

# Rygjavegen

## Plan- leggjarane

Side 16

## Vegkontor i Haugesund

Side 6

## Visjon: Ingen drepne i Karmøy- trafikken

Side 4

## Nordbøkrysset ferdig til ferien

Side 12



Statens vegvesen  
Rogaland



## Pengemangel, på tross av ekstraløyvinger

Vi har fått en gledelig nyhet i revidert nasjonalbudsjett. Rogaland har fått en ekstratildeling på 16 mill. kr til rassikring av rv 503 gjennom Gloppedalen. Det er bra fordi det gir oss muligheten for å åpne en veg som nå er stengt på grunn av ekstrem rasfare. Det er ikke ofte vi opplever slike situasjoner. Men når det skjer er det godt å oppleve at våre politikere tar tak i saken og får bevilget nødvendige midler. Det er imidlertid en hake ved saken. Det er at hele rassikringen koster om lag 40 mill.kr. I revidert nasjonalbudsjett forutsettes det at resten skal finansieres innenfor fylkets ramme til investeringer på riksvegnettet i perioden 2002–2005. Med andre ord må det gå på bekostning av noe annet. Noe annet betyr blant annet en sårt tiltrengt utbedring av rv 47 nord for Haugesund og likeens en gjenganger på rv 13, Askvik–Pundsnes i Hjelmeland. Den planlagte rassikringen av rv 13 lversflaten må i tillegg utsettes et år for å få plass til rassikring i Gloppedalen.

Mitt poeng er at vi nå har budsjetttrammer som gir oss uhyre liten fleksibilitet til å takle uforutsette situasjoner. Det meste er bundet opp i refusjoner, avtaler og sentrale krav om satsing på miljø, trafiksikkerhet og kollektivtrafikk. Nye prosjekt på riksvegnettet i Rogaland finansiert over ordinære rammer er nå omtrent en saga blott. Det må bompenger til om større investeringer skal gjennomføres.

Fra sentralt hold settes det gjennom forurensingsloven spesifikke krav til miljø. Dermed må vi bruke rimelig nye midler på i tilfredsstillende disse kravene. Det settes også krav til oss når det gjelder trafiksikkerhet. Vi må blant annet prioritere utbedring av ulykkespunkter og strekninger for å bedre trafiksikkerheten. Likeens har det gjennom flere år kommet sentrale krav om bruk av midler til tiltak for kollektivtrafikken som er et sentralt satsingsområde. Alle disse satsingsområdene er gode og viktige områder, men det koster penger og handlefriheten i fylket blir svært liten. Vi har mange riksveger som har en fryktelig lav standard som vi gjerne skulle ha gjort noe med, i det minste gjort noen mindre utbedringer. Det blir imidlertid verre og verre å få noe til fordi rammene er for små og satsingen på miljø, trafiksikkerhet og kollektivtrafikk i byområdene tar så mye av kaka.

Jeg er av den oppfatning at satsing på miljø, trafiksikkerhet og kollektivtrafikk burde ha foranlediget at fylker med større byområder burde fått en langt større del av kaka enn de får nå. Resultatet i vårt fylke er at byområdene må prioriteres, mens det øvrige riksvegnettet i distriktene i Rogaland ikke blir gjort noe med. Et resultat av dette er at vi nærmest ser oss nødt til å gå inn for en bompengeordning på rv 45 i Hunnedalen for å få utbedret vegen slik at den får noenlunde jevn standard. Det burde ikke ha vært nødvendig, men vi ser ingen annen råd.

Den reduserte handlefriheten er også et problem med hensyn til vedlikeholdet. Straks vi får et større prosjekt på vedlikeholdet får vi problemer med å håndtere det, spesielt fordi vi ikke har noe å spille på i investeringsbudsjettet. Rehabilitering av Risøybrua (16 mill) og Tau ferjekai (12 mill) er gode eksempler. Disse beløpene er så store at vi må «samle opp» penger over flere år for å få gjort oppgaven. Da blir det tungt å få det til.

Vi har hatt en slik situasjon på fylkesvegene gjennom en årrekke. Vi har i mange år gjort politikerne oppmerksomme på dette, uten resultat. De siste to-tre årene har imidlertid fylket begynt med en opptrapping både når det gjelder mindre investeringer og ikke minst utbedringer av fylkesveger. Det er vi evig takknemlige for og mange fylkespolitikere har gjort en kjempejobb for å få prioritert fylkesvegene opp. Min frykt går nå på at standarden på det minst trafikkerte riksvegnettet nå gradvis forverres samtidig som trafikken øker og kravene fra trafikantene og spesielt kravene fra næringslivet blir stadig høyere. Det burde være unødvendig når vi har ledig kapasitet i anleggsektoren. God sommer!

Vegsjeftigeien



Tor Geir Espedal

Vegsjefteigen .....	2	Stropper kan ryka, og lasta kan segla .....	15
Kunsten å avskilta Biltilsynet .....	3	Seksjonen for store planar .....	16
Visjon i ein ulykkeskommune .....	4	Her blir historia teken vare på .....	18
Fart, promille og manglande bilbelte .....	5	Dirdal som framtidig sentralmagasin .....	20
Fysiske tiltak, læring og haldningar .....	5	Brannbilen som avløyste «treskoen» .....	21
Likeverdig vegkontor i Haugesund .....	6	Veteran ved vegskilje .....	22
– Ivareta basisoppgåvene på fullgod måte .....	6	Pionerutstyr for maskinell skog- og krattrydding .....	24
Fryktar at dei store tek alt .....	7	Reinsleg jobb med effektiv maskin .....	26
Hovudsamarbeidspart mot kommunane .....	8	Kulturreise til Norsk vegmuseum .....	27
Frå omstilling til fast jobb .....	8	Oppdatering av teori og praksis .....	28
God kontakt med kundane .....	8	600 års kjøreerfaring .....	29
Omstilling på forvaltningsida i region vest .....	9	Sykkel for liv, helse og miljø .....	30
Grafisk senter i Stavanger fra 2003 .....	10	Sykkel i vegen .....	31
Nybygg og ombygging ved Haugesund vegstasjon .....	11	Rygjavegen på Hinna .....	32
Årets største snart ferdig .....	12	Elevane pussa opp venterommet .....	32
Miljøgate gjennom Hinna sentrum .....	14	Personalnytt .....	33
		Å se fremover .....	34
		Politikarforakt .....	35
		Bli vi tatt på alvor? .....	35

## Rygjavegen Nr. 2 – Juni 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:	Torstein Rein Larsen Ulladalen, Suldal kommune
Baksidefoto:	Birgit Høiland Gudmestad
Opplag:	1900 eksemplar

Internett: [www.vegvesen.no/rogaland](http://www.vegvesen.no/rogaland) E-post: [birgud@vegvesen.no](mailto:birgud@vegvesen.no)



## Kunsten å avskilta Biltilsynet

Biltilsynet vart avskilta for sju år sidan, men har stadig ikkje blitt parkert. Biltilsynet rullar vidare, utan skilt og utan autorisasjon. Men tydelegvis med same makt og mynde som før.

Lenge trudde eg det berre var i Rogaland me ikkje hadde greidd å marknadsføra det sju år gamle namneskiftet, og det plaga meg. Dei siste månadene har eg sett og høyrst at det same er tilfellet over store delar av landet. Men det er langt frå nokon trøyst.

Denne våren har Biltilsynet hatt særleg mykje å gjera, skal me tru aviser og nyheitssendingar. Det er reint ut makalaust at ein statsinstitusjon som ikkje har eksistert på sju år kan vera så effektiv. Vanskelege jobbar har det også vore tale om, med etterforsking av fleire tragiske dødsulukker på vegane.

Kompetansen og handlekrafta som ligg bak arbeidet er sjølvstøtt reell. Alt Biltilsynet sto for er ført vidare, og ekspertisen i den noverande Trafikkavdelinga aukar stadig. Men å ta inn over oss eit nytt namn, det greier me altså ikkje – sjølv ikkje på sju år.

Biltilsynet var eitt greitt namn. Kanskje me skulle ta det tilbake? Eller kanskje me skulle kalla oss Bilsakkyndige? Eg kjenner godt vaksne folk som stadig brukar den nemninga.

Men når eg tenkjer nærare etter, så er nok ikkje det vegen å gå. No er jo til og med internettdomenet «biltilsynet.no» oppteke av andre.

Dermed står me stadig att med Statens vegvesen, trafikkstasjonane og Vegtrafikktilsyn. Gode namn som, sjølv om dei er mange og lange, faktisk uttrykkjer veldig presist kva med driv med. Men eg er framleis like klok når det gjeld strategi. For sjølvstøtt kan me pepa media med pressemeldingar og brosjyrar kvar gong dei gjer feil. Det hjelper berre så lite når medias daglege kjelder, nemleg du og eg og kollegaene våre, stadig presenterar oss som tilsette i Biltilsynet. Når me held fram med å forklara folk vegen til Biltilsynet når dei ringjer og spør kor dei kan finna trafikkstasjonen. Og heilt gale blir det når me seier følgjande:

– Berre kjør til Forus, passer handlesenter sånn og slik og ta til høgre der det er skilta til Biltilsynet!

Gode kollegaer, det er ikkje skilta til Biltilsynet. Biltilsynet er avskilta!



Birgit Høiland Gudmestad

# Visjon i ein ulykkeskommune



Prosjektet er eit såkalla pilotprosjekt for nullvisjonen, med utgangspunkt i Nasjonal handlingsplan for trafikk-sikkerhet på veg. Prosjektleiari er Leiv-Harald Hanesand frå Statens vegvesen Rogaland. Mellom vegvesenet sine samarbeidspartnarar er Høgskolen i Rogaland, Karmøy kommune, Politiet, Trygg Trafikk og Rogaland fylkeskommune. Prosjektet har eit budsjett på 18 millionar kroner, delt på åtte millionar frå Statens vegvesen og fem millionar frå Karmøy kommune og Rogaland fylkeskommune.

Leiar for nullvisjon-prosjektet Leiv-Harald Hanesand (t.h.) saman med ordførar Kjell Arvid Svendsen og lensmann Hallstein Træelhaug ved riksveg 47 på Bygnes. På denne strekninga har det skjedd både dødsulykker og fleire alvorlege personskadeulykker.

Tabellen ovanfor viser at utgangspunktet for nullvisjon-prosjektet er dramatisk. Trafikktragediane har vore mange. Ikkje berre er talet på drepne svært høgt. Mellom dei 194 alvorleg skada er i dag over 20 sterkt invalidiserte og dei fleste andre i denne gruppa har fått varig mein etter trafikkulykkene.

Ingen drepne elles hardt skadde i Karmøy-trafikken. Det er målsettinga for nullvisjon-prosjektet i kommunen. Første delmål er 20 prosent reduksjon i døds- og personskadeulykker i løpet av dei neste seks åra.

**Drepne og skada i Karmøy-trafikken 1982–2001**

År	Drepne	Alvorleg skada	Lettare skada
1982	2	7	50
1983	2	15	37
1984	3	9	63
1985	8	12	34
1986	0	12	35
1987	2	17	44
1988	0	15	54
1989	0	18	68
1990	4	10	71
1991	0	0	81
1992	0	7	72
1993	1	7	60
1994	1	14	73
1995	2	8	74
1996	2	9	71
1997	3	7	76
1998	2	8	68
1999	1	5	60
2000	2	4	58
2001	4	5	64
Sum	39	194	1213

## Fart, promille og manglende bilbelte



Lensmann Hallstein Trælhaug har opplevd mykje ansvarsløse i trafikken på Karmøy.

– Fart, promille og manglende bilbelte er tre hovudproblem i Karmøy-trafikken. Det seier prosjektleiar Leiv-Harald Hanesand. Lensmannen Hallstein Trælhaug er samd.

Når det gjeld promillekjøring kan han opplysa at Karmøy/Haugesund-området er ein god del verre enn landsgjennomsnittet. Lensmannen er elles ikkje berre oppgitt over ungdommeleg villmannskjøring utan bilbelte og i rus. I samband med kontrollar ved skulane opplever han for eksempel utruleg mykje ansvarsløse frå foreldre.

– Foreldre bryt fartsgrrensa når dei kjører barna til skulen. Og barna sit

ofte usikra i bilen. Ein gong stoppa me ein far med varebil i stor fart og med ein seksåring som kraup rundt i bakrommet, fortel lensmannen.

– Meir politikontroll vil vel vera ein del av nullvisjon-prosjektet?

– I første kvartal i år stoppa me 512 bilar under adferds- og førarkontrollar. Det burde vore fleire kontrollar. For tida er det mannskapsmangel, og ikkje pengar, som er problemet. Kombinert med dei andre tiltaka, vil meir uniformert politi vera viktig i arbeidet for trygg trafikk på Karmøy, seier Hallstein Trælhaug.

## Fysiske tiltak, læring og haldningar

Prosjektleiar Leiv-Harald Hanesand seier at det første av dei seks åra i nullvisjon-kampanjen vil tenking og analysearbeid bli prioritert. I første omgang skal det gjennomførast ein trafikkisikrings-revisjon på dei mest ulykkesbelasta riksvegane. Så mange

konkrete tiltak er ennå ikkje bestemte. Men i det heile må ein i åra framover satsa på fysiske utbetringar på vegenettet, læring og haldningsskapande arbeid og andre tiltak av ulike slag. Fleire kontrollar og fleire fotoboksar vil det nok også bli.

