristendommen var innført og presten tok han i bruk som sitt hovudsete.

– Geologane har sett nøye på utviklinga av vasstanden i Sokna, og meiner ein kunne segla nesten heilt opp til prestegarden. Staden kan då ha vore sentral for lasting og lossing av varer som kom frå distriktet eller vart distribuert vidare over land, fortel Svein Magne Olsen.

Brua som Sakse hevdar å ha reist til ære for mor si, 1000 år etter at vognene truleg rulla over grusvegen på Eik, er enno ikkje funnen. Men også den blir det leita vidare etter. Dykkarar skal saumfara elvebotnen for å leita etter fysiske strukturar som kan stadfesta at Sakse faktisk gjorde meir enn å skryta på ein runestein.



– Eg jobba det av meg

Det første Kari Bjørheim sette seg føre, var å få vekk ei klynge furutre som vaks framføre huset på Nag i Strand. Trea hadde lenge vore i vegen, ettersom dei stengde utsynet frå kjøkkenglaset. Kvar morgon når ho gjorde seg klar til å reisa på jobb, møtte augo desse forargelege trea som vaks seg høgare og høgare. Så då tida med by-pendling var slutt og pensjonisttilveret var ein realitet, var trea det første som fekk merka at det var nye tider på Nag.

VEDHOGST

– Eg var litt skeptisk til korleis eg skulle bruka dagane når eg ikkje lenger hadde jobben. Det er mange timar som skal fyllast med aktivitetar, seier ho. Etter å ha gjort kol på det svære furukrattet, sagd og hogd og slept trevirke og til slutt stabla det ferdige produktet – nokre famnar med fersk ved, – var det gått nokre veker.

– Så gjekk det fort mot jul, og så kom våren og tida for hagestell. Eg har planta roser der grantrea vaks, seier Kari nøgd. Ho viser fram rosebuskar som står blømande i sommarsola. Mindre enn eitt år etter at ho vart pensjonist, har ho funne ut at det ikkje er vanskeleg å fylla timane med aktivitetar. Snarare tvert om.

MEIR TID TIL BARNEBARNA

Før Kari slutta i fjor, fortalde ho kollegaer at det no var på tide å prioritera

barnebarna. Det forsettet har ho halde, og dei tre barna på 11, sju og snart tre år får hyppig besøk av farmor. Og heimen på Nag, med den store hagen og skogen rundt, er eit populært reise-mål for ungane.

Saman med ektemannen har Kari Bjørheim rydda tomta, meir eller mindre for hand. Store maskinar var ikkje aktuelt på den tida då dei bygde hus og laga hage.

– Ein får eit nært forhold til staden når ein har slite slik for å få skikk på han, meiner Kari. Tomta er stor og velhalden, med både slåttee- og veltrimma plen, tre, blommar, bærbuskar og ein liten bekk som renn bak huset.

Tidlegare var dette drikkevasskjelde og fiskeplass for aure, men no har foreining i grunnen øydelagt for begge delar.

FJORDFISKE

– Om det ikkje lenger går aure og ål i bekken, så er det ennå fisk i fjorden. Kari Bjørheim har båtnaust og tilgang til sjøen. Før låg det ein stor båt i naustet, men etter at Kari vart aleine for nokre år sidan, selde ho den. No har ho ein liten båt, som ikkje er større enn at ho og eldste barnebarnet kan setja han på sjøen. Dei to dreg saman ut og fiskar og dreg garn.

– Eg fiska då eg var jente, òg. Då eg





Då Kari Bjørheim vart pensjonist og slutta i staben på utbyggingsavdelinga 1. oktober i fjor, var ho litt uroa for korleis ho skulle fylla timane og dagane. Det var litt trist å slutta akkurat då hagesesongen var slutt. Problemet skulle visa seg å bli mindre enn frykta.

TEKST OG FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

var 11 år, like gammal som eldste barnebarnet mitt er no, rodde eg og ei yngre jente aleine på fjorden. Eg vaks opp på garden her på Nag, forklarar ho.

