

Rygjavegen



Feiring med smell i

Side 4

Egersundar med fargesans

Side 14

Omstilling

Side 6-9

Full fart i førti år

Side 10



Statens vegvesen
Rogaland

Samhold og identitetsbygging

Så er avgjørelsen tatt. Det ble Leikanger som til slutt ble valgt som sted for regionkontor i region vest. På en måte litt overraskende kanskje, all den tid vegdirektøren sterkt anbefalte Bergen uten noen alternative løsninger. På en annen måte ikke så overraskende etter hvert som vi så at Regjeringen ønsket å demonstrere vilje til aktiv distriktpolitikk. Det må vi bare forholde oss til og ta utgangspunkt i at vi nå skal bygge en organisasjon i region vest for Statens vegvesen, basert på et regionkontor i Leikanger og distriktskontor, eller vegkontor som det skal hete, i Stavanger, Haugesund, Bergen, Voss, og kanskje Førde. Vi kan vel med en gang slå fast et det kommer til å bli en utfordring å få etablert distriktskontor (vegkontor), som i utgangspunktet skal være likestilt, i for eksempel Bergen og Voss.

Jeg tror de fleste av oss i Rogaland var mentalt forberedt på at Stavanger ikke ble valgt som regionsenter. Etter hvert så vi at diskusjonen dreide seg mye om Leikanger og Bergen. Derfor kom ikke avgjørelsen som et sjokk. Tvert om er vi glad på vegne av alle de ansatte i Statens vegvesen Sogn og Fjordane. For dem har dette vært en veldig viktig sak fordi tilbudet av alternative arbeidsplasser er lite. Jeg tror at utgangspunktet for at vi kan få en balansert utvikling av Statens vegvesen i regionen nå er godt, i og med at de to storbyene i regionen vil bli likestilt.

Det det handler om nå er å utvikle en regional identitet for Statens vegvesen region vest. Det er allerede etablert gode relasjoner på ledernivå. Det er jevnlig og god kontakt mellom ledergruppene. I tillegg ser vi også at fagmiljøene i regionen søker sammen for å lære hverandre bedre å kjenne og å utvikle fagkompetansen i samarbeid. Gjennom slike kontakter bygges også vennskap, åpenhet og fortrolighet og dermed forsvinner også myter og mistenkeliggjøring av motiv i andre fylker.

Den nye regiondirektørens kanskje viktigste oppgave er nettopp å bygge en slik regional identitet.

Samtidig med dette jobber produksjonsdirektøren sammen med sine produksjonssjefer med å forberede overgangen til et aksjeselskap for produksjonsavdelingen. De holder høyt tempo, og det er nødvendig for å få dette til. Det legges også vekt på å trekke flest mulig med i denne prosessen. Det er satt ned mange arbeidsgrupper som skal komme med gode forslag til løsninger på det meste. På den måten blir mange involvert og det er en stor mulighet for at de fleste vil føle et eierforhold til det som kommer fram. Det er bra og virkelig nødvendig med de utfordringer produksjon nå står overfor. Det koster en del med så mange folk på vingene til stadighet, men jeg tror produksjon gjør rett i å kjøre disse prosessene nå. Etter 2003 kommer en annen hverdag hvor man en nødt til å være mer nøktern for å vinne i konkurransen med andre entreprenører.

Det er lett å sitte her å skrive at produksjon har vist seg konkurransedyktig før og at dette nok går bra. Jeg tror imidlertid at produksjonsavdelingen gjør klokt i å være mentalt forberedt på det meste. Det er ikke urimelig å anta at flere entreprenørfirmaer vil være opptatt av å få den nye konkurrenten av veien så fort som mulig. Derfor vil det være viktig at produksjon får rammebetingelser fra dag én som gjør det mulig å klare seg gjennom en oppstartsfase.

Til slutt, – vi vil nok oppleve at vi går inn i en vanskelig tid der de fleste av oss føler at vi svever i lufta og ikke vet helt hvor vi skal havne eller hva vi skal gjøre i ny organisasjon. Vi vil nok også oppleve at vi i tiden etter 1/1-2003 kan få forvirring, oppgitthet og frustrasjon fordi mye ikke vil være avklart. I en slik situasjon er det viktig å ha noen å snakke med. Husk bare på å tenke positivt, også om framtiden. Ikke kos med misnøyen, det kommer det aldri noe godt utav !

Ha en riktig god påske alle sammen !



Tor Geir Espedal

Vegsjefteigen	2	Kollektivtiltak i Stavanger	16
Konsentrasjon	3		
Fyrverkeri og fakkel- tog for ny sykkelveg	4		
		Har lagra alt det gode	17
Forventningar til om- stillinga, vegvesenet og dei tilsette	6	Lastestropp- strekkeren	18
Meir desentralisert og effektivt vegvesen ..	8	Tre dagar for framtida	19
IT-utviklinga betyr meir enn region- kontor-plasseringa	8	Eit streif av gult	20
Rogaland vil behalda sin spesialkompetanse	9	Bokmelding: Haukelivegen	21
Kven tar seg av dei som får problem i omstillingsprosessen? ..	9	Samferdselspolitikeren Arne Rettedal	22
Pådrivar og utviklar gjennom 40 år	10	Snøvinter på Jæren	24
Tunnelplanar under Eiganes	12	Simulatortrening for bilførarar	24
Til kulturdagane med mjuk last	14	Personalnytt	25
		Unyttig?	26
		Bompengeringen og kommunikasjon	27
		Hva nå?	27

Rygjavegen Nr. 1 - Mars 2002

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
*Den nye gang- og sykkelvegen mellom Eie og Tengs
i Eigersund kommune*

Baksidefoto: Magne Langeteig

Opplag: 1900 eksemplar

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



Konsentrasjon og meninga med jobben

Av og til må eg minna meg sjølv på kva etaten eg arbeider for eigentleg har for oppgåve. Midt i omstilling og regionalisering, og oppstuss i media og dei politiske miljøa, må eg stoppa og tenkja meg om. Fokus har lett for å bli permanent flytta til intern sjelegransking og grubling over framtida. Media skriv plutseleg om oss, i staden for om det me og etaten skal utføra av samfunnstenester.

Trafikksikringsarbeid er peika ut som satsingsområde. Dette skal vera eit mål med alt me gjer. Me skal strekka oss mot nullvisjonen, oppnåeleg eller ikkje. Dette gjeld same kva me brukar dagane til; anten me planlegg og prosjekterer ny veg, utviklar ein betre asfalttype, legg asfalt, set opp brøytestikker, køyrer med førarkortkandidatar eller handsamar avkjørslesaker. Eller gjer ein av dei utallige andre oppgåvene vegvesenet har ansvar for. Omsynet til tryggleiken ligg og skal liggja bak alle vurderingar.

Då må me heller ikkje gløyma at me sjølv er ein del av trafikken. Det er dei fleste av oss kvar dag, og nokre til og med i uniformerte bilar. Ekstra ille ser det ut når kontrollørane på trafikkstasjonen må gje bøter til kollegaer, slik det skjedde på ein utekontroll i byrjinga av februar. Og kva signal gjev det til andre trafikantar når «gule bilar» bryt fartsgrensene og føraren susar av garde utan belte? Me er synlege og folk legg merke til oss, både på vegane og i samfunnsdebatten.

Det som det handlar om er å gjera jobben. Midt oppi små og store organisatoriske jordskjelv og vår eiga personlege uro for framtida. Og det er inga lita oppgåve å halda på konsentrasjonen og halda standarden oppe, midt i alt det andre som opptek oss. Men av og til kan det nesten vera godt å leggja alle andre tankar til side og faktisk berre gjera jobben. Og for ei lita stund ikkje tenkja særleg lenger fram enn akkurat det.



Birgit Høiland Gudmestad

TEKST OG FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

FYRVERKERI OG FAKKELTOG for ny sykkelveg

Eigersund kommune og folk som bur langs vegen var glade for endeleg å kunna ta den nye gang- og sykkelvegen mellom Eie og Tengs i bruk. Så glade var dei, at dei kasta seg ut i ein folkefest med fyrverkeri, fakkeltog og hornmusikk.



Dei som bur på Tengs har måtta venta lenge på denne festen. I 30-40 år har gang- og sykkelveg stått på ønskelista. Den smale og svingete biten av riksveg 44 har vore så farleg, at folk som bur i Tengs-området har kjent seg mykje lenger frå bysentrum enn det dei få kilometrane i avstand skulle tyda på. I alle år har foreldre kjørt ungar til og frå aktivitetar på dag- og kveldstid, og dei fleste har fått skuleskyss på grunn av den utsette skulevegen. Og heile tida har trafikken auka. Dei seinare åra har Tengs-området fått stadig fleire innbyggjarar og fleire arbeidsplassar.

VAKKERT ANLEGG

5. desember i fjor var difor verd ein fest, og ein nøgd ordførar kunne tenna på fyrverkeriet som markerte at ein stor bit av denne farlege vegen er blitt mykje tryggare for gåande, syklende og også for køyrande. 400 meter av riksvegen er retta ut og gjort meir oversiktleg for bilistane.

Vegvesenets produksjonsavdeling har sjølv bygd den 1,2 kilometer lange gang- og sykkelvegen. Den er tre meter brei, og det er ein tre meter brei rabatt mellom den og riksvegen. Det er brukt naturstein og vegetasjon for å gjera den sårbare strandsona så naturleg og vakker som mogleg. Det er bygd nye båtstø og småbåtkaiar til erstatning for dei gamle båt plassane som vart tekne vekk i byggjeprosessen. Det er også bygd rikeleg med parkeringplassar for sportsfiskarar og hytteeigarar i området. Heile anlegget har også fått gatelys.



Byggeleiar Tove Dirdal frå Statens vegvesen og prosjektleiar Monica B. Andersson frå Eigersund kommune fekk blomar av ordførar Marit Myklebust. Fakkelerarane Andrine Lorentzen (t.v.) og Karina Hovland frå Tengs representerte brukarane av gang- og sykkelvegen.



Faklar, flagg, hornmusikk og mat gjorde opninga av gang- og sykkelvegen til ein folkefest.

LITT STÅR ATT

Det som no står att før folk på Tengs er heilt nøgde, er gang- og sykkelveg heilt opp til og over Tengs bru. Det står att fleire hundre meter frå der gang- og sykkelvegen sluttar, til brua over Tengs-elva. Sjølve brua er også svært smal og farleg, og treng å oppgraderast.

Anlegget slik det framstår no, har kosta 12 millionar kroner. Det er finansiert av statlege løyvingar og tilskot frå

kommunen. I tillegg har Eigersund forskottert ein del av pengane for å få fortgang i arbeidet. 800 000 kroner til gatelys ligg inne i sluttsummen på 12 millionar kroner.

Pengane som Eigersund kommune har forskottert får dei tilbake i 2005. I fest-talen sin sa ordføraren at det då kan bli aktuelt å føra desse pengane tilbake til nye trafikktryggingprosjekt, slik at endå fleire delar av Eigersunds-vegane kan bli trygge å bruka for mjuke trafikantar.

Folk på Tengs kom marsjerande med faklar til opningsfesten.