### BESTEFØRELDRE

Ikkje berre lensmann Trælhaug er skuffa over mange i foreldregenerasjonen. Ordførar Kjell Arvid Svendsen er heller ikkje nådig i sin karakteristikk av trafikk-ukultur han opplever frå vel

vaksne sambygdingar. Han spør om det er grunn til å satsa meir på beste-foreldre-generasjonen i det haldningsskapande arbeidet.

Og nett det trur Leiv-Harald Hanesand at det er grunn til. Ikkje aleine er beste-foreldre gjerne meir disiplinerte i trafikken. Statens vegvesen har utført kontaktarbeid som tyder på at barn og unge har meir respekt for beste-foreldre enn foreldre og samfunns- autoritetar. Terskelen for å skuffa beste-foreldra er høgare enn terskelen for å skuffa foreldra.



TEKST OG FOTO: HARALD SEL

## Likeverdig vegkontor i Haugesund

Haugesund får eit av dei nye vegkontora i Region vest. Geografisk vil det truleg omfatta Nord-Rogaland pluss Ryfylke-kommunane Sauda og Suldal og Sveio, Bømlo, Fitjar, Stord og Etne i Hordaland. I dette området bur det 133.000 menneske. Det er fleire enn i heile Sogn og Fjordane fylke, som har eit folketal på 107.600.

Tida fram til årsskiftet er kort, men enno er mange ting uvisse om kva det inneber at Haugesund får eit vegkontor. Utgangspunktet er at landet skal ha 31 likeverdige vegkontor. Samtidig blir det brukt omgrep som «lite vegkontor» og «stort vegkontor». Betyr

dette at me vil få vegkontor med A-status og vegkontor med B-status? Problemstillingar rundt etableringa av Haugesund vegkontor har me her tatt opp med trafikksjef Svein Magne Olsen og tilsette ved Haugesund veg- og trafikkstasjon.



Trafikksjef Svein Magne Olsen:

### – Ivareta basisoppgåvene på fullgod måte

– Eg er betenkt dersom me skal få såkalla A-vegkontor og B-vegkontor. Det må ikkje bli slik at vegkontoret i Stavanger blir som det alltid har vore og at Haugesund vegkontor kjøper storparten av tenestene frå Stavanger, seier trafikksjef Svein Magne Olsen.

Olsen minner elles om at Haugesund vegdistrikt geografisk dekker nesten like mykje av Hordaland som Rogaland. Dersom Haugesund vegkontor skal kjøpa tenester kan dei like gjerne kjøpa desse i Bergen eller Leikanger som i Stavanger.

Dagens trafikkstasjon-tenester blir hovudoppgåvene til Haugesund vegkontor, men trafikksjefen er opptatt av at kontoret også må kunne ivareta dei andre basisoppgåvene på ein full-

god måte. Han trur at kompetanseoppbygging i Haugesund vil kunne styrka heile etaten.

– Etableringa av vegkontoret opnar for rekruttering av ungdom frå regionen som kan tenkja seg å bu i Haugesund etter for eksempel sivilingeniørutdanning. – Korfor skulle det vera vanskelegare å rekruttera dyktige fagfolk i Haugesund enn i Stavanger, spør Olsen. Svein Magne Olsen meiner at me veit nok til straks å starta rekruttering til

Haugesund vegkontor. Innan nyttår bør ti nye stillingar vera oppretta. Vidare bør det koma ti tilsetningar i 2003 og 2004, slik at det totalt blir om lag 30 nye stillingar innan 2006.

For det eine blir ein del forvaltningsoppgåver i dag utført av produksjon. Når produksjonsaksjeselskapet blir oppretta, må Haugesund vegkontor overta dette arbeidet. Vidare må bemanninga styrkast betrakteleg på byggherre-sida og plansida må byggast opp frå botnen. – Med dette seier eg ikkje at Haugesund må ha sitt eige prosjekteringsmiljø. Men kontoret treng kapasitet og kompetanse til bestilling og administrering, mellom anna i forhold til konsulentar, presiserer Svein Magne Olsen.

Trafikksjefen er opptatt av at Haugesund vegkontor må få ansvaret for det vegnettet som området er størst brukar av. Dette gjeld t.d. Bratlandsdalen og Saudafjellet, men først og fremst E 134. – Det vil vera ulogisk å leggja ansvaret for E 134 til Voss vegkontor, strekar Olsen under.

Dagens Haugesund trafikkstasjon blir ein vesentleg del av Haugesund vegkontor.



## Fryktar at dei store tek alt

– I Statsbudsjettet står det at me skal ha 30 likeverdige vegkontor. Det same synet har vegdirektøren gått ut med. Det tolkar eg slik at Haugesund vegkontor må kunne ivareta alle oppgåver utad, både overfor kommunane og publikum.

Dette seier byggeleiar Tor Kåre Austrheim. Han er den einaste ved utbyggingsavdelinga i Rogaland som har arbeidsplass ved Haugesund veg- og trafikkstasjon.

Tor Kåre Austrheim viser til at ei viktig målsetting med dei nye vegkontora er desentralisering og god service. Vegvesenet sine kundar skal få meir opplysningar og betre service i sitt distrikt. For å makta dette må vegkontora ha eit minimum av funksjonar; det vil seia at kontoret også må ha kompetanse på prosjektleiing og byggeleiing. Planleggingstenester kan kjøpast, men Austrheim meiner at arbeidet i Haugesund vil bli lettare om kontoret også får plankompetanse.

I den nye organisasjonen er det lagt opp til prosjektleiing av store anlegg frå regionkontoret. Vegkontora skal ha prosjektleiinga av mindre anlegg. Det kan for eksempel gjelda anlegg under ein kostnadsramme på 50 millionar kroner. Den lokale styringa er viktig, meiner Tor Kåre Austrheim.

– For anlegg i området til Haugesund vegkontor må både prosjektleiing og pengane tilførast dette kontoret. Prosjektleiinga kan ikkje kjøpast ved andre vegkontor. Lokalkunnskap er svært viktig i arbeidet med reguleringsplanar, detaljplanar og alt det andre som ein prosjektleiar skal styra med. Dette har både Samferdselsdepartementet og Stortinget lagt vekt på i den

desentraliserte modellen, slår Tor Kåre Austrheim fast.

– Er du redd for at dei eksisterande vegkontora vil ta det meste?

– Ja, eg er redd for at Bergen og Stavanger får nesten alt. Men skjer det kan dei like godt droppa vegkontoret i Haugesund. Skal me ha eit vegkontor så må det vera eit skikkeleg kontor. Kundane må telja meir enn det indre livet i Statens vegvesen.

Med «det indre liv» siktar han til den posisjoneringa som han meiner er på gang i Bergen og i Stavanger. Austrheim stiller spørsmålet om kva som vil skje dersom dei to byane får det meste, og på den andre sida blir det oppretta nye vegkontor som ikkje fungerer. Sjølv har han dette svaret: – Då blir det negativ fokusering på vegvesenet, – skikkeleg negativ.

Tor Kåre Austrheim ber oss streka under at han ikkje har personlege ambisjonar ved sitt engasjement for eit fullverdig vegkontor i Haugesund. Han meiner at det her er snakk om å retta seg etter politiske målsettingar.

– Det indre liv i Statens vegvesen må ikkje hindra gjennomføring av det politkarane har lagt opp til, slik at me om kort tid får ei ny omorganisering. Skjer det vil det vera vegvesenet som er Svarteper og ingen andre, meiner Tor Kåre Austrheim.



### Distriksleiar Rune B. Sandven: Hovudsamarbeidspart mot kommunane

– Dei nye vegkontora skal ha basis-kompetanse innan planlegging, vegforvaltning og tilsyn med vegnettet. Det er sterke føringar, seier distriksleiar Rune B. Sandven i Nord-Rogaland trafikkdistrikt.

Sandven viser her til høyringsdokumentet som gjekk ut til kommunane i samband med omorganiseringa. Her blir det også slått fast at vegkontora skal vera hovudsamarbeidspart mot kommunane og at alle dei 31 vegkontora skal vera likeverdige. Med andre ord; visse oppgåver må vera på alle kontora.

Overfor publikum vil Haugesund vegkontor føra vidare alle trafikkestasjon-oppgåvene. Men Rune Sandven peikar på at Haugesund trafikkestasjon i dag har lite kontakt med kommunane. Det kjem seg av at stasjonen ikkje har

ei krone å bruka. Stasjonen har heller ikkje nok kompetanse til å kunne gje kommunane god nok service. Ved etablering av eit vegkontor må dette endrast på, meiner han.

– Kommunane spør om det fins midlar til små og store utbetringstiltak, til gang- og sykkelveggar, nye prosjekt av ulike slag og til trafikksikring generelt. Me må få eit budsjett som kan dekkja opp ein del av dette behovet og me må ha folk som kan ta seg av prosjektleiing og byggeleiing, seier Rune Sandven. Han meiner at det nye vegkontoret skal vera ein plass kommunane kan venda seg til med alle veg- og trafikkspørsmål.

– Kor stor oppbygging meiner du må til i Haugesund?

– Det er vanskelg å seia kor mange stillingar ein treng, men ei viss opp-

bemanning må det nødvendigvis bli. I dag er det 30 tilsette i Haugesund og 15 ved kontoret som Haugesund vegkontor vil få på Stord. Samanslåinga vil gje ein viss effekt, særleg på den merkantile sida, slik at me truleg kan redusera med to til tre stillingar. På den andre sida må vegsida byggjast opp, slik at eg trur me får ei total oppbygging frå 45 til om lag 60 innan 2006.

Rune Sandven likar ikkje at ein snakkar om «lite vegkontor» og «stort vegkontor».

– Eg kunne tenkt meg andre uttrykk der det likeverdige kjem fram. Eg vil elles påstå at Haugesund ikkje blir eit «lite vegkontor» samanlikna med Voss og Førde. Haugesund med omland har 120.000 menneske, Voss og Førde har atskillig mindre folk i sitt område.



### God kontakt med kundane

Else Tolo ved Haugesund trafikkestasjon trur ikkje det betyr noko for henne personleg at Haugesund får vegkontor. Omstillinga har ho alt fått merke ved at bestilling av periodisk kontroll er sentralisert til Steinkjer. Tidlegare var bestilling av kontroll i Haugesund ein viktig del av arbeidet, nå brukar ho det meste av tida til registreringsarbeid.

– Men eg får ennå mange telefonar. Somme som kjem til Steinkjer forlangar å bli sett over til Haugesund. Ein del av dei som er vande med å ringa til oss, meiner at sentraliseringa er dårleg kundeservice. Dei vil snakka med folk dei kjenner, seier Else Tolo. Ho meiner at god publikumsservice må bli ei viktig sak for det nye vegkontoret.



### Frå omstilling til fast jobb

Åse Berge blir ikkje mellom dei som skal arbeida ved Haugesund vegkontor. Sidan sommaren 2001 har ho vore vikar ved trafikkestasjonen og arbeid med kundebehandling. Om kort tid skal ho over til ei stilling ved administrasjonen i Skude Transport AS som har om lag 45 tilsette.

– Eg likar meg godt i vegvesenet, men i desse tider var det ikkje så lett å få fast jobb her.

– Men når Haugesund får vegkontor ville kanskje sjansane vore større?

– Eg har tenkt på det, men det var for usikkert. Det viktigaste var å få fast jobb. Elles reknar eg med at vegkontoret vil ha mest bruk for ingeniørar og teknisk utdanna folk, seier Åse Berge. Sjølv har ho både Postskulen og økonomisk/administrativ utdanning frå Høgskulen i Haugesund. Etter fleire års arbeid i Posten blei ho ramma av omstillinga der. Kanskje er det forståeleg at ho ikkje ein gong til vil satsa på ein statleg etat under omstilling.



## Omstilling på forvaltningsida i Region Vest

I region vest skal fylkene Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane fra 1. januar 2003 danne en vegregion for Statens vegvesen forvaltning. Leikanger blir regionsenter og det blir seks distriktsvegkontor. I vårt fylke skal det være to distriktsvegkontor; ett i Stavanger og ett i Haugesund. Samtidig skilles produksjonsvirksomheten ut i et eget selskap.

TEKST: GEORG ULLENES

1. mai i år sendte regionkoordinator, Inge Alsaker, forslag til mellomgrov organisasjons- og bemanningsplan for Region Vest forvaltningsdel til Vegdirektoratet. Planen viser fordeling av oppgaver på henholdsvis region- og distriktnivå, fagområder for stabene på regionnivå (strategi, utbygging, trafikk og administrasjon) samt oppgaver som er foreslått lagt til en felles ressursenhet for hele regionen.