– MYKJE ENKLARE MED DATA

– Kari Bjørheim sat i same jobben på vegkontoret i 21 år. Organisasjonen endra seg, men jobben hennar inneheldt stort sett dei same oppgåvene, meiner ho. Då ho slutta, var ho ein del av staben til utbyggingssjefen og sat på forværelset. Før det sat ho på forværelset til det som var planavdelinga.

– Før ho byrja i vegvesenet hadde ho

ein del år bak seg på det som då heitte Stavanger Staal på Jørpeland.

– Jobben på forværelset endra seg gradvis, men det gjekk greitt å følgja med når eg sat midt oppi det. Folk og namn lærte eg å kjenna etter kvart, og mange har eg jobba tett saman med i alle dei 21 åra, seier Kari. Mange av kollegaene har vorte gode vener som ho stadig har kontakt med. Ho er også aktiv i pensjonistforeiningane; både den for vegvesenpensjonistar og den for offentleg tilsette i Stavanger.

Kari Bjørheim var blant dei som hadde det kjekt då dataalderen kom til vegkontoret.

– Eg likte veldig godt å arbeida med

data, og tykte det var ein stor fordel og forenkling då dette vart innført. Det gjekk veldig greitt å læra. Eg trur me tek lettare det me likar, og eg likte å arbeida med data. Likeeins har eg alltid likt å samarbeida med andre. Eg trur me både får gjort meir og får gjort ting betre når me kan samarbeida og dermed dra nytte av kvar og ein sine spesielle talent.

PENDLARVETERAN

– Kari Bjørheim har hatt mange tidlege morgonar på bussen til ferja, og på ferja til byen.

– Det hende eg måtte fram med strik-
ketøyet om det kneip.

– Vel framme i Stavanger gjekk ho alltid frå kaien til Lagårdsvegen, og meiner det var med og heldt henne i god form.

– Sjølv om det ikkje er nokon lang og hard tur, så var det litt trim kvar dag...

– Ho reiste heimanfrå før sju om morgonen og var oftast heime halv seks. Ho er stadig å sjå på ferja, men no er det barnebarna på Tasta og ikkje vegkontoret som er målet for reisa. No tek pensjonist Bjørheim det etter eige utsegn litt meir med ro.

– Eg har det godt no. Eg var i arbeid til eg hadde fylt 67 år, og det var litt tøft på slutten. No hender det eg ligg litt frampå om morgonen.

– Men eg brukar å vera oppe før åtte, legg ho til.



ÅRETS STYRKE

for sykkelgruppa

Åtte syklister fra Statens vegvesen Rogaland og en fra Statens vegvesen Hordaland stilte til start på verdens største terrengsykkelritt.



PRØVE

TEKST: TOVE DIRDAL FOTO: SYKKELGRUPPA



Sykkelgruppen stilte også i år til start på det 88 km lange Birkebeinerrittet og alle kom velberget i mål. Noen var heldige med tiden, andre mindre heldige. For eksempel var Ivar Hebnes ett sekund etter maksimaltiden. Livet er som et sykkelritt, det går opp og det går ned.

Det var også i år stor rift for å få tak i startnummer. Etter 36 timer var det fullt, det vil si at 10.500 deltakere hadde meldt seg på. Nytt for året var at vi kunne melde oss på via internett. Ordinær påmelding på internett åpnet 5. februar kl 03.00. Finn og Tove var på kontoret fra kl 07.00 den 5. februar for å få alle påmeldt.

PÅKLEDNING/RYGGSEKK

Alle deltakere må bære sekk som skal veie minst 3,5 kg (under hele rittet). Sekken bør inneholde ekstra klær, mat,

drikke, verktøy, slange og lappesaker. Sekken skal bæres på ryggen under hele rittet. Kontroll blir gjennomført og deltakere som ikke bærer sekk eller som har for lett sekk, kan bli diskvalifisert eller få tillegg i tid.

