

# Rygjavegen

## Region vest

Side 4-9

## Skuleveg og mosjon

Side 12-13

## Kollektivtiltak

Side 14-15

## Landsnes – Bog

Side 22-23

## Siste vegsjefen

Side 28-29

## Far til Rygjavegen

Side 34-35



Statens vegvesen  
Rogaland

*God jul!*

## Takk for det gamle og lykke til i ny organisasjon

Først vil eg få senda ei varm helsing til alle i Statens vegvesen Rogaland for at de står på og gjer ein stor arbeidsinnsats i den store endringsprosessen som etaten vår no er inne i avslutninga på. For min eigen del vart dei siste dagane i det gamle vegvesenet meir innhaldsrike enn eg hadde tenkt meg ved at eg vart tilsett som vegsjef. Eg var noko skeptisk til å påta meg oppgåva i starten, men ut frå dei tilbakemeldingane eg fekk både frå leiarmøtet, organisasjonane og frå mange medarbeidarar var det likevel ikkje så vanskeleg å seia ja.

Me har nyleg vore gjennom ein omfattande prosess der kvar einskild av oss har fått nye oppgåver. For mange kan nok endringane i utgangspunktet ikkje verka så store. Situasjonen kan derfor oppfattast slik at det ikkje vart den store revolusjonen denne gongen heller. Likevel må me ikkje gå rundt og tru at alt blir som før. Vegetaten som framstår etter 1.1.2003 er ganske ulik det gamle og kjende vegvesenet. Ikkje alle har enno fått klarlagt kva oppgåver dei skal ha etter nyttår, og eg kan godt forstå at de ikkje har det så lett for tida. Men ut frå signala eg har fått, vert det arbeid aktivt med å finna fram til meningsfylte opplegg for dykk også.

Ellers har det vore lite tilfredsstillande at det har dratt ut så lenge med å få på plass dei viktige stillingane som distriktsvegssjef i Stavanger og produksjonsleiar på Bærheim. Det meste har ellers skjedd i raskt tempo, men ikkje tilsettingsprosessen for desse to stillingane. I skrivande stund er det derfor desto hyggelegare å kunna slå fast at Hanne Hermanrud er blitt distriktsvegssjef og Odd Magnar Nerland er tilsett som produksjonsleiar. Eg vil ynskja dykk begge til lukke. Kjenner eg dykk rett, vil de trø til for fullt frå første stund for å få mest mogleg på plass før året ebbar ut.

Me hadde nyleg ei tilstelling for heile etaten for å markera avslutningen av gamal organisasjon og at produksjon og myndigheit skal skilja lag. Vel 300 medarbeidarar frå heile fylket var samla i Stavanger Forum for å ta del i gravsolet. For meg var det ei stor glede og ære å få møta så mange medarbeidarar på ein gong. Det er likevel vedmodig å tenkja på at dette var siste gongen me var saman som éin etat. Men samlinga vil også vera eit fint minne å ha med seg vidare og som me kan ta fram og tenkja på seinare.

For min del kan eg snart sjå tilbake på 35 år i vegetaten. I desse åra har det gått føre seg ei rivande utvikling på alle delar av vegvesenet sine mange arbeidsfelt. Ein av dei eigenskapane som eg har merka meg opp gjennom åra, er at dei fleste medarbeidarane har tatt utfordringane på strak arm. Det har vore ein positiv vilje til å vera i framkant av utviklinga og ikkje berre dilta passivt etter. Det er håpet mitt at me tek med oss denne innstillinga vidare både på forvaltnings- og produksjonssida. Dermed skulle me stå godt rusta til å greia oss i den nye kvardagen.

Eg vil til sist nytta høvet til å takka kvar einskild for tida me har hatt saman i vegvesenet og ynskja dykk lykke til vidare. Og for å avslutta med ei lita omskriving av eit innslag frå avskilsfesten: Hurra for oss sjølve, me har jammen vore gode!



Hanne Folger

Vegsjeftigeigen

Vegsjefteigen .....	2	Liv Jonassen vev varige tekstilar .....	24
Frå Rygjavegen til Veg i Vest? .....	3	Minne frå Rennfast etter 10 år .....	25
Omorganisering av Statens vegvesen .....	4	Sykkelvinnar på data .....	26
Trådbrot på Lysefjordbrua kan føra til søksmål .....	10	Høgsfjord-rørbrua på Ciscovery .....	26
Odd-Magnar Nerland produksjonsleiar i Stavanger .....	11	Femtenåringar møtte vegvesenet .....	27
Aktive barn på skulevegen .....	12	Stipend til Anne Beate Budalen Hansen .....	27
Mosjon mot tikkande helsebombe .....	13	Halvor Folgerø – siste vegsjefen i Rogaland .....	28
Kollektivtiltak på Nord-Jæren .....	14	Skilsmissefest for forvaltning og produksjon .....	30
Betre veg i Gyadalen .....	16	Rygjavegen gjennom 30 år .....	32
Trafikksikringsarbeid i idrettslaget Rival .....	17	Arne G. Vasbø – far til Rygjavegen .....	34
Tiltak mot støyplager .....	18	Vegvesenfolk på Færøyane .....	36
Tryggare skuleveg under Madlavegen i Stavanger .....	20	Profilert Kjell Johan Vigane .....	36
Rehabilitering av rustne stålrør .....	21	Personalnytt .....	37
Vegsamband mellom Jelsa og Erfjord .....	22	Avdelingsleiar- kommentar .....	38
Peder Vold og maskin på topp .....	23	Dagleg flystyrt .....	39
		Tillitsvalgtes spalte .....	39