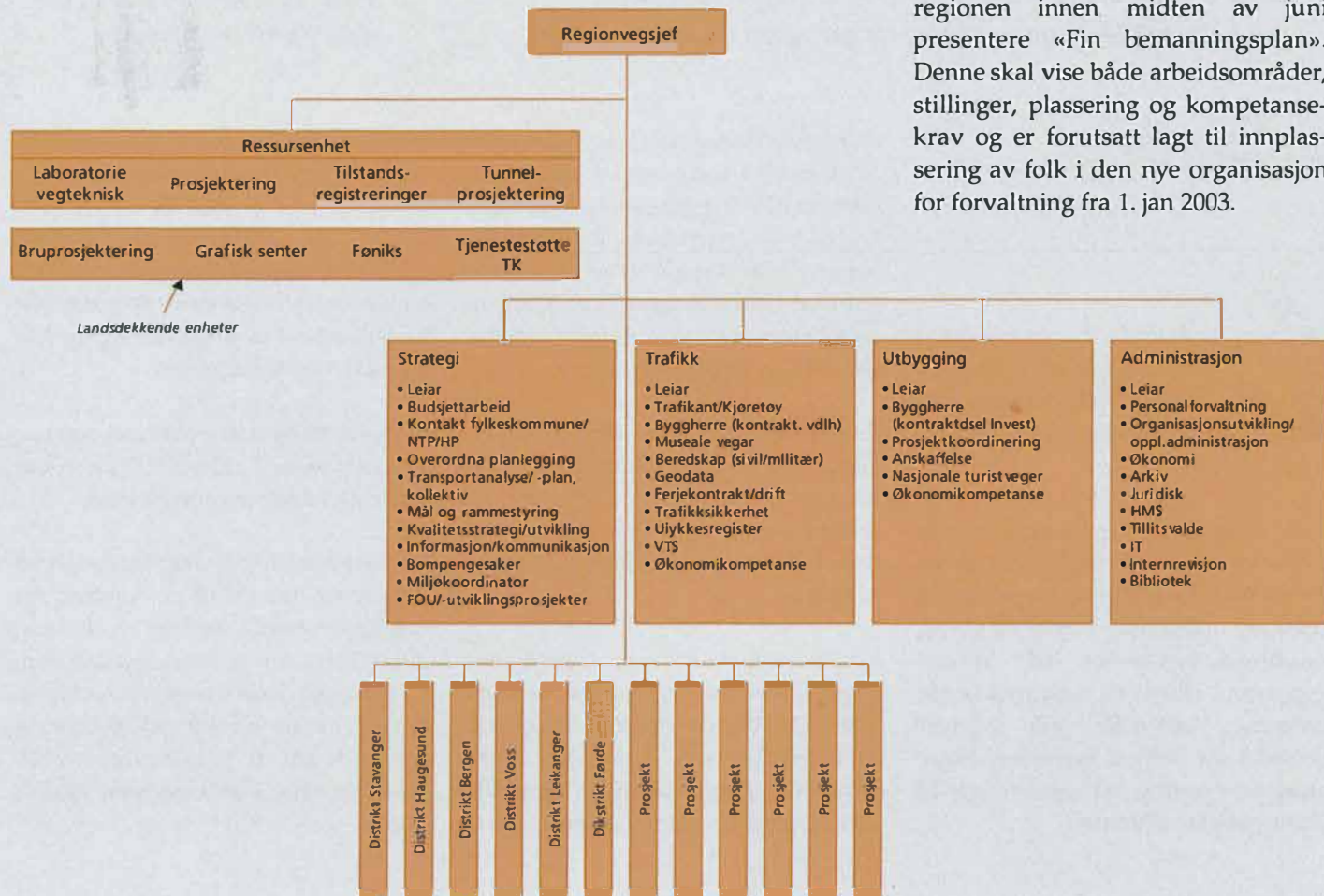
Fullstendig plan er tilgjengelig på nettet for alle ansatte i Statens vegvesen.

Ellers har bedriftsavisa Veggen og vi oppdaterte artikler både om omstillingsprosessen og ny organisasjon. Distriktsvegkontoret i Stavanger er foreslått organisert med fire enheter; trafikant, kjøretøy, plan/forvaltning og byggherre. I Haugesund er det foreslått to enheter; trafikant/kjøretøy og veg. Egersund er forutsatt opprettholdt som trafikkstasjon (filial) under Stavanger og tilsvarende Stord som trafikkstasjon under Haugesund. I den nye organisasjonen skal distriktene ha resultatansvaret for hoveddelen av etatens virksomhet og utgjøre det operative nivå innenfor områdene

- Vegforvaltning/tilsyn
- Gjennomføring av mindre investeringsprosjekter, drift og vedlikehold
- Kontakt med kommunene
- Trafikant- og kjøretøysaker
- Byggherreoppgaver, oppfølging av mindre prosjekter og driftsoppgaver
- Gjennomføring av alle utbyggingsoppgaver, unntatt de som organiseres som egne prosjekt

Ansvar for kontakt med brukere, publikum og kommuner ligger på distriktsnivå, mens ansvaret for kontakten med fylkeskommunen er lagt til regionvegsjefen. Større investeringer, forutsatt etablert med egen prosjektorganisasjon, er underlagt regionnivå. I mellomgrov plan er også vist foreløpig forslag til bemanning på ulike enheter og fagområder både for 2003 og 2006. Dette fordi planen skal brukes i de pågående kartleggingssamtaler for alle tilsatte.

Ferden videre går svært raskt. Etter sentral behandling av forslaget skal regionen innen midten av juni presentere «Fin bemanningsplan». Denne skal vise både arbeidsområder, stillinger, plassering og kompetansekrav og er forutsatt lagt til innplassering av folk i den nye organisasjon for forvaltning fra 1. jan 2003.





# Grafisk senter i Stavanger også etter 2002

15. mars 2002 ble det avholdt møte i Vegdirektoratet i henhold til «hovedavtale i staten med tilpasningsavtale for Statens vegvesen». Der ble det avgjort at Statens vegvesen skal ha to grafiske sentre, ett i Stavanger og ett i Hamar.

*Grafisk senter i Rogaland består av fra venstre seksjonsleder Bård Asle Nordbø, typograf Bodil Dam Bustad, kopi-ansvarlig Tor Sandnes, typograf Sissel Gro Norland, grafisk designer Brit Elve Strand, DAK-operatør Hilde Tjelhovd og lærling Kristine Rimestad*

TEKST: BÅRD ASLE NORDBØ  
FOTO: TORSTEIN REIN LARSEN

Det var godt å få en avgjørelse i saken. Nå kan vi begynne å organisere arbeidet som de grafiske sentrene skal utføre, slik at det kan være på plass 1. januar 2003.

Som landsdekkende oppgaver skal Stavanger lage håndbøker og utføre web-arbeid for e-læring, mens Hamar skal lage etatsavisa «Vegen og vi» og produsere bøker for hele Statens vegvesen. Disse to landsdekkende enhetene skal utføre alle grafiske tjenester for Statens vegvesen. Kopiering og printing kan også legges til de to grafiske sentrene.

Planpresentasjon som i dag blir utført av en person ved grafisk senter vil bli overført til Utbyggingsavdelingen eller Trafikkavdelingen men vil arbeide for begge. Et forslag går ut på at Stavanger skal dekke Region Vest, Midt og Nord mens Hamar skal dekke Region Øst, Sør og Vegdirektoratet.

Etter møte med Kjell Haaland og Kirsten Grønnerud i Vegdirektoratet ble det bestemt at det skal nedsettes en gruppe som skal arbeide videre med organisering og innhold i de to grafiske sentrene.

Grafisk senter ved Rogaland vegkontor oppstod ved forrige omorganisering i 1995. Det ble da bestemt at grafisk senter skulle være en seksjon under Administrasjonsavdelingen og skulle utføre grafisk arbeid, kopiering og

planpresentasjon for avdelingene på vegkontoret. Tjenestene skulle internavregnes slik at grafisk senter fikk dekket sine utgifter av avdelingene. Altså en tilnærmet serviceseksjon med kundebehandling som et viktig område for å få arbeid til seksjonen og for å få beholde kundegruppene.

Budsjettene som har vært satt opp har gått i pluss helt siden 1995 og vi har hatt en jevn tilgang med arbeid.

Foruten å utføre oppdrag for Rogaland vegkontor har vi utført oppdrag for Vegdirektoratet, andre vegkontor, offentlige etater og Tunnelproduksjon. Vi har også drevet med kompetanseheving av de ansatte på seksjonen, slik at de har de rette faglige kvalifikasjonene for å arbeide med grafisk arbeid.

*Haugesund vegstasjon etter ombygginga og tilbygg og nytt inngangsparti.*



# NYBYGG OG OMBYGGING ved Haugesund vegstasjon

Etter års venting i trekkfulle og trange kontorforhold, har de tilsatte ved Haugesund vegstasjon flyttet inn i nye og fine lokaler. Prosjektet har vært planlagt flere ganger, men har stadig blitt utsatt. Nå etter et halvt år med riving og graving, har underet skjedd – bygget er ferdig og tatt i bruk.

TEKST OG FOTO: JOHANNES BØ

– Vi er godt fornøyd ned de nye kontorene og fellesrommene. Lyse og fine omgivelser og ikke minst ren og frisk luft, noe som var mangelvare på den gamle stasjonen, sier produksjonsleder Tønnes Frøiland.

Nybygget som rommer sju nye kontorplassert samt kopi- og arkivrom, er plassert på nordsiden – vinkelrett i forlengelsen av det gamle kontorbygget. Et to etasjes bygg, hvor andre etasje foreløpig er uinnredet. Videre er den gamle kontorfløyen ombygd, slik at den i tillegg til noen få kontorplasser, rommer gode og praktiske fellesrom som har vært en mangelvare tidligere. Her er det nye garderobes og sanitærrom samt fellesrom til bruk for møter og kantine. Taket på gamlebygget har fått møne og er hevet, for å gi plass til ventilasjonsanleggene og teknisk rom i andre etasje.

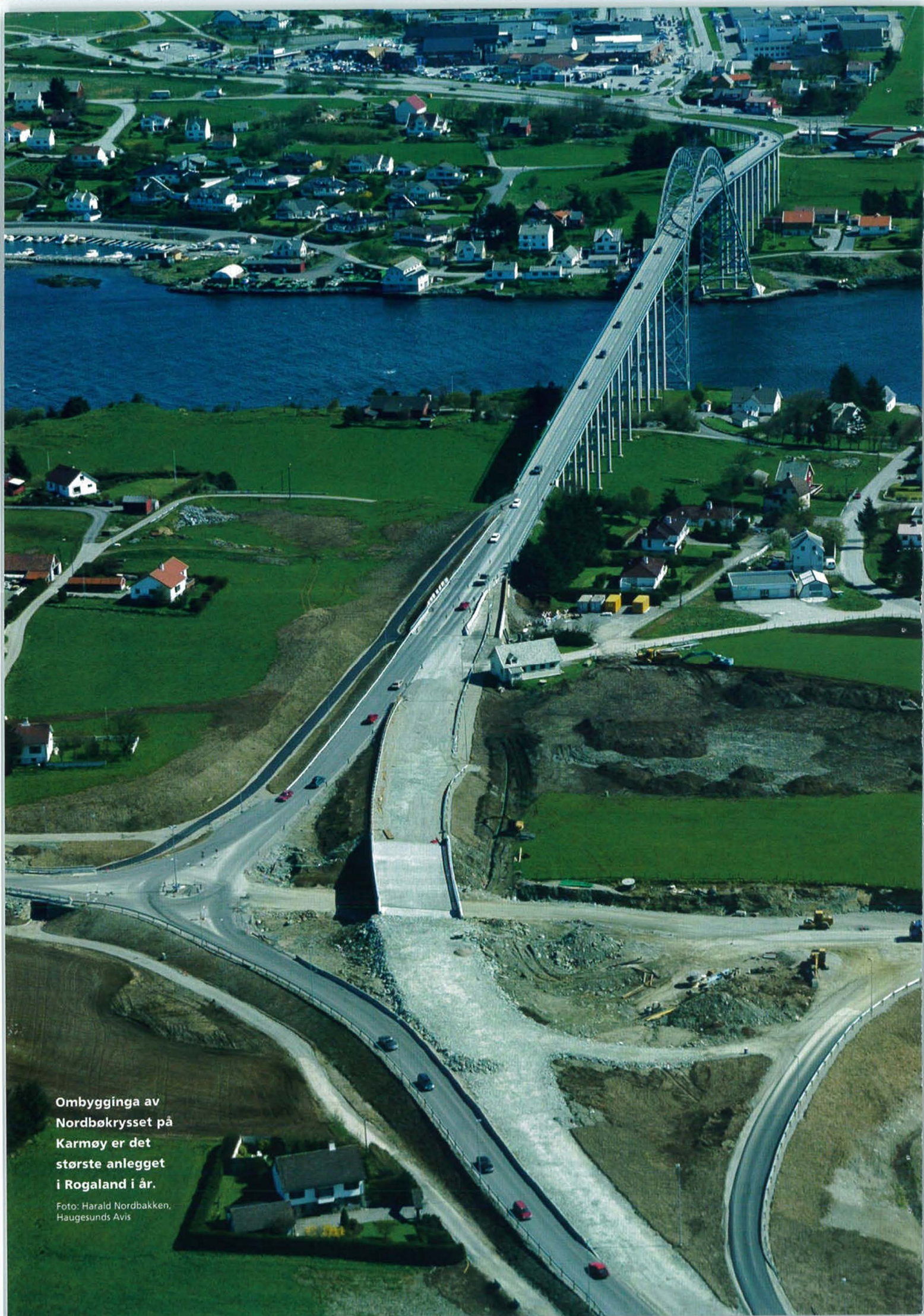
Klimaforholdene på stasjonen er som nevnt blitt gode. Nye ventilasjonsanlegg for hele stasjonen, inkludert verksted. Ventilasjonsanlegget for verkstedet har kryssvarmegjenvinning, mens ventilasjonsanlegget for kontordelen har roterende varmegjenvinner. Verksted har også skiftet ut sin gamle oljefyr med nytt moderne gassvarmeanlegg – drevet av naturgass.