RITTRGLER

Trafikkregler og skiltanvisninger må følges og det må vises hensyn til natur, andre deltakere og publikum. Startnummeret festes på styret etter anvisning. Tempobøyle er ikke tillatt. Det er ikke tillatt å bytte sykkel underveis og godkjent hjelm er påbudt. Maksimaltiden beregnes separat for hver klasse ved at det legges 25% til gjennomsnittstiden for de 5 beste i klassen. Første og femte gang en deltaker oppnår maksimaltiden eller bedre tildeles diplom og henholdsvis sølv- og gullmerke.

VÆRET OG LØYPEN

Løypen er knallhard de første 14 km. Etterpå blir det mer et slitt med lange motbakker og tøffe utforkjøringer. Når værgudene heller ikke er med oss, blir det fort tøft. Regn og vind, trenger jeg å si mer? Når du kommer i mål er alt dette glemt og da har du gjort deg fortjent til noe godt å spise og drikke.

NESTE ÅR

Trass i slit, svette, ømme baker og bein, er vi alle klar til å delta også neste år. Hei, folket, vi trenger flere!! En fysisk utfordring var det, men også en kjempefin tur.



Årets nye lærlingar på plass



Foto: Eva Vifvold

16. august hadde årets nye lærlingar den første arbeidsdagen sin i etaten. Dei starta med besøk på vegkontoret og samtale med vegsjefen, før dei vart kledde opp i vegvesenets orange mote og sendt ut på arbeidsplassane sine. Som det høver seg på ein slik dag vart dei fotograferte i lag med vegsjef og produksjonssjef. Frå venstre står produksjonssjef Nils Lausund, lærling på PA Bærheim Karl Magnus Lausund og lærling på POS Bærheim Eivind Skrettingland. Vidare står Victor A. Helland, som i ettertid har sagt i frå seg lærlingeplassen, lærling på PA Bærheim Geir Andre Mydland og lærling på POS Egersund Gordon Bakke. Lengst til høgre vegsjef Tor Geir Espedal. Alle dei fire som no er i gang med læretida si i Statens vegvesen Rogaland går på veg- og anleggsfag.

Anleggsarbeid på gang i Nordbøkrysset

I slutten av august byrja arbeidet med omlegging av Nordbøkrysset på riksveg 47 på Karmøy.



Arbeidet i Nordbøkrysset på Karmøy var så vidt kome i gang då bildet vart teke i byrjinga av september.

TEKST OG FOTO: BIRGIT HØILAND
GUDMESTAD

Det enkle krysset mellom riksveg 47 og fylkesveg 840 blir erstatta av eit toplanskryss med bru over fylkesvegen. Av- og påkøyringsrampene til brua vil enda i to rundkøyringar på fylkesvegen. Det blir også laga to fot-

gjengerundergangar og ein feundergang. Trafikken vil kunna passera i to køyrefelt gjennom krysset i heile anleggsperioden.

Arbeida blir gjort av vegvesenets egne mannskap. Lars Harald Nordnes er anleggsleiar, medan Tor Kåre Austrheim er byggeleiar. Øivind Kommedal er

prosjektleiar for omlegginga av Nordbøkrysset.

Anleggstida vil bli om lag eit år, og det nye krysset vil vera så pass ferdig at det vil kunna fungera godt til ferien 2002. Arbeida blir truleg avslutta i september neste år. Prisen på prosjektet er rekna ut til 24 millionar kroner.