Forventningar til omstillinga, vegvesenet og dei tilsette



TEKST: HARALD SEL

– Ei omorganisering av Statens vegvesen måtte til, men på produksjonssida ville ein divisjonsmodell vore betre enn eit aksjeselskap. Men eg trur at også eit AS vil stå sterkt i konkurransen med private entreprenørar. Dei tilsette bør ikkje sjå mørkt på framtida, seier Oddbjørg Ausdal Starrfelt.

Storingsrepresentant Starrfelt er Arbeidarpartiet sin samferdselspolitiske fraksjonsleiar. Ho er nå inne i sin tredje periode på Stortinget som representant for Rogaland. Før ho kom på Stortinget var ho aktiv i lokalpolitikken og var mellom anna med i fylkessamferdselsstyret.

FORVENTNINGAR

Oddbjørg A. Starrfelt seier at ho har store forventningar til at omorganiseringa vil føra til at fleire pengar kjem ut på vegen. Mindre ressursar vil gå til administrasjon og meir til veg. På produksjonssida meiner Arbeidarpartiet at ein divisjonsmodell ville vore betre enn eit statsaksjeselskap.

– Men når selskapsforma først er valt, er det berre å stå på. Vegarbeidarane må visa kor gode dei er og ikkje sjå mørkt på det. Eg trur dei vil stå sterkt i konkurransen med private entreprenørar, meiner ho.

OVERTALLIGE

– Men mange i Statens vegvesen føler seg utrygge for framtida. Særleg i administrasjonen er folk redde for å bli overtallige.

– Det forstår eg. På den andre sida har Statens vegvesen dyktige folk og mange vil vera ettertrakta dersom dei søker andre jobbar. Elles har Staten

alltid vore skikkeleg i si personalbehandling av tilsette ved omorganiseringar. Eg trur at det også blir slik i vegvesenet.

SLUTTPAKKAR

– Men for folk over 50 år kan det vera vanskeleg med både omstilling og å få nytt arbeid, sjølv om dei er høgt kvalifiserte. Det blir hevda at økonomisk akseptable sluttpakkar eller førtidspensjonering burde vore mellom tilboda i omstillingsprosessen. Eller bør folk ha rett til å halda fram på sin nåverande arbeidsplass til oppnådd pensjonsalder?

– Ein jobb kan ikkje oppretthaldast for jobben sin del. Elles har ikkje eg pengar å lova til sluttpakkar og førtidspensjonering utover den tiltakspakka som alt er vedtatt. Staten har elles ikkje berre gode erfaringar med etterlønnssystem. Det har ikkje fungert godt nok i høve til å få folk ut i nytt arbeid.

AS OG POLITISK STYRING

Starrfelt er lite nøgd med at fleirtalet i Stortinget valde aksjeselskapsforma for produksjon. Mellom anna peikar ho på at AS-modellen innbyr til bedriftsøkonomiske omsyn. Då vil avgjerdene i mindre grad bli tekne ut frå samfunnsomsyn. Resultatet kan mellom anna bli dårlegare og dyrare tilbod i

distrikts-Norge. I tillegg til at AS gjev signal om mindre politisk styring og meir kommers, meiner ho at fleirtalet på Stortinget viser liten vilje til å styra politisk. Som døme på dette nemner ho NRK som også er eit AS. Stortingsfleirtalet sa nyleg nei til å styra NRK i spørsmål om nedlegging og samanslåing av distriktskontor.

GOD INNGANGSSTATUS

– I Arbeidarpartiet går me inn for at produksjon skal ha ein god inngangsstatus når dei går over til å bli AS, slik at dei skal kunne konkurrera på like fot med private entreprenørar. Andre er nok opptatt av at inngangsposisjonen for produksjons-aksjeselskapet ikkje skal vera for god. Overgangen til AS skal opp som eiga sak i Stortinget. I den prosessen er det viktig at dei tilsette i Statens vegvesen passar på, meiner Starrfelt. Ho forventar at også departementet har drøftingar med dei tiltsvalde når dei førebur sak for Stortinget om overgang til aksjeselskap.

EFFEKTIVITET OG KVALITET

Innan drift og vedlikehald har vegvesenet nære på hatt monopol. Kan ei konkurranseutsetting føra til dårlegare vedlikehald og dermed bli til ulempe for vegbrukarane? Det blir sagt at konkurranseutsetting er dødsstøyten for siste rest av vegvaktarkulturen, der vegarbeidaren sette si ære i å halda vegane i god stand. Me spør Oddbjørg Starrfelt om hennar syn på dette.

– Eg skjønar at ein del vegfolk er skeptiske til konkurranseutsetting. Men det må stillast strenge kvalitetskrav ved utlysing av anboda. Effektivitet har også ei kvalitetsside. Å gjera dårleg arbeid slik at ein ikkje tek vare på verdiane er også dårleg effektivitet. Me treng betre og ikkje dårlegare vegar. Nå får me prøva konkurranseutsetting i større grad og sjå korleis det

utviklar seg. Og til arbeidarane i Statens vegvesen vil eg seia: Ver klare og medvitne om kor gode de er og sjå ikkje mørkt på situasjonen. Eg trur de vil vinna mange anbod framover, både når det gjeld anlegg, drift og vedlikehald.

DESENTRALISERING

Oddbjørg A. Starrfelt har, både i Stortinget og elles, lagt vekt på at omorganiseringa av Statens vegvesen skal føra til desentralisering, ikkje det motsette. Når det gjeld tenestetilbodet overfor publikum meiner ho at ein i framtida bør kunne få utført dette i sin eigen kommune. Det bør kunne skje ved offentlege servicekontor, der ein også kan få utført tenestene til Statens vegvesen, som til dømes fornying av førarkort.

– Men på den andre sida vil vel omorganiseringa lett kunne bli ei regional sentralisering?

Starrfelt svarar at me må vera varsame med å skapa nye pressområde. Ho vil arbeida imot ei regional sentralisering og ho minnar om at det blir om lag 30 distriktsvegkontor i tillegg til dei fem regionvegkontora.

PLASSERING AV REGIONKONTORA

– Burde Rogaland fått regionvegkontoret for Vestlandet?

– Vegdirektør Olav Søfteland la fram si innstilling om regionkontor-plasseringa ut frå ei fagleg og økonomisk grunngeving. Så var det politikarane si sak å sørgja for at det også blir tatt samfunnsomsyn. Det som tala mot regionkontor for vegvesenet i Rogaland er at fylket fekk administrasjonen for helse-region Vest. Eg er samd i at det bør tas samfunnsomsyn utover det økonomisk-administrative, når ein skal plassera statlege arbeidsplassar. Eg har ikkje innsikt i alle argumenta som talar for og imot dei ulike plasseringsstadene for regionkontoret. Det har vore statsråden og Regjeringa sitt ansvar.

OMSTILLING OG BEDRIFTSDEMOKRATI

Som fraksjonsleiar og medlem i Arbeidarpartiet si «skyggeregjering» står Oddbjørg A. Starrfelt sentralt i norsk samferdselspolitikk. Det er engasjerande og utfordrande, seier ho. Og omorganiseringar og omstillingar vil vera ei av utfordringane i tida framover. – Omstillingar må til, men eg er opptatt av at dette skal skje på ein ryddig måte og, – ikkje minst, utan at bedriftsdemokratiet blir sett til sides. Det var til dømes uklokt av stortingsfleirtalet å bestemma over bordet at produksjon skal vera AS, utan at det først var skikkeleg drøfta av dei tilsette og i dei tilsette sine organisasjonar, meiner Starrfelt.

MELLOMSTASJON MOT PRIVATISERING

Stortingsrepresentanten frå Arbeidarpartiet trur at privatisering ofte vil vera ei dårleg løysing på samferdselssektoren, når ein skal leggja ei heilskapsvurdering og samfunnsomsyn til grunn. Svake grupper og utkantane kan lett bli taparar når ein legg størst vekt på bedriftsøkonomiske omsyn. Ho er redd for at oppretting av statsaksjeselskap kan bli ein mellomstasjon mot privatisering.

STÅ PÅ

– Men for om lag halvparten av dei tilsette i Statens vegvesen er det ein realitet at dei om kort tid skal arbeida i eit statsaksjeselskap og konkurrera fullt ut med private entreprenørar. Kva råd har du til dei som nå er inne i denne omstillingsprosessen?

– Det er viktig at ein orkar å stå på til alt er på plass. Sjølv vil eg jobba tett mot dei tilsette sine organisasjonar og prøva å finna dei beste løysingane. Som eg alt har sagt; eg trur at arbeidarane i Statens vegvesen er så gode at eit AS vil klara seg godt i konkurransen, seier Oddbjørg Ausdal Starrfelt.



Samferdselsminister Torild Skogsholm

Meir desentralisert og effektivt vegvesen

Samferdselsminister Torild Skogsholm la vekt på effektivitet, desentralisering og meir balansert fordeling av statlege arbeidsplassar ved lokalisering av regionkontora.

Ut frå ei målsetting om balansert utvikling bak det Vestlands-samarbeidet som nå utviklar seg, var det ikkje unaturleg at Sogn og Fjordane fekk den regionale vegadministrasjonen. Tidlegare har til dømes Rogaland fått administrasjonen av Helse Vest.

I ei pressemelding i samband med regionkontorplasseringa legg samferdselsministeren stor vekt på at omorganiseringa av Statens vegvesen skal føra til ei desentralisering som også vil gje større effektivitet på forvaltingsdelen. Viktige oppgåver skal overførast frå Vegdirektoratet i Oslo til dei fem nye vegregionane. I tillegg til dei fem

regionkontora kjem 30 vegkontor og eit nett av veg- og trafikkstasjonar.

– Ved dette kjem ein nær brukarane, samtidig som ein kan utnytte og vidareutvikla den lokalkunnskapen og høge kompetansen som alle dagens 19 vegkontor har, seier Torild Skogsholm.

I det vidare arbeidet vil ho leggja vekt på samarbeid med dei tilsette.

– Nå er det viktig å fylgja opp Stortingets vedtak og leggja til rette for ei effektiv gjennomføring av omorganiseringa frå og med 1. januar 2003. I denne oppfyljinga er det nødvendig å ha eit godt samarbeid med dei tilsette i Statens vegvesen og deira organisasjonar, seier samferdselsminister Torild Skogsholm.



Trafikksjef Svein Magne Olsen:

IT-utviklinga betyr meir enn regionkontorplasseringa

– Plassering av regionkontoret i Sogn og Fjordane får lite å seia for dei tilsette ved trafikkavdelinga i Rogaland, seier Svein Magne Olsen.

Trafikksjefen legg lite vekt på dei kommunikasjonsmessige ulempene som kan vera ved å ha regionkontoret i Leikanger.

– Me skal nå i større grad arbeida mot Leikanger og i mindre grad mot Vegdirektoratet. I dag reiser me ikkje så ofte til Vegdirektoratet, og me treng heller ikkje reisa så ofte til Leikanger. IT-løysingar blir stadig meir brukt, og

ved det blir det mindre behov for å vera fysisk samla.

Svein Magne Olsen understrekar at det har vore eit godt samarbeid mellom trafikkavdelingane i regionen. Når Sogn og Fjordane blir regionhovudstad trur han ikkje samarbeidet på Vestlandet vil blir dårlegare, – snarare tvert imot. Han peikar også på at Sogn stiller sterkt når det gjeld stabil og god arbeidskraft.