## Rygjavegen Nr. 4 – Desember 2002

Ansvarleg redaktør:	Harald Sel
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 <i>Frå Strandgata i Sandnes</i>
Baksidefoto:	Olav Handeland
Opplag:	1900 eksemplar

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



## Frå Rygjavegen til Veg i Vest?

Dei tre bedriftsblada i Region vest, Vegstubben, Veg i Vest og Rygjavegen, kjem i desse dagane med sine siste nummer. Blada vil etterlata eit tomrom som etatsavisa Veggen og Vi ikkje kan fylla.

Veggen og Vi er ei god etatsavis. Men her som elles, folk flest vil først og fremst bli informert om det lokale og nære. Dei vil lesa om det dei sjølv balar med i kvar-dagen. At det er slik viser også utviklinga i pressa. Det er lokalavisene som stort sett klarar seg best i norsk presse i dag; mange riksavisar og regionavisar slit.

Fylkesbedriftsblada i Statens vegvesen har i om lag 30 år vore sentrale i intern- og ekstern informasjon, og i etaten sitt profileringsarbeid. Dei har også vore viktige for å fremja bedriftskultur og samhold i ein geografisk og fagmessig ueinsarta etat.

Regionvegsjef Torpp og leiinga i Region vest bør vurdere om me ikkje skal få eit nytt regionbedriftsblad. Veg i Vest kunne vore eit høveleg namn.

Me har mykje felles i Region vest, men me har også ein del som skil oss og me har mykje å læra om- og av kvarandre. I intervju med Rygjavegen i forrige nummer sa regionvegsjef Ole Chr. Torpp at han er opptatt av å smelta saman kulturane; få fram samhandling som er tufta på det beste frå dei tre fylka. Me meiner at eit regionbedriftsblad vil vera til god hjelp for Torpp og regionleiinga for å lukkast med den målsettinga.

Det kan innvendast at alle i Statens vegvesen frå nyttår vil ha dagleg tilgang til PC og til informasjonskanalane der. Men ord og foto på trykk er likevel noko anna og ei viktig utfylling til den elektroniske informasjonen. Som det er sagt så mange gonger før: Ein tek ikkje PC-en med på bussen, i godstolen eller med heim til familien. Og for igjen å ta eit sideblikk til dagspressa. Me opplever for tida ei nedtrapping av avisane si satsing på internett. Det viser seg igjen at det trykte ordet er utruleg seigilva, trass i at det stadig kjem nye informasjonskanalar som både er raske og lett tilgjengelege.

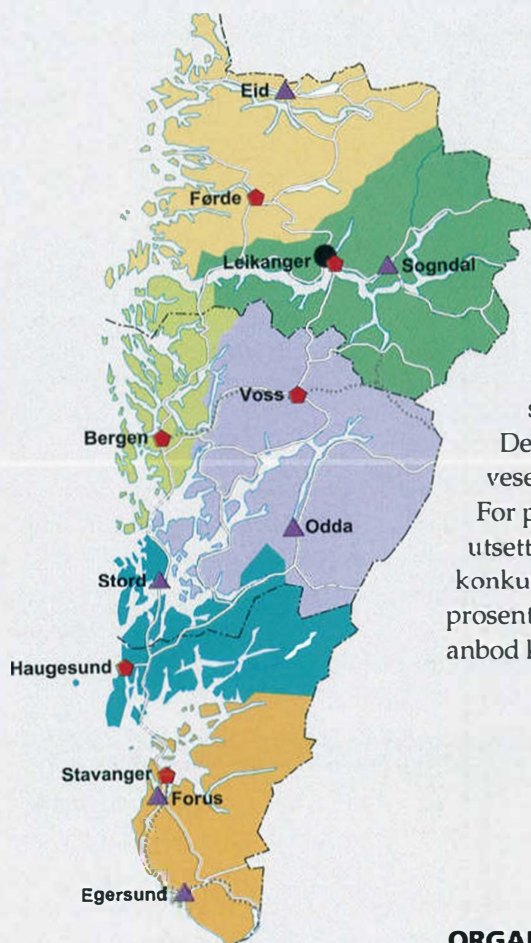


Harald Sel

TEKST: OLAV HANDELAND OG HARALD SEL  
 FOTO: OLAV HANDELAND

# Omorganisering av Statens vegvesen

Behov for endring og meir effektiv bruk av vegpengane var Regjeringa si hovudgrunngeving for å gjera noko med organiseringa av Statens vegvesen. Det enda opp med at forvaltinga blir organisert i fem regionar og at produksjon blir skilt ut som statseigd aksjeselskap. Organisasjonsendringa blir sett i verk frå 1. januar 2003.