NYE ANSIKT



JUBILANTER



Hilde Aasland Andersen
Avdelingsingeniør
Utbyggingsavdelinga



Ståle Edland
Fagarbeidar med fagbrev
Produksjonsavdelinga

50

Kari Auklend Mehla
Førstekonsulent
Administrasjonsavdelinga
15. oktober

Kjell Egil Sandvik
Fagarbeidar
Produksjonsavdelinga
25. november



Per Herman Pedersen
Inspektør
Haugesund trafikkstasjon



Ellen Johnsen Haaberg
Avdelingsingeniør
Utbyggingsavdelinga

60

Leif Martin Skorge
Inspektør
Trafikkavdelinga
27. september

Jostein Frafjord
Fagarbeidar
Produksjonsavdelinga
9. oktober

Olaf Dugstad
Fagarbeidar
Produksjonsavdelinga
14. november



Helge Waage
Overingeniør
Trafikkavdelinga



Åsfrid Larsen
Landskapsarkitekt
Utbyggingsavdelinga

Alfred Brovold
Førstekonsulent
Trafikkavdelinga
17. november



Ivar Askeland
Fagarbeidar med fagbrev
Produksjonsavdelinga

For 25 år sidan

ETTERUTDANNING FOR MERKANTILT PERSONALE

Kurs i maskinskriving – på løpende bånd

Programmert opplæring i maskinskriving – slik lød over-

skriften på Forbruker og administrasjonsdepartementets

kunngjøring om det kurset to flittige damer, Aud

Andreassen, Trafikkteknisk seksjon, og Marit Garborg,

Grunnseksjonen, holder på med i disse dager. Undervisningen

skjer pr. lydbånd og svarer til et 80–100 timers grunnkurs i maskinskriving.

Det avsluttes med diplomoppgave og eksamen.



Lidvard Skorpa
Utbyggingssjef



Vi set spor etter oss!

Vi er etter mi meining heldige som får jobbe i ein etat der vi får setje synlege spor etter oss. Historia om steinhoggaren som var med og bygde katedral er velkjend, og er lett å overføre til alle som er med på å byggje ei bru eller ei ny rundkøyring. Men det er ikkje berre gjennom slike synlege prosjekt at vi set spor etter oss! Det gjeld i like stor grad arbeid som brøyting og grøntvedlikehald, det gjeld bilkontrollar inne og ute på vegen, og det gjeld forvaltningsvedtak, berre for å nemne nokre eksempel. Vi set også spor etter oss på ein meir indirekte måte, ved for eksempel å påverke folk sine holdningar gjennom informasjon og kampanjar.

Alle påverkar ikkje dei synlege spora like direkte, men alle er ein del av det store og kompliserte apparatet som skal til for å få utført dei ulike oppgåvene, og alle har sin del av æra når vi får skryt over resultatet.

Vi skal alle saman setje spor etter oss! Det vi gjer skal ha ei klar meining i forhold til dei oppgåvene vegvesenet er sett til å utføre.

Her er vi så heldige at arbeidsoppgåver er det nok av i Rogaland i framtida! Det er eit stort behov for å ha eit vegnett som både skal vedlikehaldast og byggjast

vidare ut. Og det vil også i framtida vere oppgåver på trafikant- og køyrety sida.

Etaten har opparbeida eit godt omdømme både hos politikarar og publikum. Vi har derfor all grunn til å vere stolte av etaten og oss sjølv. Dette er forhold som vi må ta vare på i framtida, elles kan vi bli spelt ut over sidelinja i den omorganiseringa som vil komme!

Også innafor etaten har vi sett spor etter oss! Dei siste åra har Rogaland for eksempel markert seg som eit aktivt fylke når det gjeld effektivisering gjennom regionalisering og spesialisering, og har fått svært gode tilbakemeldingar på arbeidet som er utført for andre fylke.

Er det ikkje utfordrande å jobbe i eit slikt fylke og i ein slik etat?

Også i framtida vil det vere behov for tenestene våre. Så gjeld det at vi utfører oppgåvene på ein slik måte at vi framleis blir etterspurde, og at vi får behalde arbeidsplassane og arbeidsgleden ved å vere etterspurd!. Her har alle eit felles ansvar, vi er alle med på å forme spora som samfunnet ser etter arbeidet vårt, vi er alle med i katedralbyggjar-gjengen!



Problemkablene på Lysefjordbrua

Etter at de første trådbruddene i kablene ble oppdaget og fotografert på Lysefjordbrua i mars 1999, er det foretatt kontroll to ganger i året. Ved hver kontroll har det blitt avdekket nye brudd. Den siste kontrollen var i august, og tallet på trådbrudd var da kommet opp i 314. I gjennomsnitt blir det to nye brudd hver uke.