Etter at arbeidet kom i gang ble det fort oppdaget uforutsigbare skader på det gamle bygget med blant annet store fuktskader i gulv. Etter en ny vurdering, som også involverte vegdirektoratet som stiller penger til disposisjon, ble det klart at ekstraarbeidene på gamlebygget måtte tas. Vi gjorde da en ny kostnadsberegning. Dette ble akseptert og arbeidet videreført. Kostnadsberegningen som da ble gjort ser ut til omtrent å kunne holde.

Produksjonsfolkene i Haugesund gratuleres med nytt bygg. Vel unt!



*Ansatte ved den nye ekspedisjonen. Fra venstre: Nils Roar Holgersen, Rosalyn Waaga, Magne Rullestad, Wenche Nesse og Tønnes Frøiland.*



**Ombygginga av Nordbøkrysset på Karmøy er det største anlegget i Rogaland i år.**

Foto: Harald Nordbakken, Haugesunds Avis

# ÅRETS STØRSTE SNART FERDIG

TEKST OG FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Årets største vegprosjekt i Rogaland er snart klart for opning. Det nye Nordbøkkrysset på Karmøy blir offisielt opna 25. juni etter om lag ti månaders arbeid. Opninga vil bli markert med eit enkelt arrangement i regi av Statens vegvesen og Karmøy kommune.

– Arbeidet er i rute og vel så det. Småtrøbbel som snøfall og frost på ettervinteren har ikkje hatt noko å seia for framdrifta, og når det nye krysset blir opna vil det framstå som ferdig for bilistane. Det einaste som står att til etter ferien, er litt planting og fasadeisolering av to hus i nabolaget, seier byggeleiar Tor Kåre Austrheim.

## KRYSS I TO ETASJAR

Norbøkkrysset er bygd av Statens vegvesens produksjonsavdeling. Lars Harald Nordnes har vore anleggsleiar og Øivind Kommedal har vore prosjekt-

leiar. Ombygginga av dette sterkt trafikkerte krysset på riksveg 47 på Karmøy er det største vegprosjektet i Rogaland i 2002.

Det tidlegare enkle krysset mellom riksveg 47 og fylkesveg 840 (Bøvegen) er erstatta av eit toplanskryss med bru over fylkesvegen. Av- og påkøyringsrampene til brua ender i to rundkøyringar på fylkesvegen. Det er også laga to fotgjengarundergangar og jordbruksundergang.

– Heile prosjektet er kostnadsrekna til 25 millionar kroner, og budsjettet held, seier Austrheim.

## ARBEID MIDT I TRAFIKKEN

Ei utfordring som arbeidsfolka har hatt, er at biltrafikken har måtta passera gjeruom området gjennom heile anleggstida. Det har vore naudsynt å dirigera bilane gjennom «korridorar» tvers over anlegget, og desse korridorane har måtta leggjast om og endrast etter som arbeidet gjekk framover.

– Dette har gått greitt. Bilistane har teke omsyn til arbeidet som har gått føre seg, fortel byggeleiar Austrheim.



Hilmar Selseng (t.v.) har prosjektert betongbrua over fylkesveg 840. Her står han i samtale med Odd Helge Johansen som er formann for betonggjengen.



19. februar skulle støypinga av betongbrua over fylkesvegen ha starta. Den dagen var det vinter på Karmøy, og byggjeleiar Tor Kåre Austrheim konstaterte at støypinga måtte utsettast. Prosjektet totalt vart ikkje forseinka.



Trafikken måtte ta seg fram gjennom krysset på provisoriske vegar medan anleggsarbeidet gjekk føre seg.



Frå anleggsarbeidet. I betongkonstruksjonen til høgre skal det fyllast jord og plantast tre, prydbuskar og blomar. Me ser også ein del av det halvferdige fortauet frå Hinnatunet til forretningane. Ved bensinstasjonen til venstre blir det fortau med betongheller.

# MILJØGATE gjennom Hinna sentrum

Den sterkt trafikkerte riksveg 44 går gjennom Hinna. Det er eit dårleg utgangspunkt for triveleg og trygt miljø i eit handel- og servicesenter. Opparbeiding av ei miljøgate skal gjera sitt til at forholda blir betre enn i dag.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Miljøgata er eit prosjekt i Miljøpakke Stavange, som er eit samarbeidstiltak mellom Statens vegvesen og Stavanger kommune.

Arbeidet er kostnadsrekna til 5,2 millionar kroner. For desse pengane skal det leggjast betongheller på

vestre fortau i 80 meters lengde ved Statoil-stasjonen. Austre sida av vegen får nytt fortau frå busslomma ved Hinnatunet og inn til forretningane. I tillegg skal det pyntast opp med nye lysmaster og det blir planta tre, prydbuskar og blomar.

Arbeidet skal vera ferdig før ferien.



Karl Magnus Lausund i arbeid med komprimering av massen på det eine fortauet.



Vegvesen-arbeidarar på anlegget. Frå venstre: Kåre Sikveland, Karl Magnus Lausund, Norleiv Undheim, Einar Kydland, John Nesse og Sverre Hellenen.

# Stropper kan ryka, og lasta kan segla

Både gamle travarar og ferske sjåførar fann vegen til open dag for tungtransportnæringa, lagt til trafikkstasjonen på Forus. Ein vert aldri utlærd når det kjem til sikring av last.

TEKST OG FOTO: CAMILLA BJØRHEIM



*Sjåførane Thomas Wiig og Morten Kleppe veit at kvile er viktig, dei fyller ut spørjeskjemaet om køyre- og kviletid lett som berre det.*



*– Eg tok førarkort for lastebil i fjor, seier Torfimm Jonassen. Han svarar gjerne på Anne Marie Torsviks spørjeskjema om køyre- og kviletid. Som takk for innsatsen får Jonassen ei raud rose.*

Bjarne Roland frå Vennesla reiser land og strand rundt for å demonstrere korleis lasta best kan sikrast. Laurdag 20. april fekk sjåførar i Rogaland sjå kva konsekvensar dårleg sikring kan få. For når sørlendingen Roland gjev spesialinnretninga si, som likner eit lasteplan, eit par grader motbakke, kjem lasta på gli.

– Det er viktig at lasta ikkje kan kome i rørsle. Den beste måten å læra sjåførane dette på, er å visa det, seier Roland engasjert. Til dagleg samarbeider den tidligare yrkessjåføren med vegvesenet i Vest-Agder. Roland brenn for å lære tungtransportnæringa meir om sikring av last, og tykkjer det er viktig å få i gang ein diskusjon.

– Køyreskulane legg for lite vekt på å lære elevane sikring av last. Ein enkel demonstrasjon kan vere med å opne augo på sjåførane, trur Roland.

– Me vert aldri utlærde, seier sjåfør Morten Kleppe, som er blant fersking-

ane i faget. Han er einig med Bjarne Roland;

– Det vert ikkje gitt god opplæring på sikring av last på køyreskolen. Men eg har fått god opplæring på arbeidsplassen, seier Kleppe.

Dei tjuetall sjåførane som via laurdag føremiddag til fagleg påfyll, hadde mange innspel og spørsmål å kome med.

– Det er kjekt å treffe folka i vegvesenet, dei som me elles berre treff på vegen. Det kan vere godt å dele erfaringar og ta opp ting i lag, seier sjåfør Jonas B. Auestad.

– Mange får seg ei aha-oppleving når dei ser kor fort lasta kan kome i rørsle, seier Leiv Ødegård, som stod som ansvarleg for arrangementet. Han tykkjer det er viktig at vegvesenet ikkje berrerr kontrollerer, men også informerer. Ødegård set pris på ein god diskusjon med tungtransportnæringa, litt kjeft kan han òg tole.

– I dag demonstrere me òg kor mykje stroppene, som skal sikre lasta, kan tole. Det skal ikkje meir enn ei lita rift til, så held ikkje stroppa det ho lovar, seier Ødegård. Sverre Dybdal og Bjarne Hæstad sette fleire stropper i spenn, og fekk synt at det kraftige materialet kan ryka.

– Me kjem til å kontrollere kvaliteten på stroppene i framtida. Eg trur ikkje det er uvilje, men uvite, som er årsaka til at mange ikkje har gode nok stropper på lasta si, seier Ødegård.

I tillegg til last og stropper, vart sjåførane oppfordra til å testa sin kunnskap på køyre- og kviletider.

– Stort sett er folk flinke til å fylgje reglane, men det hender at det vert for lite kvile, seier Anne Marie Torsvik. Bjarne Hæstad minna sjåførane om at farleg last alltid skal merkast.



*Spesialinnretninga til Bjarne Roland frå Vennesla, viste at det skal lite til før lasta kjem på gli.*

Tidlegare i vinter var det nokre ungdomsskuleelevar frå Stavanger som lurte på kven det eigentleg er som planlegg nye vegprosjekt. Det er sjølv sagt mange som er involverte i slik planlegging, men det var ikkje så dumt av elevane å stilla spørsmålet til vegvesenet. For her har me eit knippe ekspertar som er organiserte under det lange og kompliserte namnet Areal- og transportplanleggingsseksjonen.

# Seksjonen for **STORE** planar

TEKST: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD  
ILLUSTRASJON: BRIT ELVE STRAND

Spennande prosjekt som Ryfast, Rogfast, Finnfast og T-sambandet har blitt til som idear på areal- og transportplanleggingsseksjonen. Men det kan bli litt vel mykje fokus på visjonære og framtidsretta planar, meiner seksjonsleiar Gunnar Eiterjord. Han minner om at ideskinga berre er innleiinga, som deretter må følgjast av lange og omstendelege kritiske vurderingar. Deretter skal planarbeidet gjennomførast og fullførast, med analyser av økonomi, generelle samfunnsmessige konsekvensar, forureining, støy og nytteverdi.

## **PLANAR I LANGE BANAR**

– Seksjonen skal bidra til at innbyggjarane i Rogaland får løyst transportbehovet sitt på fornuftig vis. Me skal koma med idear, gå kritisk gjennom dei og presentera moglege løysingar, seier Eiterjord. Seksjonen si oppgåve blir dermed i stor grad å gjennomføra ulike analyser. Medarbeidarane er sett saman av menneske med ulik kompetanse og personlegdom, som saman jobbar fram løysingar. I tillegg kjøper seksjonen kompetanse av eksterne konsulentar når ei plan eller eit prosjekt skal vurderast.

Seksjonen driv også overordna planlegging av gang- og sykkelveggar, miljø- og trafikktryggingstiltak i tillegg til veg- og kollektivprosjekt. Dessutan lagar dei mellom anna kommunale arealplanar, kommune- og fylkesdelplanar, større reguleringsplanar, Nasjonal Transportplan, fylkesvegplan og utarbeider finansieringsplanar og –analyser.

## **MELLOM POLITIKK OG FORVALTNING**

– Folk kjem ofte til oss med eit problem dei vil ha løyst. Av og til blir løysinga heilt annleis enn det ein først trudde, og i nokre tilfelle må me også «ta livet av» eit prosjekt. Høgsfjordrøyret er eit døme på det. Andre alternativ viste seg å vera betre, forklarar Eiterjord.

– Det er vår oppgåve å vera kritiske og vurderer alternativ, og då hender det også at me må gjera oss upopulære. Me kan ofte finna oss sjølv i eit grenseland mellom politikk og forvaltning, og oppgåva vår er å gje politikarane eit godt grunnlag å fatta vedtak på. Dermed må me forsyna dei med argument både for og i mot eit prosjekt. Me er òg med å legg grunnlag for at prosjekt kan gjennomførast, til dømes arbeider me for at ferjesubsidiar kan finansiera Finnfast.

– Arbeidet er krevjande, og ingen skal ta oss på at me triksar med tal og analyser. Er eit prosjekt dokumentert til ikkje å vera samfunnsøkonomisk løysamt, så skal ikkje me arbeida for det. Samstundes skal me vera lojale mot politiske vedtak, slår seksjonsleiar fast.

## **FØRINGAR PÅ SAMFUNNSSTRUKTUREN**

Dei stadig strengare krava til nivå og kvalitet på planlegginga gjer at seksjonen stadig må utvikla seg.

– Det er ikkje vegvesenet som fattar vedtak, men me er ein viktig del av samfunnsutviklinga. Me utfører konsulentoppdrag for fylkeskommunen og for kommunar. Det viser at me er konkurransedyktige på både pris og ressursar. Og ikkje minst er det spennande, me får jo vera med og leggja føringar på korleis samfunnsstrukturen skal vera, seier Gunnar Eiterjord.

Ein av dei spennande oppgåvene som seksjonen står framfor er den praktiske planlegginga av bybane på Nord-Jæren.

– Målet er å få løyst transportbehovet på ein god måte. Og det tyder at me også må vera kritisk og vurderer bybane opp mot andre alternativ, slår Eiterjord fast.