Trafikksjefen er glad for at ein ved omorganiseringa vil få sterkare distriktskontor. I Rogaland vil det på personal-sida bli litt forskyving mellom Stavanger og Haugesund. For dei tilsette vil elles IT-utviklinga bety meir for arbeidssituasjonen enn omorganiseringa.

Dei som arbeider med overordna planlegging og transportplanlegging må i framtida rekna med styring frå regionkontoret, men Olsen reknar med at dei framleis kan ha arbeidsplassane lokalt.



Utbyggingsjef Lidvard Skorpa:

Rogaland vil behalda sin spesialkompetanse

– For vårt fylke er det ikkje negativt at regionkontoret ligg i Leikanger. Våre spesialfunksjonar blir underlagt regionkontoret, men vil framleis vera lokalisert til Stavanger, seier Lidvard Skorpa.

Skorpa legg vekt på at det på utbygging alt er eit godt samarbeid på Vestlandet og at dette gode samarbeidet vil halda fram.

– Det viktig å bevara og vidareutvikla dei gode fagmiljøa me har i regionen og at spesialfunksjonane kan lokalisert der dei er i dag. For Rogaland

betyr det at me får behalda bru- og vegprosjektering som landsdekkande og regional spesialkompetanse, seier utbyggingsjefen. Han trur at dei ved regionkontoret i Leikanger vil ha stor forståing for dette.

Lidvard Skorpa trur i det heile at det i liten grad blir snakk om at tilsette på utbygging må flytta. Truleg blir det like mange arbeidsplassar i Stavanger som tidlegare. Ikkje berre prosjektering og konstruksjon men også fagmiljøa på grunn/eigedom og laboratoriet kan bli styrka i framtida, trur utbyggingsjefen.



Tillitsvald Sigmund Sandsmark:

– Kven tar seg av dei som får problem i omstillingsprosessen?

– Eg har hatt besøk av folk som er veldig utrygge på framtida og har det vondt. Har Statens vegvesen Rogaland eit hjelpeapparat til å fanga opp desse, spør Sigmund Sandsmark.

Som tillitsvald prøver Sigmund Sandsmark å formidla kontakt når tilsette treng hjelp, i første rekke til overordna og til helsetenesta (HMS). Men han opplever at folk kvir seg for å gå vidare med problema. Han trur at me i så måte står dårlegare rusta i dag enn ved omorganiseringa i 1995.

– I 1995 hadde me eit fullverdig HMS med lege og sjukepleiar som hadde kompetanse til å fylgja opp dei som hadde behov for hjelp. I dag har me ingen Børge Skeie, ein framifrå bedriftslege som dei tilsette hadde stor tiltru til. Få var redde for å ta kontakt med han.

Sandsmark understrekar at det han her seier ikkje vil seia at ham har mis-

tillit til dagens HMS-apparat. Men han meiner å ha registrert ein større skepsis nå enn tidlegare til å kontakta helsetenesta når problema tårnar seg opp. Det virkar som fleire i dag føler at HMS er ein forlenga arm av leiinga.

– Dersom tilsette med problem ikkje vågar å søkja hjelp, er det eit stort problem. Her har leiinga eit stort ansvar. Alternativet er gjerne at ein murar seg inne, byggjer opp og byggjer opp. Til slutt endar det med sjukemelding, – ofte langtidssjukemelding. Situasjonen etaten står framfor nå vil nok bli veldig tung for mange, seier tillitsvald for Norsk vegteknisk forening Rogaland.

Snakk med nokon når det er vanskeleg

– Dette handlar kanskje først og fremst om at me treng nokon å snakka med når me har det vanskeleg, – nokon som me har tillit til og som vil lytta til oss. Det seier administrasjonssjef Hanne Hermanrud i ein kommentar til Sigmund Sandsmark sine synspunkt.

Administrasjonssjefen viser til at omsorgsansvaret for tilsette i Statens vegvesen er lagt til leiarane. Den enkelte leiaren må vurdere om ho eller han treng hjelp til å ivareta dette ansvaret.

Dersom tilsette føler at dei treng dialog med andre delar av organisasjonen enn leiaren, kan ein kontakta både personalseksjonen og bedriftshelsetenesta. Slik kan ein ta opp både omstillingsprosessen generelt, personlege problem og vilkår i samband med prosessen. Med bedriftshelsetenesta kan ein ta opp helsefaglege spørsmål.

– Det viktigaste er likevel at me tek i bruk vårt naturlege nettverk, – arbeidskollegaer, vener og familie. Endringsprosessen er ein naturleg del av livet som me alle, i ulike samanhengar, må arbeida oss igjennom, seier Hanne Hermanrud.



Han har vore med på ei endring frå manuell arbeidskraft, gjennom mekanisering til data. Som utviklar og oppfinnar har han sjølv vore sentral i denne prosessen. Men lengste tida har han vore arbeidsleiar og sjef. – Beste tida var nok dei 20 åra eg var vegmeister på Nærbø, seier Per Skårland.

Pådrivar og utviklar gjennom 40 år

Etter meir enn 40 års teneste i Statens vegvesen er det ingenting som tyder på at Per Skårland er mindre engasjert enn tidlegare. I tillegg til den krevjande jobben som distriktsleiar for Egersund trafikkdistrikt, er han framleis også sterkt engasjert med utviklingsarbeid og nye oppfinningar.

HITLERTENNENE OG SMIA

Per er fødd på Brusand i 1940. – Eg vaks opp mellom Hitlertennene. Tyskarane beslagla halve smia til far min. Frå slutten av krigen hugsar eg at dei dreiv i smia og brende hesteskoa inn i hoven. Det var ein spesiell måte å sko hestane på. Dei varma skoa til dei var glødane og la dei på hoven. Det var ei frykteleg lukt, hugsar han.

I langt større grad enn mellom Hitlertennene, blei smia ein viktig oppvekst-plass. Per var ikkje gamle karen før han tok til å hjelpa faren, Ole Skårland, i arbeidet. Farfaren, Peder, starta opp med smia midt i sentrum på Brusand. Både han og Ole var kjende som svært flinke smedar.

16 ÅR OG VEGBYGGJAR

I 1952 bygde Ole Skårland ein vaiergravemaskin. Dette var før Brødrene Søyland på Bryne tok i bruk hydraulikken og konstruerte Brøyt-maskinen. – Far reiste rundt og grov grøfter for bøndene. I 1956 begynte han også som

entreprenør og bygde vegar. Den første var Sandve – Hadland på Brusand. Frå eg var 16 år var eg med han og bygde vegar både på Jæren og i Eigersund. Einar Skorve var ein av ingeniørane på vegkontoret som me hadde mest kontakt med.

MASKINFØRAR

Per arbeidde på anlegg saman med faren til 1961. Då blei 21-åringen tilsett som maskinførar for vegvesenet i Egersund, men han hadde også arbeid utanfor distriktet. Våren 1962 kjørte han snøfresar på Røldalsfjellet mellom Sauda og Røldal.

– Det var uvanleg mykje snø den vinteren. Me arbeidde til Jonsok for å få opna vegen. Røldalsvegen var nokså ny og dårleg sikra. Steinar rasa ned. Me måtte ha bil med kran for å heisa opp steinar som rasa ned. Det var heilt vilt i forhold til dagens HMS-krav.

UTDANNING OG ANLEGGSLIAR

I 1964–65 fekk Per si første teoretiske utdanning ved den tekniske skulen i Stavanger. Etter det arbeidde han på utbetningsanlegg i Eigersund-området til 1966. I 1966–67 gjekk han på skule i Oslo, delvis i regi av Statens vegvesen. Ein del av undervisninga var lagt til Veglaboratoriet. Olav Søfteland var lærar i matematikk og seinare luftfartsdirektør Ove Liavåg underviste i mekanikk.

Etter skuleåret arbeidde Per med mange større utbetningsanlegg på Jæren og i Dalane fram til 1975, då han blei vegmeister på Nærbø. Til 1971 arbeidde han frå ei flyttbar kontorbrakke, frå 1971 hadde han kontor på Nærbø vegstasjon.

VEGMEISTER

På Jæren var Per Skårland vegmeister i 20 år, til vegmeister-funksjonen fall bort ved omorganiseringa i 1995.

– Eg treivst veldig godt som vegmeister. Eg hadde stor fridom og me fekk mykje ut av pengane. Om vintrane, når behovet for brøyting og anna vedlikehald var lite, dreiv me anlegg. Det var kort veg mellom problem og løysing.

– Vegmeistrane gjekk for å vera småkongar i sitt distrikt. Du arbeidde saman med to av desse småkongane, Alfred Lillehammer i Eigersund og Ole Tafjord på Nærbø, før du sjølv blei vegmeister. Følte også du deg som ein småkonge?

– Det var nok litt småkonge i alle oss som hadde den jobben. Me hadde ansvar for både drift, vedlikehald og utbetring. Dermed hadde me hand om det meste. Og eg syns det gjekk greit og eg trur eg hadde god kontakt med folk langs vegane på Jæren.

BYGG PÅ DUGNAD

– Det var eit kjempegodt miljø på Nærbø, både sosialt og elles. Det er utruleg kva me fekk til, seier Per. Då tenkjer han ikkje minst på innsats og dugnadsånd då det nye administrasjonsbygget på Nærbø vegstasjon blei bygt i 1988–89.

– Det vekte oppsikt. I vegvesenet var dei ikkje vande med slikt, seier Per. Dei tilsette gjorde nesten alt sjølve. Dei hadde ikkje konsulentutgifter. Per teikna forslag til bygg og foreslo at folka på stasjonen sjølv skulle ta på seg arbeidet – delvis ved dugnad, for ein million kroner. Saka gjekk til Vegdirektoratet og sjefen for maskin – og materialkontoret, Arnulf Ingulstad, kom til Nærbø saman med driftssjef Arne

Njå for å bli orientert om prosjektet. «Klarer de å få opp bygget for ein million skal de få ein million til arbeidet», konkluderte Ingulstad.

– Med god dugnadsinnsats klarte me det. Etter normal byggeprosedyre i den tida reknar eg med at kostnaden ville vore om lag 2,5 millionar kroner, meiner Per.

OPPFINNAR OG UTVIKLINGSARBEID

Ved omorganiseringa i 1995 gjekk Per Skårland over i full stilling i utvikling av maskinar og arbeidsmetodar i vedlikehaldet. Utviklings- og oppfinnararbeid var ikkje noko nytt for han. I 1994 fekk Per og Nærbø vegstasjon Petter Smart-prisen, som Vegdirektoratet deler ut til personar og grupper for gode oppfinningar og utviklingsarbeid. Eit av hjelpemidla han har utvikla har alt fått plass i vegmuseet. Det er skråningsmalen for utsetting av rette skjæringar og fyllingar.

Lista er lang over oppfinningar og hjelpemiddel som Per er ansvarleg for, både før og etter 1995. Gjennom mange år har han i dette arbeidet hatt eit nært samarbeid med Pål Undheim. Mange av oppfinningane har vore epokegjerrande for å rasjonalisera ulike arbeidsoppgåver og for å gjera arbeidet lettare og betre.