Hver av de 12 kablene som bærer Lysefjordbrua er tvunnet av lag på lag med tråder. Tråden i de ytterste trådlagene er formet som en z. Det er tre lag med 6 mm tjukk z-tråd ytterst på hver kabel, deretter to lag med litt tynnere z-tråd og innerst fire lag med rund tråd.

Det er 54 tråder i det ytterste laget, og det er her det er gjort 314 sikre registreringer av brudd. I tillegg er det indikasjoner på sju innvendige brudd.

– Det er tross alt en fordel at trådbruddene ser ut til å være fordelt ganske tilfeldig på de 12 bærekablene, og spredt over hele kabel lengden (hver kabel er 713 meter lang). På grunn av spiralspinningsen og strekket i kabelen gjenvinner nemlig tråden sin styrke i tverrsnittet to-tre meter fra bruddstedet, opplyser prosjektleder Gunnar Nærum.

– Trådbruddene som er registrert hittil innebærer en svekkelse av kabelstyrken på mindre enn en promille. Skaden har altså ingen dramatiske konsekvenser ennå. Men om bruddutviklingen ikke stanser eller blir kraftig redusert, vil det gå ut over bruas levetid, sier Nærum. Lysefjordbrua ble åpnet i desember 1997, og er bygget for å vare i hundre år.

I løpet av høsten blir det trolig satt i gang ei utredning av mulige tekniske tiltak, kostnader og konsekvenser for bruas levetid.

– Det er vegvesenets oppfatning at den østerrikske kabelprodusenten har erstatningsansvar, avslutter Gunnar Nærum.

Birgit Høiland Gudmestad



Sigmund Sandsmark
Norsk vegteknisk forening

Spennende framtid

Kalenderen viser at sommeren er over og de fleste av oss har gjort unna ferien. Håper de fleste har hatt en fin og avkopende ferie fra alt maset om effektivisering, omstilling, økonomi og det som verre er. Vil vel tru at «batteriene» er ladet opp hos de fleste slik at alle er rede til å kaste seg over en ny økt.

Tiden fremover vil for alle i etaten bli en meget spennende tid. Hva fremtiden vil bringe oss, er det svært få som kan si noe sikkert om i dag. Vil produksjon bli en divisjon eller et A/S? Vil bl.a. diskusjonen om en samlet transportsetat komme opp? Vil en ny regjering gå inn for privatisering over hele fjøla? Spørsmålene er mange. Når det gjelder forvaltningssiden, vet vi i skrivende stund ingen ting om hva en ny regjering vil finne på. Pr. i dag har vi fått beskjed om å arbeide med omorganiseringen som om de forslagene som er sendt til Departementet gjelder. Det vil si at vi nå skal drøfte hvor regionsentrene skal ligge, hvor distriktsgrensene skal gå (størrelse på distriktene), hvor bør distriktskontorene og filialene ligge, hvilke arbeidsoppgaver skal ligge til regionskontorene, distriktene, distriktsfilialene.

Jeg innledet innlegget med litt mimring rundt sommeren. Det kan ikke stikkes under en stol at for Statens vegvesen Rogaland har sommerens skriverier og påfølgende kommentarer i dagspressen vært meget negativ. Jeg skal ikke komme inn på de enkelte detaljene, men det var til tider hendelser og kommentarer i dagspressen som var så negative at jeg, som en av de tilsatte i etaten, helst ikke ville vedkjenne at jeg var tilsatt her.

I den pågående omstillingen som foregår i etaten, var de nevnte hendelser nesten noe av det verste som kunne komme nå. Statens vegvesen trenger en positiv oppbakking og drahjelp fra våre kunder i denne tiden for å påvirke lokalsamfunnet og politikerne slik at etaten når de målene vi har satt oss. Ledelsen og de tillitsvalgte må drøfte den negative fokuseringen der vi kan trekke opp en strategi for å unngå slik kritikk.



RETURADRESSE:
Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197, Sentrum
4001 Stavanger

**Anne Jorun Gudmestad
og Njål Gunnar Slettebø**
i arbeid med grøntanlegget
rundt det nye krysset
Strømsbrua – Lagårdsvegen
i Stavanger



Statens vegvesen
Rogaland