#### DESSE PLANLEGG NYE VEGPROSJEKT I ROGALAND

- Bjørn Alsaker:** Gjer tekniske utgreiingar av trasear, analyser av finansiering og samfunnsøkonomi, planframstilling.
- Oddvar Bjønnum:** Tilrettelegg av trafikkteljingar og geodata.
- Gunnar Eiterjord:** Seksjonsleiar. Tekniske utgreiingar av trasear, kostnadsoverslag og finansieringsanalyser, planframstilling.
- Bjørn Egil Goa:** Har hand om vegdatabank, og dataverktøya ELVEG og VBASE.
- Nils Heskestad:** Forvaltning og tilrettelegging av geodata og trafikkteljingar.
- Per Einar Lædre:** Gjer transport- og samfunnsmessige analyser. Planframstilling.
- Nina Prytz:** Lagar transportanalyser og transportplanar.
- Helge Waage:** Gjer tekniske utgreiingar av trasear og arbeider med transportanalyser og planframstilling.

Mellom høge fjell, langt frå dei store trafikkårene og med godt armslag til næraste nabo, blir vegvesenets del av samferdselshistoria teken vare på. Dirdal vegstasjon frå 1961 er gjort om til museum og magasin for verktoy, maskinar, køyretøy og alt mogleg anna utstyr som etaten vår har brukt opp gjennom tidene.

# Her blir HISTORIA teken vare på

TEKST OG FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Dirdal vegstasjon er i seg sjølv verdt å ta vare på, meiner Martin Nødland. Han er ansvarleg for det museale arbeidet i Dirdal.

– Då vegstasjonen sto ferdig i 1961 var det den første i sitt slag i Rogaland. Det vil seia at dette var dei første bygningane som vart planlagd, teikna og bygde spesielt som vegstasjon, og som deretter vart godkjent som dette av vegdirektoratet. Tidlegare vegstasjonar hadde halde til i meir tilfeldige bygningar, og meir eller mindre innrcia etter innfallsmetoden, forklarar Martin Nødland.

## 26 ÅR TRAVLE ÅR I DIRDAL

Den opphavlege vegstasjonen hadde

eit kaldlager, ein verkstad, kontor og eit lager for klorkalsium.

– Klorkalsium er mest å rekna som ein museumsgjenstand i seg sjølv, det er ikkje mykje det blir brukt av oss i dag. Tidlegare var dette stoffet mykje brukt på grusvegar for å binda støvet, seier Nødland.

I 60-åra hadde 30-40 vegarbeidarar Dirdal vegstasjon som oppmøtestad. Martin Nødland var sjølv ein av dei, og han var også med og gjorde grunnarbeidet då stasjonen skulle byggjast. Ein oppsynsmann hadde kontorplass her, og etter kvart fekk han sin eigen vesle stab med sekretær og assistent. Frå 1965 avløyste oljegrusen den lause grusen på mange av vegane som låg under Dirdal vegstasjon.

Aktiviteten heldt seg, og mobile oljegrusverk turnerte fylket og skapa arbeidsplassar både i Dirdal og andre stader. I 1987 var det slutt i Dirdal. Då vart vegstasjonen stengd og aktiviteten overført til Nærbø.

## KJØKKENUTSTYR OG STORE MASKINAR

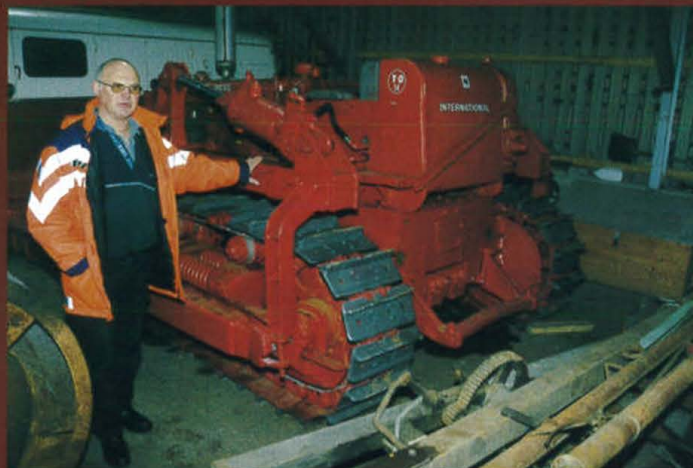
Men stasjonen står her framleis, og mykje ser ut som det gjorde på 60-talet. No blir innreiinga supplert med utstyr og gjenstandar frå andre stader i fylket. Kokeplater og servise på kjøkkenet er autentisk, og etatens lyseblå solide sengeklede med «Statens vegvesen 1969» innvove i mønsteret er teke vare på. Det same er rekneskapsbøker og kontorutstyr.



Sjølv om mange ikkje greier å slutta å bruka nemninga, heller ikkje innanfor etaten, så har altså Biltilsynet for lenge sidan hamna på museum.



Museumsansvarleg i Dirdal, Martin Nødland, har smidd jernbeslaga på dørene til dei nye lagerbygga.



Her viser Martin Nødland fram ein 1952-modell International bulldoser. Vegvesen eigde ikkje denne maskinen, men leigde han inn med Torleif Tveit som sjåfor.



Litt utanfor dei travlaste vegane, på gamle Dirdal vegstasjon, ligg vegmuseets skattkammer.

Då Stavanger trafikkstasjon flytta frå dei gamle lokala på Mariero, fekk Martin Nødland sleppa til og plukka med seg mykje gammalt utstyr som no er teke vare på i Dirdal.

– Me har ganske mykje ulikt. Eldsjeler i etaten har tidleg vore medvitne om at det var verdifullt å ta vare på gammalt utstyr, seier Nødland.

#### ALT PÅ EIN PLOSS

– Meininga er i første omgang å ha Dirdal vegstasjon som magasin og verkstad. Noko skal restaurerast, noko skal berre lagrast og takast vare på. Det er klart at denne staden kunne vore eigna som besøksmuseum dersom det vart lagt til rette for det, men så

langt er det ikkje konkrete planar om noko slikt, seier han vidare.

Mange av tinga som no er i Dirdal, har hatt eit omflakkande tilvere – også etter at dei vart museumsgjenstandar. Først sto mange av tinga på lager i gamle Ganddal vegstasjon. Så vart dei flytta til eit lager på Bærheim, før dei hamna i eit telt på same staden fordi det ikkje lenger var plass på lageret.

– No prøver me å samla mest mogleg på ein plass her i Dirdal. Trafikksjef Svein Magne Olsen har vore, og er, ein pådrivar i dette arbeidet.

Det lokale museumsarbeidet er lagt under trafikkavdelinga. Vegmuseet i kjellaren på vegkontoret i Stavanger er utstillingsvindauga for dei historiske samlingane.

#### VERKSTAD I FULL DRIFT

I Dirdal er det Martin Nødland som rår grunnen. Saman med Hallvard Solheim har han sett opp nye lagerbygningar og lagt til rette for at den gamle verkstaden kan brukast i restaurerings- og vedlikehaldsarbeidet. Her kan gamle gjenstandar vølast på gamlemåten med gamle reiskapar. Eit gammaldags sveiseapparat er på plass, og etter kvart skal det koma ei lita smie. For to år sidan vart det sett opp eit 150 m<sup>2</sup> stort kaldlager, og nyleg vart det sett opp eit nytt kaldlager til på 330 m<sup>2</sup>. I dette siste skal 45 m<sup>2</sup> isolerast og gjerast om til varmlager der meir skjøre instrument som kikkartar og måleutstyr og også gamle bøker kan takast skikkeleg vare på.



Bolinda traktorhøvel frå 1963–64.



Slike Volvo Viking lastebilar brukte vegvesenet mykje. Denne er frå 1964, og lik dei som var i bruk i etaten. Denne bilen skal restaurerast og lakkerast etter vegvesenets designprofil frå 60-talet.



## – Dirdal som framtidig sentralmagasin

– Det er ikkje aktuelt å laga publikumsutstilling i Dirdal, men det er godt håp om at gamle Dirdal vegstasjon kan bli sentralmagasin for Region vest. Vegdirektoratet ønskjer at det skal vera eit magasin i kvar region. Difor er det fornuftig at me no har bygd ut i Dirdal, og har kapasitet til å ta imot gjenstandar, seier trafikk-sjef og museumsansvarleg Svein Magne Olsen.

– Vidare reknar eg med at det blir ein museumskontakt på heiltid i kvar region. Denne personen vil ha kontakt med dei einsskilte vegkontora og med vegmuseet på Lillehammer. I dag finst det ei lita museumssamling i Sogn, ei litt større i Hordaland og ei stor i

Rogaland. Eg håpar desse utstillingane blir ført vidare. Det er i alle fall ikkje aktuelt å flytta gjenstandar frå Vestlandet til det sentrale vegmuseet på Austlandet. Om ikkje anna, så fordi der ikkje er plass. Kapasiteten er sprengd, seier Olsen.

Korleis det blir med Vegmuseet i kjellaren på vegkontoret er heller ikkje avgjort. Det kan vera at utstillingane blir ståande der dei er, men det kan også vera at det er praktisk eller økonomisk meir fornuftig å flytta dei. Både Jærmuseet og Stavanger museum har vore nemnde som samarbeidspartnarar.

– Me ønskjer i alle fall at gjenstandar som har vore i bruk i Sør-Rogaland skal stillast ut her, slår Olsen fast.





## Brannbilen som avløyste «treskoen»

I 1998 overtok Statens vegvesen vederlagsfritt den gamle brannbilen til Sokndal kommune. Vogna er nå ein del av den trafikale museumssamlinga til Statens vegvesen Rogaland.

TEKST: HARALD SEL. FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD



Brannbilen har fått garasjeplass i Vegmuseet sine lokale på gamle Dirdal vegstasjon. – Her blir han tatt godt vare på, seier museumsansvarleg Martin Nødland.

Bilen er ein International A140 1958-modell med godkjent totalvekt på 5.050 kilo.

Tidlegare vegmeister i Dalane, Henry Nesvold, var brannsjef i Sokndal då kommunen kjøpte bilen i 1959. Før det var ein ombygd Minerva-buss 1916-modell brannbil i mange år. Dette var i si tid den første bussen til Sokndal Automobilselskap. Som brannbil gjekk han under namnet «treskoen», fortel Henry Nesvold.

Henry Nesvold og varabrannsjef Johan Nesse reiste med tog til Oslo i 1959 for å henta den nye bilen hos bilforhandlar Harald A. Møller. Nesvold og Nesse kjøpte bilen til Flekkefjord, der han

blei ombygd til brannbil ved Flekkefjord karosserifabrikk.

– Me var veldig krye då me kunne ta i bruk det nye vedunderet. Det var andre greier enn «treskoen», – det gamla merakkelet, seier Henry Nesvold.

Etter nesten 40 år som brannbil i Sokndal kommune viser speedometeret på 1958-modellen berre litt over 5000 kilometer.

– Heldigvis var det få brannar, minnes Henry Nesvold. – Ein av brannane var i forretningsbygget til Sokndal Forbruksforening, og der fekk me sløkkja før det blei gjort stor skade.

Elles fortel Nesvold om ei brannutrykking til Åna-Sira. Huset låg rett ved kyrkja, Under brannen eksploderte ei gassflaske, og ei stund var dei redde for at kyrkje skulle ta fyr. Det gjekk bra med kyrkja men huset brann ned til grunnen.

Til langt inn i 1970-åra var det fleire veglause gardar i Sokndal. Henry Nesvold fortel om ein brann i lœa på ein veglaus gard. Brannfolka bar pumpe og utstyr om lag ein kilometer. Då dei kom fram var det nesten ikkje vatn, – brønnen var tom. Dei hadde med ullteppe. Ved å dekkja veggene på våningshuset med våte teppe, berga dei huset.

Ved opninga av Åros bru i november 1999 var den nystrigla og staselege veteran-brannbilen på «besøk» i Sokndal. Etter bruopninga var han med i kjøretøy-kortesen gjennom Sogndalstrand og vidare til Hauge.

– Korleis er sjansane for at bilen igjen kan bli å sjå på vegane i bygda?

– Bilen har berre godt av å bli kjørt litt av og til. Så ved spesielle anledningar må det gå an å ta ein tur til Sokndal, svarar Martin Nødland



# Veteran ved vegskilje

Då Jorunn Bokn begynte i Statens vegvesen var kaffikjelen like viktig i arbeidet som PCen er i dag.

Som ganske ung var det to ting Jorunn Søndena Bokn aldri kunne tenkja seg; å bli bonde og å arbeida på kontor. Å bli frisør var draumen. I sommar har ho arbeidd på vegkontoret i 30 år, nesten halve tida som veksjef-sekretær. Nå kan ho tenkja seg å utdanna seg til arbeid innan helse- og sosialetaten.

Jorunn er frå Sandeid. Etter folkeskulen gjekk ho to år på Ølen realskule. – Eg var ung og eg var skuletrøytt. Etter realskulen ville eg til Haugesund eller Stavanger for å gå på yrkesskule. Men mor og far meinte det var alt for tidleg å senda jenta til byen. Det blei handelsskule i Sandeid. Det året såg eg på som bortkasta. Eg trudde aldri eg skulle få bruk for det eg lærde der.