DISTRIKTSLEIAR I SØR

I april 2001 gjekk Per Skårland på ny over i ei viktig sjefstilling, som distriktsleiar i Egersund trafikkdistrikt. – Det har gått veldig fint. Greie, flinke folk å jobba saman med og me har eit godt miljø, seier han. Etter over 40 års innsats er han like opptatt av å arbeida til beste for etaten som han har brukt storparten av sitt yrkesaktive liv på.

TRIVSEL, GOD INNSATS OG BELØNNING

– Har du aldri tenkt på å skifta beite, gå over til eit privat firma der du sikkert kunne fått mykje høgare lønn enn i vegvesenet?

– Midt på 70-talet var eg freista til å skifta jobb. Men eg har likt meg veldig godt, vegvesenet er ein kjempegod arbeidsplass. Så sjølv om eg har fått tilbod med betre lønn, har eg aldri følt behov for å slutta i etaten. Men eg kunne ha ønska at folk som gjer ein god jobb, satsar og står på, fekk meir belønning. Det har blitt betre i seinare år, men er ennå for dårleg, meiner Per.

VANSKELEGE OMSTILLINGSPROSESSAR

– Korleis har du følt omstillingsprosessane i Statens vegvesen?

– Grueleg vanskeleg. Mykje blir usikkert. For mange konsekvensar ved omorganiseringane er ikkje godt nok gjennomtenkte. For mange ting heng i lause lufta. Omorganisering må til, men det er ikkje alltid ein får vinning og eit positivt totalresultat. Etter omorganiseringa i 1995 har me for eksempel ikkje fått ei meir økonomisk drift av vegnettet. Eg føler at me fekk meir ut av pengane før omorganiseringa.

FRÅ LASTEPLAN TIL KOMFORT

Utviklinga har vore enorm gjennom dei 40 åra Per Skårland har arbeidd i vegvesenet. Han har sjølv vore midt oppe i ein stor del av denne utviklinga. Det blir sagt om Per at han er ein av dei få i dagens vegvesen som kjenner Statens vegvesen frå botnen.

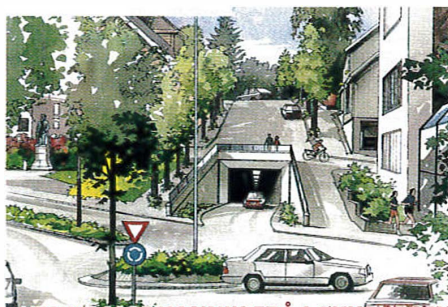
– Endringane er enorme frå 1961 til i dag. Eg sat bak på ein lastebil, saman med seks-sju andre, og reiste mellom Egersund og Åna-Sira morgon og kveld i all slags vær. I dag er nesten ingen transport god nok. Maskinane var i dårleg forfatning og utan førarhus. I dag er det meir komfortabelt i ein gravemaskin enn i ein personbil.

– Eg begynte i 1961 med ei timelønn på 3,75 kroner. I 1966 hadde eg som oppsynsmann ei årslønn på 18.075 kroner. Då me i 1969 bygde ny veg mellom Bryne og Kåsen var arbeidarene kjempefornøgde når dei kom opp i ei akkordlønn på 7,50 kroner per time, oppsummerer Per Skårland.

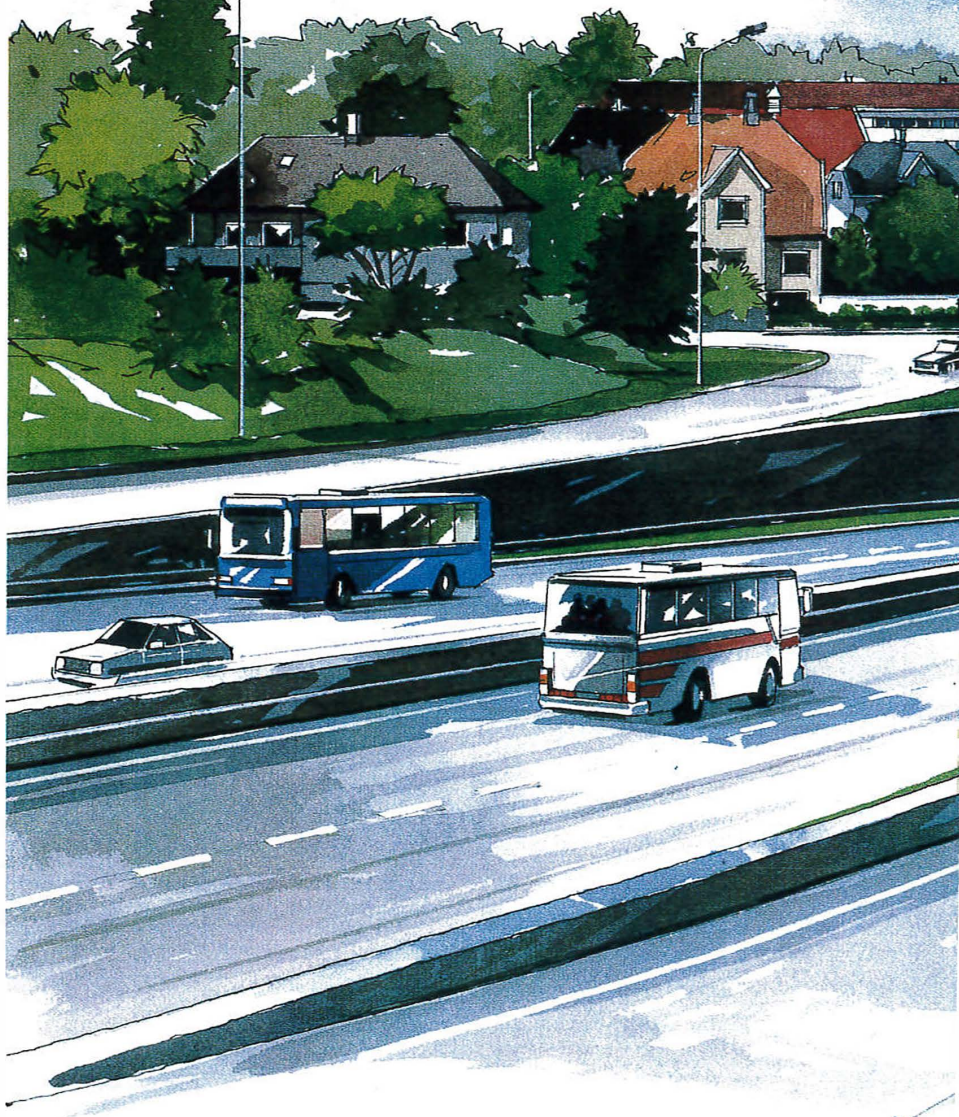
TUNNELPLANAR



UTSIKT FRÅ STORHAUG



UTSIKT MOT KANNIK FRÅ LØKKEVEGEN



Tunnelideen frå 1994 med ein tunnel under Eiganes frå Kannik-området i Stavanger sentrum til Smiene på Tasta kan om nokre år bli ein realitet. Delar av denne tunnelen kan då også bli ein del av Ryfast-anlegget, der ein tunnel under Byfjorden frå Hundvåg kan koplust saman med Eiganestunnelen.

Akkurat no er seksjon for areal og transportplanlegging (TA) i full gang med å sjå på konsekvensane av Eiganestunnelen.

– Det må gjennomførast landskapsanalyse, samfunnsanalyse og trafikkanalyse med stor vekt på kollektivtrafikk og forbetringar for fotgjengarar og syklistar. Me må mellom anna prøva å finna ut korleis trafikken vil fordela seg dersom me får ein slik tunnel. Til dømes er det sannsynleg at ein tunnel vil avlasta trafikken gjennom Tjensvollkrysset med omlag 40–50 prosent. Men det vil også verta store forandringar på det lokale vegnettet som i dag har mykje «uønska

trafikk». Vidare må me vurdera eventuelle miljøproblem og sjå på korleis kulturminne i området vil bli påverka, seier overingeniør Bjørn Martin Alsaker. Dei som arbeider med prosjektet på TA er, i tillegg til Alsaker, Gunnar Eiterjord, Per Einar Lædre og Anne Sviland. Samarbeidet med Stavanger kommune, Fylkeskommunen og Fylkesmannen er også svært viktig.

5-600 MILLIONAR

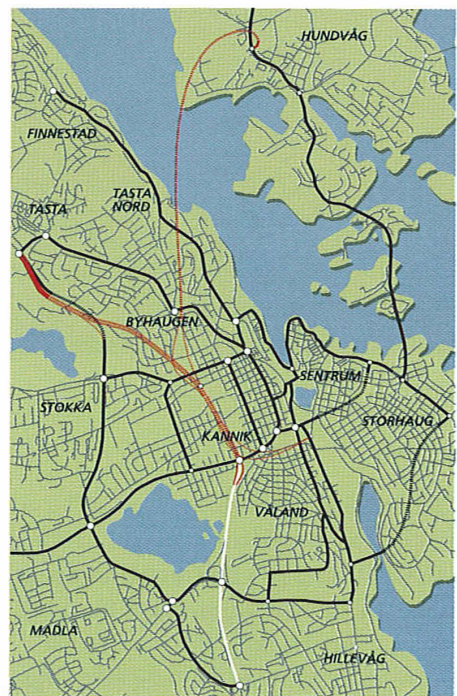
Det er også gjort grove kostnadsoverslag. Ein tunnel frå Motorveien ved Kannik til Smiene på Tasta vil koma på 5–600 millionar kroner, som staten er ansvarleg for. Då får me 2,9 kilo-

under Eiganes



KIELLANDSMYRA, MOTORVEGEN

TEKST: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD
AKVARELLAR: KURT WATHNE



meter tunnel med fire felt delt på to løp og ramper til Stavanger sentrum. – Ryfast har prioritet. Det vil seia at den delen av Eiganestunnelen som vil vera felles med Hundvågtunnelen truleg blir bygd først, så kan siste biten fram til Tasta koma etter kvart, seier Alsaker. Det er fleire alternativ for ei eventuell påkopling mot Stavanger sentrum. – Arbeidet med Ryfast kan kanskje starta i 2004 frå Lundsneset på Hundvåg mot Solbakk. Målet er å starta arbeidet med Hundvågtunnelen på Skeie på Hundvåg samstundes, og arbeida seg mot Kannik. I mellom dei to tunnelane vil vegen gå oppe i dagen over Hund-

våg, med ei firefelts løysing med kollektivfelt og gang- og sykkelveg. Byggetida på Ryfast vil vera tre år, meiner Alsaker.

SAMAN MED STAMVEGNETTET

– Målet er å ha Hundvågtunnelen klar samstundes som sjølv Ryfast kan opnast. Men skulle ikkje det gå, vil Bybrua i eit kort tidsrom kunna fungera som alternativ. Passering over Bybrua vil vera gratis, slik at trafikantane kan velja om dei vil køyra over brua eller betala bompengar for å bruka den nye Hundvågtunnelen. I tillegg vil ein måtte betala bompengar gjennom Ryfast, seier Bjørn Alsaker.

– Alle stamvegnetene i landet skal snart reviderast, og vegstrekningar som går gjennom fleire fylke blir sett i samanheng. Ei av våre ruter i Rogaland er kyststamvegen E 39 mellom Kristiansand og Bergen. I denne gjennomgangen ser me Ryfast i samband med stamvegnettet, og me kjem til å be om minst 100 millionar kroner i stamvegmidlar til dette prosjektet, legg Alsaker til. Eiganestunnelen er sjølv ryggraden i den langsiktige planen for areal- og byutvikling på Nord-Jæren som vart vedteken i fjor. Her står tunnelplanane oppført som eit av tre hovudelement saman med bybane og kryssing av Gandsfjorden.

Til kulturdagane *med mjuk last*

– Eg vil gjerne visa fram noko eg står for, seier Jane Mong ved Egersund trafikkstasjon. Ho reiser til vegvesenets kulturdagar med kofferten full av lappeteppe som ho skal stilla ut.

TEKST OG FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD



Resteteppe i tradisjonelt stjernemotiv.

Det er ikkje første gong Jane stiller ut teppa sine, men det er første gong ho har eiga utstilling på eit arrangement som dette. Då det var kulturdagar for fire år sidan, tykte ho ikkje det var aktuelt.

– Kollega Oddveig Levang har lenge visst om at eg syr, og ho ymta frampå både forrige gong og no om at eg burde delta. For fire år sidan torde eg ikkje. Men no har eg fylt 50, så no torer eg litt meir!

SAUER OG HØNS

Ho gler seg til turen, og sjølv om ho kjem til å sy opp litt for sal, er det ikkje det som er viktigast.

– Eg sit ikkje og syr spesielt til dette. Eg syr fordi eg likar det. Eg koplar av og tenkjer på andre ting enn jobb og stress når eg arbeider med fargar og stoff – det er rett og slett terapi. Ein slik hobby er god å ha i dei turbulente tidene me har no for tida. Til og med då det var som mest hektisk med utskriving av nye førarkort før nyttår tok eg meg tid til å sy om kveldane, seier Jane.

Slik sett kan ein kanskje seia at jobben inspirerer syinga, sjølv om ikkje vegvesenet direkte let seg spora i arbeida hennar. Unntaket måtte vera eit teppe med ei knallraud VW-boble som no heng hjå ein kjenning i London. Jane har også sydd Gullfaks A, og det teppet heng i kantina ute på plattformen. Det var ei gåve frå Jane etter at sonen hadde hatt læretid på Gullfaks. Elles er hønseflokkar og spretne sauer ofte å sjå i teppa, ofte i eige design.

SOLID HANDVERK

Jane Mong har sydd i 25 år, men teppe av den typen ho lagar no har ho berre halde på med dei siste sju åra. Før det sydde ho også lappeteknikk, men først i dei siste åra har ho begynt å vattera arbeida.

Vattering av teppe, eller quilting, er eit handverk som har utvikla seg i USA. Sjølve lappeteppe-tradisjonen kom nok dit med innvandrarar frå Europa, men sidan har kunsten utvikla seg i statane og spreidd seg derifrå. Det at

teppet blir vattert, tyder at forsida og baksida og eit mellomstoff blir sydd saman. Mellomstoffet er gjerne vatt. Vatteringa kan foregå for hand eller med symaskin, og saumane er som regel eit dekorativt element i seg sjølv. Jane Mong kan visa fram eit rikt utval av veggteppe, sengeteppe og slumreteppe, og også ryggsekker, vesker, handlenett og toalettvesker i same teknikken. Sjølv om ho har mykje å visa fram, er ennå meir gitt vekk som gåver. Totalt reknar ho med å ha laga minst 50 teppe.

– Eg er også fascinert av historia bak denne handarbeidsteknikken. Det har utvikla seg fleire stilarter. Eg er ikkje ekspert på det, men eg håper eg kan svara viss nokon spør meg på kulturdagane, seier Jane.

Bortsett frå det er det berre ein ting ho lurar litt på. Kven i all verda skal passa utstillinga medan ho er på swing-kurs? For Jane har så absolutt også tenkt å swinga litt på seg på vegvesenets kulturdagar.



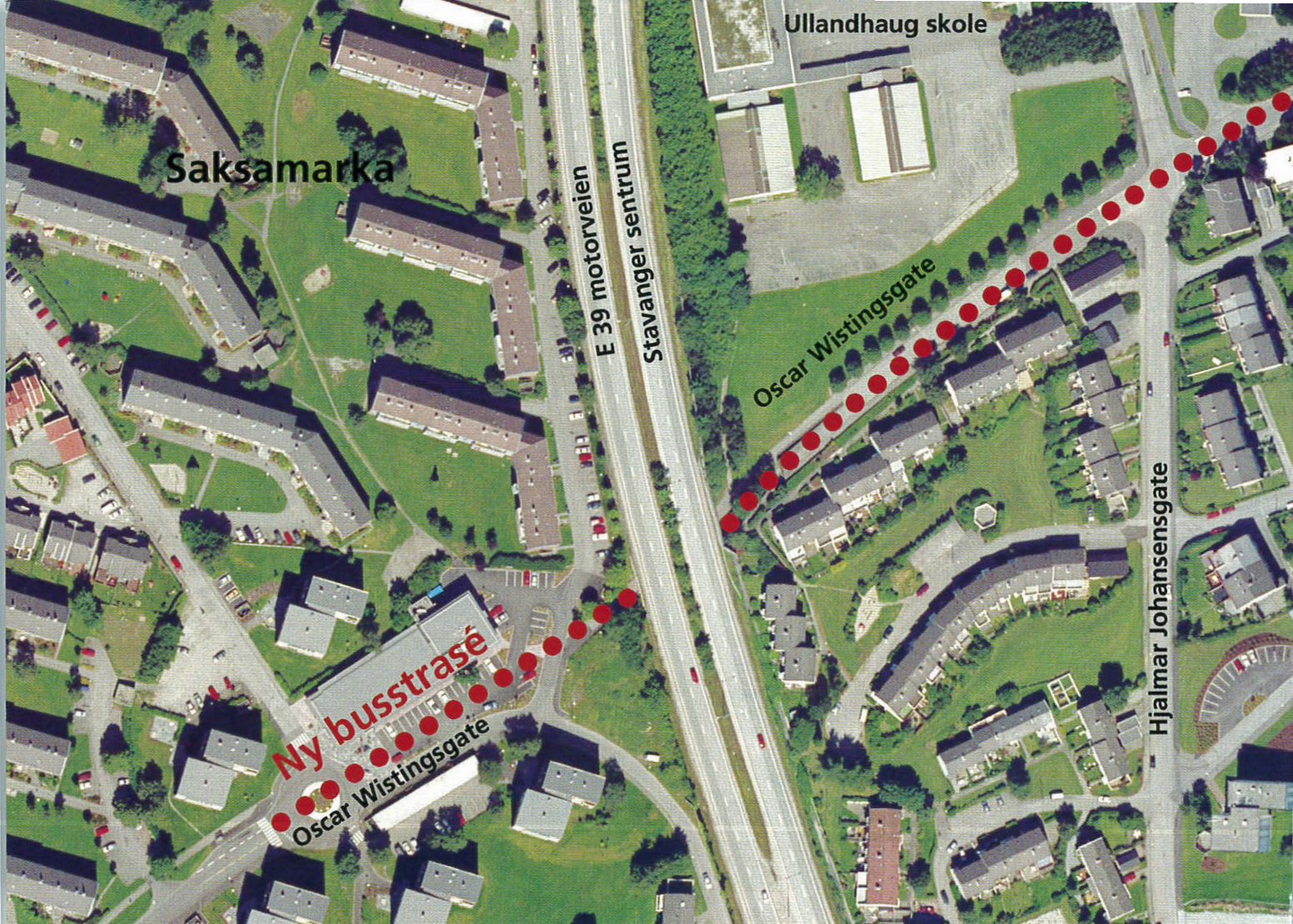
Når Jane Mong set seg ved symaskina koplar ho av og tenkjer på alt anna enn førarkort og lange køar.



Dette bildeteppet har Jane Mong sjølv teikna utkastet til. Legg merke til den svoltne hunden!



Også dette teppet har Jane teikna utkast til sjølv. Med utgangspunkt i teppet har Jane fortald barnebarnet mange historier om kua og stuten, hesten i skogen, hønseflokken og sauene.



Kollektivtiltak i Stavanger



Nåverander gang- og sykkelveg under E 39 i Oscar Wistingsgate. Ved ombygging til bussgate blir vegen senka. Den nye gang- og sykkelvegen skal gå i eit eige siderom til venstre for undergangen.

Det blir bygd bussgate under motorvegen i Oscar Wistingsgate i Saksemarka. Den nye busstraseen vil leggja til rette for betre kollekttransport og inngår som eit ledd i det nye kollektivrutemønsteret i Stavanger frå 1. januar 2003.

Det er ein eksisterande gang- og sykkelveg under E 39 som nå blir ombygd til også å gjelda busstrafikk. Forventa trafikk er 180 bussar i døgnet. Sporsluse skal hindra personbilar å kjøra gjennom. Det skal også byggjast adskilt gang- og sykkelveg. Den nye gang- og sykkelvegen skal gå i eit siderom i kulverten.

Prosjektet kan koma til å kosta opp mot 16 millionar kroner og skal seinast vera ferdig 1. januar 2003.

LOKAL MOTSTAND

Ikkje alle er for dette prosjektet. Det har vore stor motstand frå lokalbefolkninga, med aksjonar i samband med planbehandlinga i Stavanger kommune. Motstanden går på ulemper i form av støy frå busstrafikken og delvis på trafikksikring. Advokat er engasjert, og det er levert inn anke på saksbehandlinga. Anken blei avvist i Kommunalstyret for byutvikling i Stavanger. Saka gjekk vidare til Fylkesmannen, som også avviste anken.

KOMPLISERT OG DYRT

Prosjektleiarn Gunnar Nærum opplyser at prosjektet i utgangspunktet hadde eit kostnadsoverslag på seks millionar kroner. Men etter at alle sidene ved arbeidet er utgreidd har kostnadene auka dramatisk – til om lag 16 millionar kroner.

Arbeidet skal utførast i eit komplisert område, og prisane har difor generelt blitt høgare enn det ein først hadde rekna med.

Elles var ei stor omlegging av oljekjølte høgspentkablarn ikkje med i det første overslaget. Denne omlegginga kostar opp mot tre millionar kroner.

Ulemper frå- og omsyn til trafikken på E 39 i anleggsperioden vil gje ein tilleggskostnad på over ein halv million kroner. Motorvegen skal stengast ved alt sprengingsarbeid inne i kulverten og for rampene. Dette vil krevja eit omfattande opplegg for skilting, varsling og omkjøringar, i samarbeid med politiet.

Gunnar Nærum opplyser at det blir arbeidd med å få ned kostnadene.

Det er rekna med at undergangen må stengast heilt under det meste av anleggsperioden. Gunnar Nærum seier at ein vil prøva å opna ein passasje for gangtrafikk, slik at skuleungane kan bruka denne frå skulestart hausten 2002. Elles er det ikkje lange omvegen til annan undergang under E 39 lenger nord eller til bru over E 39 lenger sør.

Hedyeh Malkamy sluttar i Statens vegvesen og søker nye utfordringar i Arbeidstilsynet Rogaland.