## **SJÅ VERDA**

Hausten 1971 begynte Jorunn ved Solborg folkehøgskule i Stavanger. Det var vedunderleg, seier ho. – Eg følte behov for å få lufta meg og var sugen på å sjå verda.

Etter folkehøgskulen fekk ho praktikant-jobb hos Gerd og Magnus Fredheim. Han arbeidde i Statens vegvesen. Jorunn var fast bestemt på å begynna på yrkesskule den hausten. Draumen om å bli frisør skulle realiserast. Men slik blei det ikkje.

## **SAFTIG TALE OG FRISKE FRÅSPARK**

Ein dag kom Magnus Fredheim heim og sa: «Det er sommarjobb til deg på kontoret i vegvesenet». Det var nokre veker til skulen starta, så Jorunn slo til. Få dagar seinare sat ho på forkontoret til Olav Øyvind Hamre på vedlikehalds-avdelinga som den gongen hadde kon-

tor i Posthuset. Jorunn fortel at inntrykk frå dei første dagane på kontoret sit spikra i minnet. Ho hadde kome i eit mannsdominert miljø med mange sterke personlegdomar. Dei førde ein saftig tale og gjekk ikkje av vegen for friske fråspark av ulike slag. Det var ikkje så enkelt for ei 18-årig og litt beskjeden jente å takla dette.

– Miljøet var godt, men det er eit under at eg ikkje blei avskremt. Første dagen fekk eg beskjed om at viktigaste oppgåva var å koka kaffi. Til det brukte eg ein stor kjele, – omtrent som ein bedehuskjele. Det var inga enkel oppgåve. Ikkje drakk eg kaffi og ikkje kunne eg koka kaffi. Men i starten hjalp dei til, Sverre Bilstad, Alv Moi, Sverre Andersen, Johannes Rørtveit og fleire andre. Det var litt av ein gjeng, men me hadde det veldig moro. Eg blei svært godt mottatt, ikkje minst av vedlikehaldssjefen, Olav Øyvind Hamre.

#### KVIT FRAKKE OG BLANKPUSSA SKO

Det blei ikkje noko vidare skulegang. Etter ferievikariatet var slutt fekk Jorunn tilbod om vidare arbeid, og ho slo til. Å jobba på kontor var ikkje så gale som ho hadde trudd.

Etter eit år fekk ho tilbod om arbeid på forkontoret til plansjef Gabriel Meling Sømme. Hos han var det ein anna stil enn på vedlikehaldsavdelinga. Sømme var ein sjef som heldt på formalitar og stil. Han gjekk med kvit frakke og blankpussa sko. Mellom han og Jorunn var tiltaleforma De. I omgangen med betrudde sivilingeniørar kunne det derimot henda at plansjef Sømme var dus.

– Så her var det mindre av saftig tale og friske fråspark?

– Me kan seia det slik, smiler Jorunn. – Eg tenkte meg om meir enn ein gong før eg banka på kontordøra til Sømme. Men eg tilpassa meg stilen, han la lista og det gjekk greit. Og så søkte eg kontakt og fekk litt omsorg hos andre på planavdelinga. Mellom dei var Leif Lindefjeld og Tormod Nag som den gongen arbeidde med planane for Suldalsvegen.

#### VEGSJEF-SEKRETÆR

I 1984 blei stillinga som sekretær for vegsjef Chester Danielsen lyst ut. Jorunn søkte og fekk jobben. Ho seier at ho gjekk til arbeidet med stor respekt, ikkje minst for Chester Danielsen. – Chester kjende eg helst som ein markert leiarskikkelse. Berre eg traff han på gangen blei eg veldig anspent. Men Chester og eg fann tonen veldig fort. Kjemien stemte godt mellom oss, banda blei etter kvart ganske sterke. Han sette krav og hadde ei fantastisk motivasjonsevne. Det var krevjande og utfordrande å arbeida for Chester.

Som vegsjefens sekretær fekk Jorunn etter kvart ei stor kontaktflate både i Rogaland og landet elles. Ho seier at det i starten kosta henne mykje å ringa til toppolitikarar og andre autoritetar. Ho gjorde avtalar og la nesten i detaljar til rette for vegsjefen sin arbeidsdag.

– Kvar morgon gjekk eg inn til Chester. Så gjekk me igjennom avtalar og planar for dagen, punkt for punkt. Av og til kunne eit planlagt møte vera avlyst. Då kunne han seia: «Denne dagen er ei gåve frå himmelen».

#### PERSONAL OG KULTUR

Jorunn seier at ho gjennom dei siste åra som vegsjef-sekretær var inne på tanken om å søkja nytt arbeid og nye

utfordringar. I fjor gjekk ho over i ny stilling ved personalskesjonen, etter at ho i ein periode delvis hadde arbeid for seksjonen. Arbeidsområdet er i hovudsak opplæring, kurs og annan saksbehandling.

Dessutan har ho for tida ei anna spesialoppgåve. Ho er fylkeskontakt for Kulturdagane 2002, som skal arrangerast på Norsk vegmuseum i juni.

– Dette var eit heilt nytt arbeid for meg, og det var meir omfattande og arbeidskrevjande enn eg trudde. Men eg trur det blir ein suksess, på same måte som i 1998. Nesten 100 frå Rogaland har meldt seg på til Kulturdagane, opplyser Jorunn. Ho trur det er viktig i denne omstillingstida at vegvesenfolk frå heile landet kan koma saman til kulturfest og ha det kjekt.

#### UTDANNA SEG BORT?

Etter 30 års teneste vurderer Jorunn om ho skal utdanna seg bort frå etaten.

– Det vil bli bruk for færre folk i personaladministrasjonen, og me får sjå kva oppgåver Rogaland sit att med. Men eg kan godt tenkja med ei utdanning innan helse- og sosialsektoren. Eg har mange år att i arbeidslivet, eg har god helse og pågangsmot og eg har lyst til å jobba direkte mot menneske, seier Jorunn.

Friluftsliv og sunn livsførsel er nok ein av grunnane til den gode helsa. Saman med Nils Inge Bokn, som ho har vore gift med sidan 1975, har det mellom anna blitt mange mil på ski frametter åra. – Å koma ut i naturen betyr mykje for oss begge. På den måten hentar me nye krefter, seier Jorunn. Elles er ho og mannen engasjerte på mange område og dei har ein stor omgangskrets.

A photograph showing two men, Pål Undheim and Per Skårland, inspecting a large, green-painted industrial machine in a forest. The machine is a wood chipper or mulcher, with a large horizontal shaft and several large, curved metal blades. The men are leaning over the machine, looking at the blades. The background shows a dense forest of tall, thin trees. The machine is mounted on a yellow trailer. The overall scene is outdoors, in a wooded area.

Pål Undheim (t.v.)  
og Per Skårland ved  
kompostkverna der  
alt frå buskar til  
store tre kan malast  
opp. Vogna med  
kverna har eigen  
driftsmotor og går  
etter skogrydde-  
maskinen.

Foto: Harald Sel



# PIONERUTSTYR

## for maskinell skog- og krattrydding

I vår er det i Rogaland tatt i bruk utstyr som nære på fullmekaniserar skog- og krattrydding langs vegnettet. Det maskinelle systemet for rydding er det første i sitt slag i Norge. Det er truleg også eineståande i internasjonal samanheng.

TEKST: HARALD SEL

Utstyret er tilpassa ein hjulgåande gravemaskin. Føraren kan på få sekund bytta utstyr utan å gå frå førarsetet.

Ein brukar ulike reiskap, alt etter arbeidsoperasjon og kva vegetasjon som skal ryddast. Ei klype med skogsag blir nytta til større tre og greiner. Sag med tre sagblad fjernar halvstort virke. Til mindre greiner og hekkliknande vekster blir det brukt saks. Ei gripeklo kan koplust på for lasting av nedfelte tre.

Det er bygd ein eigen ramme for utstyret slik at dette heng på frontskjeret til gravemaskinen.

Etter maskinen går ei kompostkvern med eigen driftsmotor. Kverna er sterk nok til å mala opp store tre.

Per Skårland og Pål Undheim har utvikla utstyret ved oppfinnarverkstaden på Nærbø veg- og trafikkstasjon. Dei har for ein stor del nytta brukt utstyr. Kompostkverna er for eksempel kjøpt brukt frå Danmark.

Etter ein prøveperiode i vår er oppfinnarane vel tilfredse med utstyret. Det same er Einar Solli, som har vore maskinførar under skogryddinga. – Det er lett å betena og svært effektivt, seier Solli. Han nemner spesielt framsteget som det er at ein kan kvista tre heilt opp til åtte meter. Så høgt rekk ein med saga.

Per Skårland nemner fleire fordelar ved den maskinelle kratt- og skogryddinga.

- Kraftig reduksjon av manuelt arbeid.
- Manuell rydding er eit farefullt arbeid.
- Med det nye utstyret blir arbeidet svært fint utført.
- Det oppmalte materialet er ein ressurs som kan brukast i skråningar, til kompost eller til forbrenningsanlegg.

Etter ein kort utprøvsperiode, er det for tidleg å fastslå økonomien ved maskinell rydding. På sikt reknar Per Skårland med betydeleg økonomisk gevinst.

Kapasiteten er det iallfall ingenting i vegen med. – Denne eine maskinen bør kunne betena heile Region vest, meiner Per Skårland.



Frå ein hjulgåande gravemaskin og med hurtigkopling av utstyr, blir vegkantane effektivt rydda for både kratt, greiner og store tre. Foto. Per Skårland.



# REINSLEG JOBB med effektiv maskin

*Søppelhentemaskinen i arbeid. Maskinfører Kjell Bjørnevold styrer søppelarmen lettvis og effektivt med eit handtak i ein radius på seks meter. Foto: Asbjørn Wiik*

Søppelhenting er ein fæl jobb, iallfall når det skal gjerast med hendene. Bærheim vegstasjon har utvikla utstyr som ikkje berre gjer arbeidet meir reinsleg. Ved hjelp av ein liten maskin med søppelarm går oppryddinga unna med einestående effektivitet.

TEKST: HARALD SEL.



*Karane ved Bærheim vegstasjon som har stått for utviklingsarbeidet med maskinen. Frå venstre Odd Malmin, Asbjørn Wiik og Kjell Bjørnevold. Foto: Harald Sel*

Formann Asbjørn Wiik saman med Kjell Bjørnevold og Odd Malmin har stått for utviklingsarbeidet. Asbjørn Wiik har mellom anna ansvar for reinhald langs vegane på Nord-Jæren. Maskinfører Kjell Bjørnevold har i fleire år arbeidd med søppelhenting. –Kjell og eg tenkte på og snakka saman om korleis me kunne laga utstyr som var meir effektivt og som kunne redusera det manuelle arbeidet, fortel Asbjørn. Dei fekk tak i litt utstyr frå ulike plassar og allierte seg med mekanikar Odd Malmin. Slik blei prototypen utvikla for ein svært liten kostnad.

## STØVSUGARPRINSIPPET

Maskinen som blir bruka er ein kombinert slåmaskin og søppelhentemaskin. Når vekstsesongen er slutt blir grasklypparen skifta ut med utstyret for søppelhenting. Etter støvsugarprinsippet fraktar ei stor og kraftig vifte til og med store plastflasker gjennom søppelarmen til ein oppsamlingstank. Og søppelarmen kan lettvis styrast med eit handtak i ein radius på seks meter.

## STORE SØPELMENGDER

Frå seinhausten til slutten av april blir vegkantar og rabattar rydda for tonnevis av graps. Med «normal» søppelmengde kan om lag tre kilometer veg ryddast på ein arbeidsdag.

– Langs mange vegar, særleg i tettbygde område og nær gatekjøkken eller andre serveringsstader, blir det kasta forferdeleg mykje, – pappbeger, papir, emballasje og anna avfall, sukkar Asbjørn Wiik. To til tre dagar etter at det er rydda nær eit gatekjøkken kan det vera like ufysse igjen. Det ville vera ønskeleg med ein maskin som kunne gå på søppelhenting heile året. Nå må ein god del ryddast manuelt i sommarhalvåret. Ei negativ side ved dette arbeidet er faren for å stikka seg på brukte sprøyter som ligg bortslengt i vegkanten

Maskinen er best når ein kan kjøra på gang- og sykkelveg og rydda rabatten ut mot vegen. Ulykkesfare er eit problem på trafikkert veg, ikkje minst fordi maskinen er så liten. Ved bruk på sterkt trafikkerte vegar, som for eksempel E 39, går det bil med skiltvogn bak søppelhentemaskinen.

Midt i juni er det for andre gong kultur dagar i Statens vegvesen. Om lag 100 frå Rogaland reiser til Norsk vegmuseum for å vera med på mønstringa. Av desse skal bortimot 20 bidra med utstillingar og sceniske innslag.

# Kulturreise til Norsk vegmuseum

TEKST: HARALD SEL FOTO: BRITT ELVE STRAND

Mellom dei sju utstillarane frå Rogaland stiller to for første gong på Kulturdagane. Liv Jonassen, Stavanger trafikkstasjon, reiser til Lillehammer med vevtekstilar og Jane Mong, Egersund

trafikkstasjon, presenterer quilting og lappeteknikk.