– Eg grein og låg vaken i fleire netter, før eg bestemte meg for å ta den nye jobben. Men eg har høgare ambisjonar enn å arbeida som avdelingsingeniør i vegvesenet, seier Hedyeh.



Har lagra alt det gode

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Hedyeh Malkamy kom frå Iran til Norge i 1988. Ho tok eksamen ved Randaberg vidaregåande skule i 1991 og utdanna seg deretter til ingeniør ved Høgskolen i Stavanger. Sidan 1997 har ho arbeidd i areal- og transportplanseksjonen ved trafikkavdelinga. Ho har vore saksbehandlar for støysaker og har hatt ansvaret for tiltaksutgreiing i samband med nye forskrifter i forureiningsloven.

– Kvar dag sidan eg begynte her i 1997 har eg gleda meg til å gå på arbeid, seier Hedyeh. Ho kan nesten ikkje finna ord når ho rosar kollegaene sine og fortel om kor godt ho har blitt behandla.

– Det er så mange kjekke og hyggelege folk i vegvesenet, folk som

etter kvart har betydd så mykje for meg. Eg har lagra i hovudet alt det gode dei har gjort mot meg.

Ho nemner spesielt dei som er med i «kaffigjengen» på trafikk. – Dei har tatt godt vare på meg.

– Det var så vanskeleg å bestemma seg for å slutta. Men eg følte at eg var moden for nye oppgåver og eg ser fram til å jobba i Arbeidstilsynet. Eg kunne venta på nye utfordringar i vegvesenet, men er ikkje tolmodig nok. At eg sluttar i vegvesenet betyr elles ikkje slutt på vennskapen med kollegaer eg er glad i. Eg kjem til å halda kontakta; det er trøysta eg har gitt meg sjølv.

– Etter ei tid kjem du kanskje tilbake til Statens vegvesen?

– Eg har for så vidt alt gitt signal om at eg kan tenkja meg det, dersom sjansen byr seg, svarar ei smilande Hedyeh Malkamy.

Lastestroppstrekkeren

premiert
lokalt og
sentralt

TEKST: SVEIN DAHLE
FOTO: BJØRN BUE OLSEN



Bjarne Hæstad ved Stavanger trafikkstasjon har utviklet en innretning der han på enkelt vis kan demonstrere og bevise hva lastestroppe tåler av strekk og påkjenning.

Hva i all verden er det som skjuler seg bak en slik overskrift? Kanskje dette burde være en gjenstand som kunne brukes i fjernsynsprogram når de skal ha svar på: Hva er dette?



Avdelingsingeniør Bjarne Hæstad ved Stavanger trafikkstasjon er i sitt arbeid for større trafikksikkerhet opp-tatt av at lasten skal sikres forsvarlig. Sjøl om det er klart definerte krav til hvordan last skal sikres, så konstateres det ved kontroll at dette er et område der det slurves mye. Det viser seg også ofte at sjåførere som etter egen oppfatning har sikret lasten forsvarlig, har brukt utstyr som ikke holder mål. Årlig skjer det alvorlige ulykker som følge av at last ikke er forskriftsmessig sikret. Ofte ble det diskusjoner mellom sjåførene og vegvesenets kontrollører ute på vegen om sikringsutstyrets tilstand.


Dette ville Bjarne gjøre noe med. Etter hvert utviklet han en innretning der han på enkelt vis kunne demonstrere og bevise hva lastestroppene tålte av strekk og påkjenning, og ikke minst hvor fort «tålegrensen» ble redusert etter få gangers bruk.

Lastestroppstrekkeren er nå i bruk i ulike sammenhenger både ved kontroll og kurs for aktuelle målgrupper.

Mange i transportbransjen får seg en ordentlig aha-opplevelse når de får se hva stroppene egentlig tåler. Et manometer viser trykket når stroppen ryker eller at den tåler det trykket som er foreskrevet. Oppfinnelsen er utvilsomt et viktig bidrag til større forståelse for forsvarlig sikring og dermed økt trafikksikkerhet.

Lastestroppstrekkeren er vurdert og premiert av forslagsvirksomheten både lokalt og sentralt og oppfinnelsen har fått stor oppmerksomhet der den blir presentert. En mekanisk bedrift i distriktet produserer utstyret og hittil er det laget 10 eksemplarer, så Bjarnes lastestroppstrekker vil nok etter hvert bli en kjent gjenstand over det ganske land. Det er også registrert interesse for lastestroppstrekkeren i utlandet – blant annet i Danmark og Tyskland.

Dette er et eksempel på hva kreativ tenkning hos en av våre tilsatte kan bidra med i forhold til et av etatens viktigste mål – nemlig økt sikkerhet for trafikantene.



Katrine Giæver er kunstnaren bak dei tre solgule oljemaleria som har fått plass i publikumshallen på trafikkestasjonen i Stavanger.

Eit streif av gult

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Stavanger trafikkestasjon har fått tildelt kunst for 150 000 kroner frå Utsmykkingsfondet for statlege bygg. Kunstnaren Katrine Giæver, som bur og arbeidar i Oslo, fekk oppdraget med å laga utsmykkinga til den store publikumshallen på trafikkestasjonen.



Like før jul var kunsten på plass. Verket består av tre store oljemaleri som er behandla med fargepigment og sidan krakelerte. Dei tre bileta har felles motiv- og fargetema. Hovudfargen er varm gul med islag av raudt og grønt.

– Dei tre bileta er laga for å passa i dette lokalet. Det er eit fint rom, lyst og luftig men litt kaldt. Eg ville gjerne gje ein farge til rommet, og tykte varmt solgult passa bra. Dette har vore eit hyggeleg oppdrag. Å laga ting som skal på ei utstilling er vel og bra, men

då veit eg ikkje alltid korleis utstillingslokalet ser ut – og i allefall ikkje korleis det ser ut der bileta blir hengande etterpå. Difor er det alltid særleg fint å kunna laga noko som er bestilt til eit spesielt rom. Då veit eg korleis omgjevnadene ser ut og kva lagnad bileta får, seier Katrine Giæver.

Bileta ho har laga til trafikkestasjonen er ikkje figurative, men kan gje assosiasjonar til kartverk. – Eg tenkte det kunne vera passande tankebanar for folk som sit og ventar på førarkortet sitt, kommenterer kunstnaren.

Ferdselsåre gjennom tusen år

Telemark kan forsyne halve verda med diktarar, sa vinjebuen Aasmund Olavsson Vinje i si tid. Han smurde tjukt på, men sikkert er det at ikkje minst Vinje kommune har fostra mange skrivande folk. Forfattaren av Haukelivegen, Åsulv Edland, er ein av dei, og han har skrive ei framifrå god bok.

TEKST HARALD SEL



Haukelifjell har vore ferdselsåre mellom aust og vest frå gammal tid. Denne ferdselsåre fins det spor av frå 1000- talet. Den første vegen blei bygd som rideveg mellom 1860 og 1889. Etter kvart blei vegen bygd ut til kjerreveg. Frå århundreskiftet kom dei første bilane til landet, og pressa fram ei omfattande utbetring og utbygging av vegnettet. I 1906 fór den første bilen over Haukelifjell, og i 1913 var rutebiltrafikken i gang. Neste store milepæl var opninga av heilårsvegen frå vinteren 1967/68.

Frå 1892 var Telemarksvassdraget med sine sluser utbygd for dampskips-trafikk mellom Skien og Dalen. Dermed blei vegen Dalen – Byrte – Vinje ei viktig ferdselsåre.

Om alt dette og mykje meir kan me lesa i boka. Åsulv Edland har fått med seg det meste. Men litt kan ein likevel sakna, til dømes om Haukelivegen som rute for syklende turistar. I boka finn me rett nok eit par foto av staute sykkelveteranar, men ingenting om at vegen over Røldalsfjellet, opp Austmannalia og Haukelifjell har vore og er ei mykje brukt sykkelrute. I dag går eit av Norges mest populære turritt, Haukeliruta på 222 km, frå Odda til Bø i Telemark.

Haukeliruta er ikkje berre ei velskriven og interessant historiebok om ei viktig ferdselsåre. I tillegg får me vera med på ei kulturreise i dei kommunane E 134 går gjennom – frå Drammen til Haugesund. «Reisa» tek til med saudabuen Kjartan Fløgstad si novelle Riksvegen vestover; ei fornøyeleg og rea-

listisk skildring av ein drosjetur som starta i Oslo og enda opp med kafébesøk og jenteselskap i Sauda. Me får også møta fleire andre diktarar og kunstnarar langs vegen, men ikkje ein betydeleg forfattar som Ingvar Moe frå Etne. Men når ein skal ausa av rike kjelder er det sjølvsaugt lite ein får plass til. Fleire kunne fortent ein plass i denne praktboka, som til dømes Hjartdal sin lokale poet, Halvor Sisjord, med diktet E76. (E 134 var tidlegare E76.):

*E 76 er asfaltbandet
som hektar bygda i hop med landet.
Den breie løparen er ei bragd,
På gammal armod og sveitte lagd.*

Boka er rikt illustrert med både historiske foto, bilete frå nåtida og av måleri. Mellom representerte kunstnarar er Harald Kile og Henrik Sørensen, som kvar sommar i mange år budde i Smørklepp ved Vinjesvingen.

Elles har kunstnarbrørene Erlend og Terje Grøstad fått ein stor plass i boka. Dei bur på Nutheim i Seljord. Det er herfrå ein har det praktfulle utsynet mot Flatdal og dalen vidare til Seljord. Ein planlagd tunnel frå Flatdal til Svartdal blir truleg det neste store prosjektet på E 134. Den vil erstatta bakkane opp til Nutheim, men vegfarande vil få ei oppleving mindre ved å susa rake vegen gjennom tunnelen. Me får tru at gamlevegen blir halden open, iallfall på sommarstid, på same måten som vegen over Røldalsfjellet og Dyrskard.

HESTAR OG LUFFARAR

*Hestar og luffarar ser etter
vasskrubbor i vegkanten.
Kva skal dei
med bensinstasjonar?*

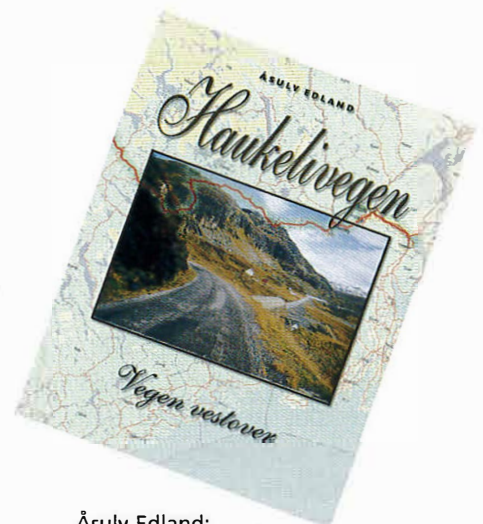
Olav H. Hauge



Illustrasjonar frå boka

Øverst: Foto av måleri etter Harald Kihle.

Nederst: Foto frå Norsk Folkemuseum og dikt av Olav H. Hauge.



Åsulv Edland:
Haukelivegen
Statens vegvesen Rogaland

Samferdselspolitikeren Arne Rettedal

Ved sin bortgang i januar i år fikk Arne Rettedal velfortjent ros for sin innsats som politiker både lokalt og nasjonalt. Han ble omtalt som den mest betydelige politiker i Rogaland i etterkrigstiden og hans innsats for å gjøre Stavanger til Norges oljehovedstad og som kommunalminister i Willoch-regjeringen ble særlig fremhevet.

Såvidt jeg kunne se ble det lite eller ingenting sagt om Arne Rettedals formidable innsats som samferdselspolitiker i Rogaland. I 1970- og 80-årene spilte Rettedal en nøkkelrolle i utviklingen av samferdselen i vårt fylke. Han var mer eller mindre involvert i alle deler av denne sektoren: overordnede transportplaner, lufttransport, jernbane, ferjer, kollektivtrafikk og ikke minst utbygging av vegnettet.

SAMARBEID

Det var en lykke for Rogaland, og for vår etat, at vi hadde han som en dynamisk politisk leder av samferdselsutbyggingen i Rogaland i 70- og 80-årene. I 1971 var Rettedal leder for vegnemnda i fylket og fra 1975 fram til 1981, da han ble statsråd i Willoch-regjeringen, var han leder av fylkessamferdselstyret. Hele samferdselstyret var som oftest enige om sakene, det var sjelden noen dissenser. Det sier litt om Rettedals evne til å samarbeide over partigrensene og hans evne til å formulere vedtak som alle kunne slutte seg til. Rettedal var en eminent møteleder.

Han skapte alltid en god stemning, han var spennende og hadde humør, han kunne lytte, alle fikk komme til orde, han sørget for framdrift og han trakk konklusjoner.

UTRADISJONELLE LØSNINGER

Han hadde en inngrodd skepsis til statlig innblanding i kommunenes og fylkets affærer, og selvfølgelig også til det statlige byråkratiet, innbefattet Statens vegvesen. Men for vårt vedkommende ble jo skepsisen betydelig dempet både fordi vi var en teknisk etat som virkelig fikk gjort noe og fordi vi kunne skaffe statlige pengemidler. Et eksempel på hans skepsis var da Stavanger kommune ville innføre bompenger på Bybrua, en bru mellom to fylkesveger som selvfølgelig også burde vært et fylkesbruanlegg, men som ble bygd helt og holdent av kommunen uten utidig innblanding utenfra. Jeg opplyste han da at skulle de kreve inn bompenger måtte de etter veglovens bestemmelse ha tillatelse fra selveste Stortinget. Det likte han lite og han spurte om det ikke var andre måter å

gjøre dette på. Jeg antydte da at det etter friluftsløven var anledning til å kreve bompenger på visse veger, antagelig for å dekke utgifter til drift og vedlikehold av veger inn til og inne i friluftsområder. Og slik ble det. I hvert fall ble det innført bompenger og den saken ble aldri behandlet av noe Storting. Jeg synes dette er et godt eksempel ikke bare på Rettedals selvstendighetstrang, men også på hans pragmatiske evne til å gå utradisjonelle (men lovlige!) veger for å få ting gjort. I 70-årene kom Ulla-Førreutbyggingen og umiddelbart etterpå byggingen av Kårstå-anlegget i Tysvær. Vi øynet da sjansen for endelig å få bygd ut vegnettet i Suldal, Hjelmeland og Tysvær til en skikkelig standard, til å få fastlandsforbindelse for Bokn og en kortere og mer passasjervennlig ferjeforbindelse over Boknafjorden. Da var Rettedal en god mann å ha både for vegvesenet og de involverte kommuner, jeg vil påstå den beste støttespilleren vi kunne hatt. Da kom forhandleren og taktikeren Rettedal fram, og han var ikke god å slå.

Fra åpninga av Motorvegen i Stavanger i 1974. Stavanger-ordfører Arne Rettedal står til venstre og holder snora som nå avdøde vegdirektør Karl Olsen skjærer over. Daværende vegsjef Chester Danielsen til høyre.



Statskraftverkene måtte ha vegforbindelse mellom Suldal og Jøsenfjord så snart som mulig. Stortinget hadde enda ikke behandlet konsesjonssøknaden fra Ulla-Førre slik at de ikke torde sette i gang byggingen av denne vegen selv. Slik forhåndstiltredelse hadde de prøvd seg på før og fått mye kjeft for. Kunne vegvesenet bygge vegen som offentlig fylkesveg? Selvfølgelig kunne vi det, hvis vi bare fikk penger. Jeg la fram saken for Rettedal og foreslo at Ulla-Førre skulle betale 50% og forskottere 50%. Men Rettedal mente at vi denne gangen nok burde gå opp til 70% tilskott og 30% forskott. Ulla-Førre folkene likte dette lite, men slik ble det nå etter harde forhandlinger ført an av Rettedal på vår side. Vegen ble bygd til rett tid og Rettedal fikk senere æren av å foreta den offisielle åpningen av vegen.

HØYT ANSETT I RYFYLKE

Ulla-Førre utbyggingen førte til omfattende vegutbygging i indre Ryfylke og en vesentlig forbedring av infrastrukturen her. Rettedal var medspiller og han fikk etter hvert en meget høy

stjerne i politiske kretser i Ryfylke. Han var en mann de kunne stole på og en som stod på for å løse deres problemer. Det er nok meget sjelden at en ordfører fra storbyen Stavanger blir satt så stor pris på og blir så aktet som Rettedal ble i Ryfylke. En annen sak som Rettedal var sterkt involvert i var omleggingen av stamvegen fra Aksdal til Kårstø i Tysvær, – et anlegg som kostet mellom 80 og 90 mill kr. Statoil var i en trengt situasjon, det hastet, som vanlig, med utbyggingen og vi truet med å redusere tillatt akseltrykk på de simple og svake vegene som da førte til Kårstø. Vi hadde imidlertid redusert vårt krav til 50% tilskott og 50% forskott. Forhandlingene var harde og på et tidspunkt sa folkene fra Statoil at de ikke hadde hjemmel til å akseptere våre krav. Da sa Rettedal: «Jeg forhandler ikke med folk som ikke har hjemmel, det er telefon ute på gangen» De fikk nødvendig hjemmel, avtale ble inngått og vegen bygd, også denne gang til rett tid. Og jeg er overbevist om at Statoil i dag er glade for at det gikk som det gikk.

BESVÆRLIG VEGSJEF

Jeg utviklet etter hvert et nært og godt forhold til Arne Rettedal. Han kunne iblant brumle og besvære seg over vegvesenet og vegsjefen. «Hvor lenge har du tenkt å være vegsjef?» sa han til meg da det var riktig ille, for eksempel en gang da vi unnlot å strø noen lavt trafikkerte fylkesveger på grunn av sterke nedskjæringer i vedlikeholdsbudsjettet. Men jeg kjente han og visste at han hadde det med å brumle litt til de som stod han nær og som han hadde tillit til. Så jeg er i grunnen litt stolt av at han brumlet.

Og så er jeg takknemlig for hans innsats innen vegsektoren og ikke minst for at jeg fikk anledning til å samarbeide med Rogalands største samferdselpolitikker gjennom tidene i en viktig periode av vegvesenets historie. Og for alt han lærte meg og for vårt vennskap gjennom mange år.

Chester Danielsen

Snøvinter på Jæren

Frå fylkesveg 144 mellom Efjestad og Odland, med Varhaug kyrkje i bakgrunnen.

Biletet vart teke for 32 år sidan, i månadsskiftet januar–februar 1970. Magne Dirdal frå Nærbø vegstasjon måler snøfonna med fire meters nivelerstong som nok vart i kortaste laget.

TEKST OG FOTO: KRISTOFFER MORTENSEN



Simulatortrening for bilførarar

TEKST: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD
FOTO: BJARNE HÆSTAD

Statens vegvesen Rogaland går nye vegar for å auka trafiktryggleiken.

I vår blir ein køyresimulator sett i drift, og den vil bli eit hjelpemiddel for fleire trafikantgrupper.

16 åringar som treng oppmuntring for å koma i gang med øvingskøyning er ei av målgruppene. Andre som vil ha stor nytte av simulatoren, er eldre menneske og menneske som skal rehabiliterast etter sjukdom. Ved å køyra simulatoren kan dei få eit bilete av korleis dei meistrar det å vera bilfører – utan å utsetja seg sjølv eller medmenneske for fare.

– Dersom politiet observerer farleg framferd i trafikken vil det kunna visa folk til oss for å bli testa i simulatoren. Sentralsjukehuset og allmennpraktiserande legar vil også kunna visa folk til oss for test. Dette blir systematisert slik at simulatortestar og teoritestar kan føra til eventuelt ny oppkøyning for førarkort, seier Hæstad vidare.

– Kwart år er det tre–fire dødsulukker på vegane i Rogaland der eldre eller personar som er svekka av sjukdom er involverte. Eit vanleg år er det 100

svært alvorlege ulukker i året der eldre er involverte, påpeikar Hæstad.

– Ungdom kan bruka simulatoren til å prøva seg bak rattet under trygge forhold, og for å motivera seg til å byrja øvingskøyning, legg Hæstad til.

Statens vegvesen Rogaland blir dei første i Norden som tek i bruk køyresimulator. Men slike hjelpemiddel er vanlege i land som Tyskland og Sveits. Der er dei også brukte på køyreskular. Simulatoren som blir teken i bruk i Rogaland blir transportabel, slik at den blir tilgjengeleg over heile fylket.

– Køyresimulatoren er eit seriøst hjelpemiddel i trafiktryggingarbeidet. Det er ikkje noko dataspel der ein kan råkøyra. Dersom ein gjer feil, får ein sjå dei same konsekvensane som ein ville ha sett om feilen vart gjort i bil ute i trafikken. Og dersom farten går ut over det som er rimeleg, vil programmet bli stengt av, seier Hæstad.



Slik tek køyresimulatoren seg ut. Biletet er teke i Tyskland, der simulatorar er eit vanleg hjelpemiddel på køyreskular.



JUBILANTER



NYE ANSIKT

50

Olaug El Amraoui

Produksjonsområde sør
12. januar

Ellef Apeland

Produksjonsområde nord
3. mars

Rolf Øveland

Trafikksikkerhetsseksjonen,
Vegkontoret
17. mars

Frank Laugaland

Produksjonsområde sør
21. mars

Terje Aardal

Produksjonsområde sør
28. mars

Marit Køningsberg

Arkivet, Vegkontoret
18. mai

Ingolf Berge

Haugesund trafikkstasjon
27. mai

60

Martin Nødland

Trafikkavdelinga, Vegkontoret
23. januar

Erik Fjermestad

Stavanger trafikkstasjon
8. februar

Karl E. Grude

Dekkeseksjonen
10. februar

Kjell Solheim

Produksjonsområde sør
15. februar

Magne Laurits Torsen

Produksjonsområde sør
17. februar

Kjell A. Kristiansen Severeide

Produksjonsjefens stab
28. februar

Asbjørn Wiik

Produksjonsområde sør
4. mars

Kjell Kvæstad

Produksjonsområde sør
10. mars

Sverre Espeland

Produksjonsområde sør
3. april

Svein Fure

Sand trafikkstasjon
6. april

Alf Skaar

Utbyggingsavdelinga,
vegprosjektering
16. april

Håkon Evjent

Produksjons, materialadministrasjonen
12. mai

Torunn Njærheim

Nærbø vegstasjon
14. mai

Kristoffer Skjørestad

Hovudtillitsvald, NAF
16. mai



Kjell Jone Nygård

Fagarbeidar
Produksjonsområde sør



Bjørn Soltvedt

Fagarbeidar
Produksjonsområde sør



Arne K. Valen

Jurist
Vegkontoret



Nina Prytz

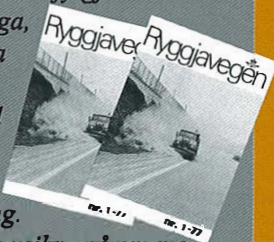
Overingeniør
Trafikkavdelinga, vegkontoret

For 25 år sidan

Me skal greie både å fylgja med i den tekniske utviklinga, me skal lære å ta ansvar, samarbeida bedre med kvarandre, innordne oss i ein større samanheng.