I 1998 var Torleiv Tveit si utstilling mellom dei som blei lagt mest merke til. Nå stiller han med ei ny stor samling



Songarar øver seg til Kulturdagane. Frå venstre: Else Askeland, Jorunn Bokn, Magne Rullestad, Torhild Rypestøl, Kari Mehla, Helge Bakka, Elisabeth Renberg og Bjørg Marit Håland.



Frå øvinga til det sceniske innslaget .  
Dei glade dansarane er Else Askeland og Kristoffer Skjørestad.

av fotografisk kunst. Også Magnar Michelsen, Emil Riiland, Jostein Aadnøy og Chester Danielsen er med for andre gong. Magnar driv med treskjerer og snekkerarbeid, Emil er treskjerer og har i første rekke klokker som spesialitet. Jostein og Chester kjem til Kulturdagane med nye oljemaleri.

Rogaland skal ha eit scenisk innslag på 15 minutt under eit av hovudarrangementa. Programmet er bygd opp rundt musikk, song og dans. Svein Gjuvslund og Oddvar Tveit tar seg av musikken. Kari Mehla, Erlend Aksnes, Else Askeland, Kristoffer Skjørestad, Elisabeth Renberg og Magne Rullestad skal dansa. Mellom songarane er Kari Vaage Gjuvslund, som også gjorde ein sterk innsats på fleire arrangement under Kulturdagane 1998.

La oss til slutt nemna at pensjonert etatslege Børge Skeie stiller som kulturdaglege under festdagane på Norsk vegmuseum. Det vil ikkje seia det same som at det går på livet laus under kulturmønstringa, – snarare tvert imot, men med Børge tilgjengeleg blir det ennå tryggare.



# Oppdatering av teori og praksis

175 eldre rogalendingar har i vår friska opp teori og praksis for rett adferd i trafikken og trygg bilkjøring.

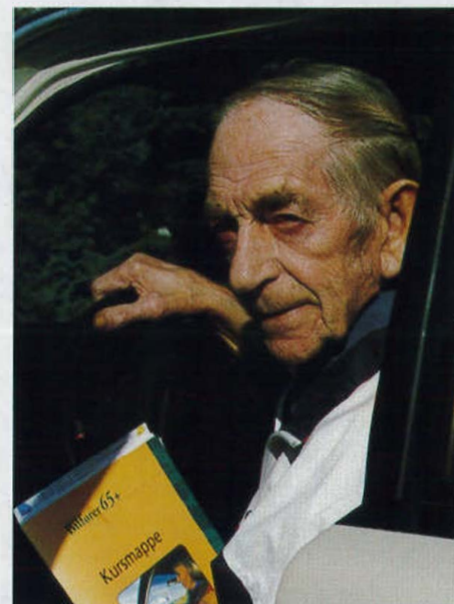
I Statens vegvesen Rogaland er Per Erik Bauge tilretteleggjar og ansvarleg for oppfriskingskurser som er retta mot bilførarar over 65 år. Bauge opplyser at det i vår har vore 10 kurs med i alt 175 deltakarar. Kurser er arrangert i Haugesund, Stavanger, Sandnes, på Bryne, Nærbø og i Egersund.

I Stavanger samarbeider Statens vegvesen med eldrestiftinga Skipper Worse om kurser. På dei andre stadene er Folkeuniversitetet samarbeidspartnar. Lærarkrefter er henta mellom dei mest erfarne kjørelærarane i dei ulike distrikta. Vegvesenet betaler halvparten av kursutgiftene på kr 1.400,- per deltakar. Eigendelen er med andre ord 700 kroner.

Kursdeltakarane får to klokkeimar kjøring saman med kjørelærar og 12 teoritimar.

Per Erik Bauge opplyser at målet til Statens vegvesen er at 20 prosent av dei som er over 65 år skal gjennomgå oppfriskingskurs. I Rogaland er det mellom 1800 og 2000 i denne aldersgruppa, så med vårens kurs har ein nådd fram til bortimot ti prosent av desse. Og nye kurs blir planlagde.

I tillegg til trafikkisikring, er siktemålet med desse kursera er ikkje minst å ta vare på mobiliteten for eldre. Bilen gjer det lettare å ha eit aktivt pensjonistliv og fridom til sjølv å bestemma når og kor ein vil reisa.



Med kursmappe i handa er John Sæland på veg ut or bilen til oppfrisking av teori og praksis for bilkjøring.

## Legeattest frå fylte 70 år

Bilførarar over 70 år som har førarkort i klassane A, B, BE og T, må ha legeattest. Legen skal undersøka om eldre bilførarar oppfyller krava i førarkortforskriftene til syn og generell helse. Utan attest er førarkortet ugyldig. Attesten skal fylgja førarkortet og visast ved kontrollar til Statens vegvesen og Politiet.

I god tid før ein fyller 70 år får alle bilførarar ei påminning frå Statens vegvesen om kravet til legeattest.

## Kurset Bilførar 65+ er utvikla av Statens vegvesen med tanke på trygg bilkjøring, mobilitet og aktivt pensjonistliv. Nedre aldersgrense er 60 år.

Trafikkbiletet endrar seg og det kjem nye trafikkreglar. Med dette som utgangspunkt underviser lokale trafikkklærarar både teoretisk og praktisk. Etter ein del teori får kursdeltakarane to klokkeimar kjøretrening saman med kjørelærar. Her blir det lagt vekt på vikeplikt, kjøring i rundkjøringar, lyskryss, kjøring på motorveg, lys og lysbruk. Forbikjøring er og eit viktig tema; både å bli forbikjørt og når ein sjølv bør, kan og ikkje skal kjøra forbi andre trafikantar.

Kurset har ikkje eksamen. Det er ingen ny førarprøve og sjølvsgatt er det ingen som misser førarkortet.

Grovt rekna kom me fram til at dei 18 kursdeltakarane på Bryne har om lag 600 års kjøreerfaring. Fleire har hatt førarkort i over 50 år.

# 600 års kjøreerfaring

– Kva nytte kan folk med så god erfaring i trafikken ha av eit oppfriskingskurs? – Trafikkbiletet endrar seg og det har kome nye trafikkreglar, så det er ofte ting eg spekulerer på. Då er det godt å få bekrefta at eg kjører rett og kan reglane, svarar Einar Lie. Han har hatt førarkort sidan 1946. Trass i sine mange år som sjåfør, syns han særleg at dei to timane i trafikken saman med kjørelærar har vore nyttig.

Også Olaf Selle nemner kjøretimane som nyttige. Han strekar også under at ein under kurset får påminningar om kor viktig det er å vera forsiktig i trafikken.

– Er det spesielt viktig for eldre å vera forsiktige i trafikken?

– Det er jo like viktig for alle. Det er ikkje dei eldre som er farlegast i trafikken; ikkje utan at me trur me er unge, seier Olaf Selle.

Mellom dei 18 kursdeltakarane på Bryne var 5 kvinner. Dei har jamt over hatt førarkort i kortare tid enn mennene. Lenge var det nokså uvanleg at kvinner kjørte bil. Nå kan ein vel seia at det er nære på full likestilling også her.

– Me treng vel å friska opp ferdighetene, me like fullt som mennene våre, seier Sigfrid Horpestad. Også ho meiner at ho har hatt godt utbytte av kurset.



Kursdeltakarane på Bryne saman med kjørelærar og kursansvarleg frå Statens vegvesen. Framme frå venstre: Per Eik Bauge, Statens vegvesen, kjørelærar Arne Eikeland, Ådne Håland, Bernhard Andtbacka, Erling Fjogstad og Olav Salte. Bak: Olaf Selle, Ola P. Auglend, Odd Taraldsvik, Elling Bjåstad, Aud Bjåstad, John Sæland, Sigfrid Horpestad, Leif Horpestad, Sven Fosse, Einar Lie, Karl Bjerke, Margrete Bjerke (bak) og Aslaug Tjemsland.

# SYKKEL

## for liv, helse og miljø

«Sykkel for livet» og «Sykle til jobben» har i år eit samarbeid, mellom anna ved felles kampanjestart 2. mai. Måla er langt på veg felles, sjølv om Sykkel for livet primært er ein trafikksikringskampanje og Sykle til jobben i første rekke arbeider for at fleire skal bruka sykkel.

I Rogaland blei oppstarten av dei to kampanjane markert ved riksveg 44 på Gausel i Stavanger. Her deltok mellom andre fylkesordførar Roald Bergsaker. I si tid var Bergsaker ein av Rogalands beste syklistar, mellom anna med ein fjerdeplass i NM, men på turen frå Sandnes til Stavanger 2. mai brukte han ikkje racersykkel.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL



Frå sykkelparkeringsplassen ved Bryne jernbanestasjon. For mange er kombinasjon av sykkel og tog til jobben eit godt alternativ.

### SYKKEL FOR LIVET

Sykkel for livet er ein langsiktig kampanje som starta i 2000. Statens vegvesen legg 0-visjonen til grunn, at ingen syklistar skal bli drepne eller alvorleg skada i trafikken.

Den primære målgruppa for årets kampanje er vaksne syklistar og bilistar. Også barn og ungdom er ei viktig gruppe, men overfor denne målgruppa er i første rekke Trygg Trafikk særskilt aktiv.

Viktigaste tiltak og virkemiddel i årets kampanje er ein informasjons- og reklamefilm, konkurranse på internett, brosjyre, plakatar, kinostills og ulike typar aksjonar retta mot syklistar og bilistar.

Filmen blir vist som reklamefilm på TV2 og TV3 og Statens Informasjonsteneste sørger for kjøring på «Fulle 5»: NRK. Internettkonkurransen om sykkelvettreglar og trafikkreglar finn ein på kampanjen si heimeside, [www.vegvesen.no/sykkel](http://www.vegvesen.no/sykkel). Dei som svarar rett på alle spørsmåla, kan vinna ein sykkel. Brosjyren «Fire farlege feller» tar fatt i den overordna problematikken for kampanjen: Samspillet mellom syklist og bilist.

Bruk sykkel til jobben,  
tilrår bedriftsjukepleiar  
Torill Lanne (t.v.),  
Torleif Lindefjell som er  
aksjonsleiar i vegvesenet  
for Sykle til jobben.  
Sykkelkoordinator i Statens  
vegvesen Rogaland er  
Esther Marita Folkvord.



## SYKKELEIARER OG LIVSKVALITET

### SYKLE TIL JOBBEN

Ifølge Transportøkonomisk Institutt er det potensiale til at 25 prosent kan bruke sykkel til arbeidsreiser. Det vil redusere bilbruken dramatisk. I dag blir sykkel brukt til sju prosent av alle arbeidsreiser.

Sykle til jobben er Noregs mosjons- og bedriftsidrettsforbund sin kampanje. Årets kampanje er den 29. i rekka. Gjennom denne perioden har stadig fleire tatt i bruk sykkel til og frå arbeid. I fjor var 3.790 bedrifter med og talet på deltakarar var over 57.000. Det var nesten dobbelt så mange bedrifter og stor auke i deltakartalet samanlikna med 2000. I år ligg det an til å bli ein ny stor auke, både når det gjeld bedrifter og talet på deltakarar. Ved å sykla til jobben får ein «gratis» mosjon, ein sparar miljøet og sykling er effektivt.

– Mangel på fysisk aktivitet er i dag ein av dei største helsetruslane. Kvar enkelt må ta ansvar for eiga helse og velja sin form for mosjon, for eksempel ved å sykla til jobben.

Dette seier bedriftssjulepleiar Torill Lanne. Ein halv times dagleg aktivitet gir nesten like god helsegevinst som avansert trening, heilt opp til 90 prosent. Bedriftssjulepleiaren tonar ned dei helsemessige fordelane ved «tung trening». Mykje er å henta i vanlege kvardagsaktivitetar som turar, snømåking, dans – og sykling. Professor Sigmund B. Strømme ved Noregs idrettshøgskole seier at den daglege aktive halvtimen til og med kan delast opp i meir enn ei økt.

– 30 minutt lett fysisk aktivitet dagleg, som for eksempel sykling, forbetrar livskvaliteten til ein stuegris og kan forlenga livet med fleire år, seier Torill Lanne.

### KOMMENTAR:

## Sykkel i vegen

Like sikkert som våren kjem ein del bilistar med krav om at syklistar må bort frå vegbanen. Der det er gang- og sykkelveg skal syklistane bruke den, – og berre den. Ikkje minst er ein del drosjesjåførar og andre yrkesjåførar aktive i sin kamp mot syklistane; aktive både i ord og gjerningar.

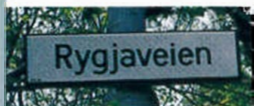
La oss ennå ein gong slå fast: Reglane er heilt klare. Der det er gang- og sykkelveg kan syklistar velja om dei vil bruke gang- og sykkelvegen eller vegbanen.

I samband med revisjon av reglane for få år sidan blei syklistane sin plass i trafikken grundig vurdert. Konklusjonen var klar. Gang- og sykkelvegane eignar seg ikkje for all slags sykling og alle slags syklistar. Blanding av barn, gåande, syklistar som tar det med ro og syklistar i ein fart på 30 til 40 km/t er ein farleg kombinasjon. Påbod om bruk av gang- og sykkelvegane vil truleg, totalt sett, føra til fleire ulykker enn ved fritt val mellom gang- og sykkelveg og vegbane. Dessutan vil det føra til dårlegare framkomst for syklistar som ønsker å koma fort fram. Ein kan gjerne mislika syklistar i vegbanen, og det er ei ærleg sak å arbeida for å endra reglane. Men så lenge reglane er som dei er bør til og med drosjesjåførar akseptera at det er slik.