Me føler oss ofte usikre på om me greier å oppfylle desse nye krava. La det då vera ei trøyst at sjølv om vegvesenet gjerne vil vera åpen for nye ting, og sjølv om utviklinga går fort, så vil omsynet til den enkelte medarbeidar sine ynskje og evner gjera seg meir og meir gjeldande. Det vil nok bli stilt større krav til oss alle både til arbeidsinnsats og til samarbeidsevne. Men dette treng ikkje føre til at me får eit hardare klima i vegvesenet.

Chester Danilsen



Hanne Hermanrud
Administrasjonssjef



Unyttig?

Tenk deg følgende: Du kommer til vegkontoret ved halv ni-tiden en morgen, og opplever at inngangsdøren er låst. Noe forvirret finner du frem nøklene dine, låser opp og går inn. Av gammel vane sier du «god morgen», men får ikke svar. Da kommer du på det – det er jo ingen som jobber i resepsjonen lenger. Du går videre til fleksimeteret for å registrere deg inn. Da ser du at det er feil på timesaldoen. Ikke noe problem, tenker du, du kan jo stikke innom personaleseksjonen så ordner de det for deg. På vei opp trappa husker du at den hjelpen er borte – du må ordne det selv. Med et sukk låser du opp døra til kontoret, famler etter lysbryteren – bare for å oppdage at lysrøret må skiftes. Men du har jo arbeidslampe som gir lys.

Du slår på PC'en, og starter letinga etter hvordan du skal rette opp timesaldoen på fleksimeteret. Etter ti minutter er det i orden. Så var det lysrøret – hvor finner du nye rør? En god kollega forteller deg at det finnes et lager i kjelleren. Du skynder deg ned, finner lysrøret og går opp på kontoret for å skifte ut det gamle. Heldigvis er du høy, og når du strekker deg fra kontorpulten klarer du etter en tid å få skiftet røret.

Endelig kan du konsentrere deg om vegprosjektet som det haster med. Mens du sitter der og jobber, kjenner du en vond lukt fra søppelkurven din. Ingen tømmer den for deg lenger, og du har drøyet i det lengste med å gjøre det selv. Men nå bare må du. I det du reiser deg ringer telefonen. Det er en person som har et spørsmål i forbindelse med en avkjørselssak. Ikke ditt bord, men ordningen er den at telefonsystemet sender inngående samtaler på den linjen som er ledig. Du finner frem til hvem som arbeider med slike saker, og setter samtalen over. Så var det søppelbøtten – ned i første etasje og ut i containeren.

Tilbake til vegprosjektet. Du skal ha et møte med noen kommunerepresentanter senere på dagen, og da må du ha et utkast klart. Du setter deg til å arbeide på PC'en.

Telefonen kimer, men du lar være å ta den – kunden får vente. Du har kommet godt i gang med arbeidet da skjermen blir svart. Du finner frem et telefonnummer som du har fått beskjed om at du skal benytte i slike tilfeller. Der svarer en hyggelig person at de skal se på saken. Etter en halvtime får du tilbakemelding om at feilen ikke kan fjernløses, og at de vil forsøke å sende deg en hjelper neste dag eller dagen deretter.

Du konstaterer at du ikke får gjort mer av den delen av jobben, men du kan jo kopiere opp det som er klart. Midtveis i kopieringen stopper maskinen med følgende signal: Magasinet er tomt – fyll på papir. Etter å ha hentet papir fra lageret i kjelleren, er maskinen endelig i gang igjen.

En halvtime til møtet begynner, og magen romler. Men du har glemt matpakka. Nærmeste konditori er 1 km unna, og du hiver deg i bilen for å kjøpe lunsj. Egentlig ikke så dumt – da kan du jo kjøpe noe kaffemat til møtet samtidig. Tilbake igjen – du spiser samtidig som du lager kaffe og ordner til. Møtet gikk raskt. Dere ble enige om å treffes igjen om en uke når et utkast lå klart.

Noen ringer og minner deg om fakturaer som har forfalt. Hvordan skal de konteres? Dessverre, sier den hyggelige personen i telefonen, det kan ikke jeg hjelpe deg med. På PC'en skal det imidlertid være beskrevet en fremgangsmåte. Vel, tenker du mens du ser på din svarte skjerm, kanskje i morgen?

Dersom du nå fremdeles er blant de som mener at administrativt tilsatte er unyttige, ikke «brukendes» og lignende hørte uttrykk, bes du tenke en tanke til:

Hvor mye av dagslønnen til personen ovenfor gikk med til å produsere veg for pengene?

Ha en nyttig dag!

Bompengeringen og kommunikasjon

Bompengeringen på Nord-Jæren irriterer ein god del folk. Mange er forarga over problem dei har møtt; problem som dei meiner at Statens vegvesen og bompengeselskapet ikkje har tatt alvorleg nok og behandla på ein arrogant måte.

Ta alltid publikum på alvor. Dette er eit hovudprinsipp i offentleg kommunikasjons- og informasjonspolitikk, utarbeidd av Arbeids- og administrasjonsdepartementet.

Informasjon skal brukast strategisk, for at ein skal oppnå dei måla ein set seg. Skal ein oppnå det må ein spela på lag med publikum. Ein offentleg tilsett som behandlar publikum ovanfrå og ned, – som er – eller verkar arrogant, vil i beste fall få problem med å nå måla.

«Forvaltninga og allmennheten» skal vera likeverdige partar i kommunikasjonsprosessen, er det slått fast i prinsippa for statleg informasjon. Problem skal alltid tas på alvor, også når det er problem som berre få blir råka av.

Det har også vore støy rundt innføring av bompengeringar i andre byområde. Men både i Oslo, Bergen, Trondheim og andre stader har uroa stilna nokså fort. Kvifor har ikkje det skjedd på Nord-Jæren?

Det er ei utbreidd oppfatning, ikkje minst mellom media- og informasjonsfolk, at Statens vegvesen har bomma ved kommunikasjons- og informasjonsstrategien i denne saka. Ikkje minst har mange følt at dei blir møtt med ei arrogant haldning frå Statens vegvesen. Når til dømes talsmenn frå vegvesenet stadig understrekar at få har vekslevanskar og andre problem, irriterer det mange fleire enn dei som faktisk har problem.

I bompengesaka er det grunn for Statens vegvesen til å gjennomgå ei sjølransaking på fleire område, men ikkje minst når det gjeld kommunikasjon og informasjonsstrategi. Og me kan jo alle starta med å pugga denne setninga frå prinsippa for statleg informasjon: «God håndtering av informasjon er avgjørende for å lykkes i arbeidet.»

Harald Sel



Gunn Elise Vikre

Flerfaglig FellesOrganisasjon (2fo)

Hva nå?

Her sitter du kanskje og lurar på om du har en fremtid i Statens vegvesen. Hva er det som skjer? Etaten skal omorganiseres og bli mer effektiv, noe som hører veldig bra ut. «Mer penger ut på vei», har vi hørt. Hvor er det vi sløser så veldig mye i dagens organisering? I følge svaret vi har fått for lenge siden, er det alle de administrative oppgavene som krever for mye av pengesekken. For noen er administrative oppgaver det samme som Administrasjonsavdelingen, men der tar de feil. Det er administrative oppgaver i alle avdelingene, så da skulle vi vel være i samme båt. Noen kloke hoder «på andre siden av fjellene» har funnet på noe veldig lurt som skal spare etaten for mye penger. La oss danne landsdekkende enheter så klarer vi å oppfylle løftene som er gitt av en politiker her og en politiker der. Er det ledelsen i Statens vegvesen som skal oppfylle de løftene som ble gitt både i Vadsø og Leikanger? Mon tro hvem som er politiker og hvem som har ansvar for å drive bedriften Statens vegvesen. 14. januar var det forhandlingsmøte hvor bl.a. landsdekkende enheter var tema. 2fo var, som eneste organisasjon, kritisk til å legge hele faktura og regnskapsenheten til ett sted i landet. Forslaget fra 2fo var at disse oppgavene burde vært lagt til regionene. Konsekvensen av en slik omorganisering er for lite utredet.

Selv om teknologien er kommet langt, så er det mange oppgaver som blir utført på dagens økonomiseksjoner som ennå ikke kan utføres via nettverket. Dette kan og skal ordnes, men 11 måneder er kort tid. Har de som har foreslått å legge faktura og regnskapsenheten til ett sted undersøkt om nettverket kan takle en slik trafikk som det legges opp til? Data fra et lite vegkontor kan føre til overbelastning på nettet. Og hva med den økonomikompetanse som nå er spredt rundt om i fylkene. Skal denne kompetansen benyttes, eller ser ikke ledelsen noen behov for å ha den i vår etat? Jeg er redd for at ansatte med kompetanse innenfor administrative oppgaver forsvinner ut av etaten. I første omgang er det faktura og regnskapsenheten som blir berørt, men det er flere oppgaver som kan stå for tur. Vi kan nevne Arkiv, Lønn, IT, Grafisk senter, Juridiske tjenester og mye mer. Her har ledelsen en stor utfordring. Hva så med de ansatte på Administrasjonsavdelingen (ADM) i Rogaland? Ledelsen sier at ingen skal sies opp, samtidig skal oppgavene våre utføres av andre og vi skal bli færre ansatte. Dette regnestykket går ikke opp. Noen av oss må enten slutte eller ta på oss helt andre oppgaver. Det jobbes lokalt med å se på muligheten for å omskolere noen, men hva med resten? Flere oppslag i media har fortalt oss om alle de dyktige overtallige menneskene over 50 år som ikke får seg ny jobb på grunn av alderen.

Vi er mellom 50–60 ansatte på ADM. Det er ansatte både på TR og ADM som skal begynne på utdanning som trafikkassistenter. Sensorer er mangelvare, noe som i hvert fall én merkantilt ansatt på TR har tatt konsekvensen av. Hun har tatt steget, og holder på med utdanning på Statens Trafikk lærerskole. Verden går videre. Det sikreste er å stole på vår egen kompetanse. Bruk den, se mulighetene, ikke hindringene.



RETURADRESSE:

Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197, Sentrum
4001 Stavanger

Parti av riksveg 44
gjennom Jøssingfjord
i Sokndal kommune



Statens vegvesen
Rogaland