Det viktige må vera at alle vegfarande held seg til reglane og respekterer kvarandre. Ein del syklistar er udisiplinerte i trafikken, mange yrkessjåførar og ein del andre bilistar oppfører seg som om dei har arva vegen. Dette er hovudproblemet og ikkje at syklistar som vil fort fram syklar i vegbanen.

Harald Sel

# Rygjavegen på Hinna



Oppe i skråningen i Vaulen–Hinnaområdet i Stavanger finner vi ei gate som har samme navnet som bedriftsbladet vårt.

Også i Sandnes har de en gatestubbe som heter Rygjavegen.

TEKST: SVEIN DAHLE  
FOTO: BJRGIT HØILAND GUDMESTAD

Opprinnelig var navnet skrevet med dobbel g i Stavanger. Ifølge opplysninger i Stavanger kommune ble dette forandret på 1980-tallet. Skrivemåten på skiltet er imidlertid ikke forandret. Der står det fortsatt Ryggjaveien. Det samme gjelder i kartboka.

Også bedriftsbladet hadde opprinnelig dobbel g, men der skjedde forenklingen på et tidligere tidspunkt. Alle-rede i 1978 ble Ryggjavegen forandret til Rygjavegen etter at en representant i Fylkestinget hadde stilt spørsmål ved skrivemåten.

For de historisk interesserte kan vi si-tere det som ble skrevet i Rygjavegen nr. 4/78 i forbindelse med ny og kor-rekt skrivemåte:

«Ordet rygja kom til Norge omkring 400 e. Kr. med rygene, et vandrefolk



som bodde i området sør for Øster-sjøen. Rygene slo seg ned sør og vest i Norge. Det nåværende Rogaland ble også dengang kalt Rogaland. De øvrige deler av landet i sør og vest var ikke «land» men fylker. Etter rikssamlingen før år 1000 ble Rogaland omdøpt til Rygja-fylket. I middelalderen gikk navnet over til Stavanger len, fra 1662 til Stavanger amt og fra 1918 tilbake til fylke.

Rygjanavnet skulle etter dette være rogalandsk nok til å dekke hele fylket. Rygjavegen er således Rygenes veg, og da også vegen i/til Rogaland».

## Elevane pussa opp venterommet

Elevar i 5.–7. klasse ved Fogn oppvekstsenter har pussa opp att vente-rommet på Fogn. Dei har mala tak, vegger og vindaugskarmar. Elevane har pussa opp benker og lakka dei på ny. Resultatet vart kjempeflott.

TEKST OG FOTO: ANNA K. HELLEVANG

Bakgrunnen for oppussinga låg i ønsket om å få eit fint venterom som innbyggjarane ønskte å bruka. Siste tida har nemleg venterommet ved kaien på Fogn blitt styggare og styggare. Det har blitt skriva om søsken, slekt og venner på veggane på venterommet, noko som mange opplevde som ubehageleg, og det vart utriveleg å nytta venterommet. Dette har lærarar og elevar ved Fogn skule sett og snakka om. Rektor Paul Aano snakka med elevane i 5. til 7. klasse, og dei ville vera med og gjera noko med dette.

Paul Aano tok saka opp med Statens vegvesen som har ansvaret for å halda i stand venteromma. Skuleelevane tilbød seg å pussa opp sjølve, mot at dei fekk maling og utstyr. Men det varte og rakk, utan å få noko posi-

tivt svar. Etter mange purringar, stilte endeleg Statens vegvesen med maling og utstyr og elevane fekk nytta timar

på skulen til å mala opp venterommet. Dei har måtte brukt rekning for å finna ut kor mykje maling dei trong, og dermed kombinert teori og praksis i skule-tida. Resultatet har blitt utruleg flott, og no vonar elevane og lærarane at venterommet får stå så flott som det gjer no i mange år framover.



Venterommet Fogn: Her kan du mest sjå at både golv, vegger, vindaugskarmar og benker skin som nye. Arbeidsgjengen framme: Ine Miriam Stensland, Norene Frafjord, Karoline Runestad og Kristoffer Bøe. Bak: Else Marie Frafjord, Tanja Sandanger, Tea Østhus, June Sandanger, André Johnsen, Svein Christer Sangedal, Ivar Opsal, Olav Østhus, Kjetil Sunde og Rolf Østhus.





NYE ANSIKT



JUBILANTER



**Trond Arne Sele**  
Fagarbeidar  
Verkstaden på Bærheim



**Egil Wee**  
Fagarbeidar  
Haugesund vegstasjon



**Rasmus Åsland**  
Inspektør  
Egersund trafikkstasjon



**Arild Rundereim**  
Inspektør  
Stavanger trafikkstasjon



**Arild Amundsen**  
Avdelingsingeniør  
Utbyggingsavdelinga



**Alf Urang**  
Inspektør  
Haugesund trafikkstasjon



**Einar Eriksen**  
Inspektør  
Stavanger trafikkstasjon



**Annette Risa**  
Inspektør  
Egersund trafikkstasjon



**Stig-Eilert Felde Korpelin**  
Overingeniør  
Utbyggingsavdelinga



**Roger Ebeltoft**  
Overingeniør  
Utbyggingsavdelinga

## 50

**Kåre J. Høyland**  
Dekkeseksjonen  
9. august

**Nora Britt Rygg**  
Haugesund trafikkstasjon  
18. september

**Jorunn Fjogstad**  
Sentralbordet  
24. september

**Rune B. Sandven**  
Haugesund trafikkstasjon  
27. september

**Helge Tandrup**  
Haugesund vegstasjon  
30 september

## 60

**Gunnar Rege**  
Produksjonsområde sør  
22. juli

**Helga Hjorteland**  
Asfaltverket i Jøsenfjorden  
2. august

**Karsten Rennæs**  
Vegprosjektering  
11. august

**Harald Sel**  
Vegsjefens stab  
17. august

**Turid Johanne Nordbø**  
HMS stab  
16. september

**Dagfinn Danielsen**  
Produksjonsområde sør  
26 september

**Svein Magne Olsen**  
Trafikksjef



### Å se fremover –

De fleste av oss er opptatt av hva som skal skje i nær framtid. Omstilling og effektivisering er truende nær. Hva skal det bli med meg?

Vi er inne i en svært krevende prosess. Med en så stor omlegging er det uunngåelig at noen må gå, andre må flytte, flere mister sine posisjoner og mange får en endret organisasjonstilknytning. Dette kan fortone seg som en utfordring for noen, men vi må vel innrømme at for de fleste av oss, så er det en ubehagelig følelse av å «miste fotfeste» for en stund.

I en slik situasjon gjelder det å se fremover. Vi får ta til etterretning at overordnede politiske og administrativ myndigheter har gitt en del føringer, og at vi innenfor disse rammer skal kunne gi et bedre tjenestetilbud til våre «kunder» for lavere kostnader.

Personlig har jeg tro på at vi kan nå målsettingene innenfor den nye organiseringen såfremt vi gjennomfører omstillingen uten alt for mange kompromisser og tilpasninger. Dessverre er vel etatskulturen vår alt for mye preget av halvhjertet oppfølging av gode planer, med halvgodt resultat som konsekvens.

Uklare signal, fordi ingen vil si det upopulære, utsettelse av beslutninger fordi man leter etter konsensus, forskjells-

behandling fordi noen skriker høyere enn andre, er svakhetstegn! Nå får vi satse på at vår etatsledelse fremstår som gode og samkjørte hærførere med tilstrekkelig empati, slik at man klarer å samle alle gode krefter i gjennomføringen av omstillingen.

Se fremover – det er viktig både for ansvarlige ledere og alle andre gode medarbeidere. Se fram til at vi igjen skal nytte all vår energi til å løse oppgaver og nå mål. Se fram til at vi igjen skal ha hele vårt fokus på fremkommelighet, trafikkikkerhet og miljø. Se fram til at du og jeg snart skal få nye utfordringer som kanskje er enda mer spennende og utfordrende enn de vi har i dag.

Om noen få måneder er vi i gang i den nye organisasjonen. Kanskje vil vi oppleve at «det var ikke så dumt likevel». Trolig vil mange konstatere at vi hadde bruk for dette skifte både av organisasjonsform, ledere, oppgavefordeling og arbeidssted.

Mitt budskap blir derfor, se fremover! – ikke stopp opp for lenge ved frustrasjonene knyttet til usikkerhet og mismot. De få månedene med turbulens tåler vi, når vi vet at fremtiden gir oss nye, interessante og nyttige utfordringer.



## Politikarforakt

Folk flest skal ha mindre respekt for politikarar nå enn tidlegare. Me høyrer òg om politikarforakt.

Utan politisk engasjement fungerer ikkje demokratiet. I vårt kompliserte samfunn er det krevjande å vera politikar. Manglande respekt kan difor følast usakleg og urettferdig for eldsjeler som legg ned eit stort politisk arbeid.

Men dersom det er slik, at me i dag har ei utbreidd politikarforakt, må dette ha sine grunnar. Og viktigast for omdømmet er politikarane sine egne disposisjonar og deira veremåte – i stort og i smått. Kanskje kan dei mange små ting vera like viktige som dei få og store.

Det var inga stor sak når to ordførarar stilte opp på sykkel for å visa si støtte under starten av kampanjane «Sykkel for livet» og «Sykle til jobben». Men det blei lagt merke til at ingen av dei framstående lokalpolitikarane brukte hjelm. Ei karsleg fleiping om at dei som politikarar er så tjukke i skallen at dei ikkje treng hjelm, slo nok an hos somme. Men for andre auka det ikkje respekten for politikarar.

I kampanjen «Sykkel for livet» brukar Statens vegvesen store ressursar for å få bort dei mange alvorlege sykkelulykkene. Me veit at liv vil bli redda og invalidiserande skader kan unngås, om fleire brukar hjelm. Dersom ulykka er ute hjelper det lite å ha ein tjukk politikar-skalle.

*Harald Sel*



**Helge Hogstad**  
Norske Sivilingeniørers forening

## Blir vi tatt på alvor?

I de siste utgaver av Rygjavegen har omstilling og effektivisering vært en gjenganger i tillitsvalgtes spalte. Siden dette nok er det som opptar folk mest for tiden, er det ingen grunn til å gjøre noe unntak denne gangen heller.

Vi begynner å merke at omstillingen er kommet ordentlig i gang. Etter at regioninndeling og regionsenter ble fastsatt, har framdriften virkelig skutt fart. Mellomgrov plan for bemanning og organisering er klar. En ny organisasjonsmodell er i emning. Modellen består av en jungel av bokser fordelt mellom regionnivå og distriktsnivå. Du prøver å finne igjen den boksen hvor din funksjon hører hjemme. Er du heldig finner du den, men neste dag kan den være flyttet eller fjernet. I arbeidet fram mot mellomgrov plan for bemanning og organisasjon ble ulike fagmiljøer invitert til å komme med innspill. Oppfordringen ble tatt på alvor. Gjennom regionsamlinger innenfor forskjellige fagfelt, har vi diskutert oss fram til ulike løsninger på framtidig organisasjon. Jeg tenker her både på hvilke nivå funksjonene burde ligge, og den geografiske plassering i regionen. Det er imidlertid lov å undres i hvilken grad den innhentede informasjonen blir benyttet. Er det nå den mest effektive og beste modellen som vokser fram? Noe positivt har det i hvert fall kommet ut av samlingene; kontakten med resten av fagmiljøene er blitt styrket.

Den delen av den mellomgrove planen som går på bemanning kan også virke noe skremmende. I de ulike boksene i organisasjonsmodellen finner vi tall som viser antall stillinger på de ulike funksjoner, og vi begynner å telle hoder rundt oss. Blir det plass til meg?

Mellomgrov plan skal benyttes i forbindelse med kartleggingsamtaler for å finne ut hva vi kan, og hva vi har lyst til å drive med i framtiden. Dette oppfordrer ikke til beskjedenhet. Om ikke bedriften er klar over hvilken kompetanse de sitter på, må vi være behjelpelig med å synliggjøre denne.

Vi må imidlertid kunne forvente at den innhentede informasjonen om kompetanse blir brukt til å få riktige personer inn på riktig sted. Noen av de tidligere registreringer kan virke svært så tilfeldig. Av og til ser det ut som om registreringer kun blir gjennomført for å ha gjort det, uten tanke på hva informasjonen skal bli benyttet til. Dette kan lett skape frustrasjon, og jeg begynner å tvile litt på effektiviteten.



RETURADRESSE:

Statens vegvesen Rogaland  
Postboks 197, Sentrum  
4001 Stavanger

Per 12. mai 2002:  
Seks menneske er  
drepne i vegtrafikken  
i Rogaland i år.  
Fotgjengar, 92 år,  
bilfører 47 år,  
fører av lett  
motersykkel, 16 år,  
bilfører 30 år,  
bilfører 18 år,  
syklist 53 år.



Statens vegvesen  
Rogaland