- Regionvegkontor
- Distriktsvegkontor
- ▲ Trafikkstasjon

Det var i Stortingsproposisjon nr. 1 (2001–2002) og i eit seinare tillegg (nr.4) at regjeringa kom med framlegg til korleis Statens vegvesen skulle organiserast i tida framover. I tillegg til ønsket om at meir av pengane skal gå til veg og mindre til administrasjon, la Regjeringa ein del føringar for arbeidet med å omstilla etaten.

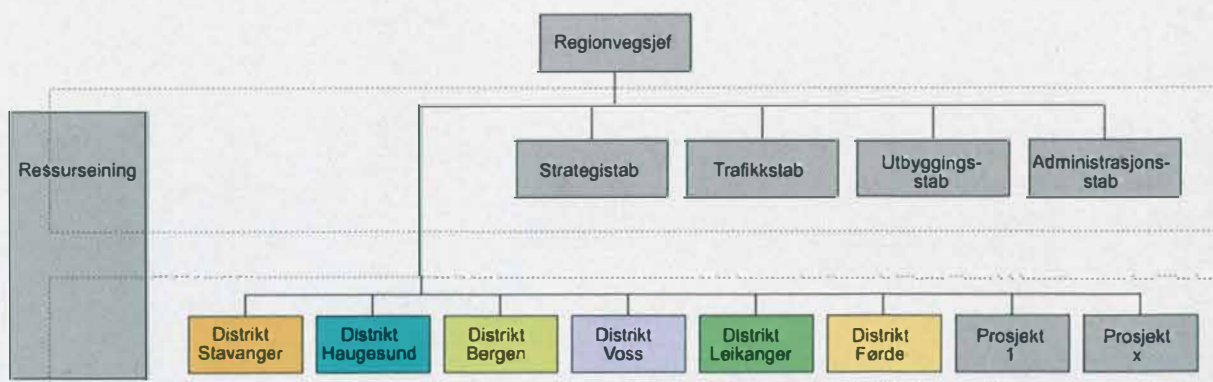
Innan forvaltinga skal talet på landsbasis reduserast frå 5000 til 4000. Av desse skal 400 arbeida for Vegdirektoratet, men 100 av desse stillingane skal lokaliserast utanfor Oslo. Resten av stillingane skal fordelast mellom regionane.

Det er ein føresetnad at organisasjonsendringa skal føra til ei vesentleg desentralisering av etaten.

For produksjon inneber omdanninga til aksjeselskap full konkurranseutsetting av vegvesenet sine oppgåver. Alle nye oppdrag skal konkurranseutsettast frå etableringstidspunktet 1. januar 2003. 25 prosent av funksjonskontraktane (drift og vedlikehald) skal settast ut på anbod kvart år i åra 2003 til 2006.

## ORGANISERING AV REGION VEST

Arbeidet med å forma og gje regionane innhald tok til for fullt i vinter. Til sommarferien var organisasjonskartet klart, og viser at alle regionane skal organiserast med fire fagstabar, ei ressurseining, distrikt og eventuelle prosjekt. Bemanningsplanane seier at i 2006 skal forvaltingsoppgåvene i Region vest løysast med 710 personar, medan det i dag er om lag 850 tilsette i regionen.



## Stabane og ressurseininga

Fagstabane skal i prinsippet hjelpe regionvegsjefen med overordna strategi og styring. Stabsfunksjonen er ikkje reindyrka, og fleire av stabane er difor tillagt oppgåver av utførande karakter. Stabane skal vera kompetansesenter, og vera i stand til å yta fagleg rådgjeving for heile regionen.

Ressurseinga er i hovudsak bygd opp av dagens planfunksjonar og støttefunksjonar som vegteknisk og eigedom.

Her presenterer me leiarane av stabane og leiaren for ressurseininga.

### Signe Eikenes, leiar for strategistaben

– For meg er livet mykje meir enn jobben, seier Signe Eikenes. Utanom Sogn og Fjordane vil ho nok vera mest kjent som deltakar og tilretteleggar ved Kulturdagane 1998 og 2002. Frå årsskiftet er ho den første leiaren av regionvegsjefens strategistab.



Signe Eikenes er 39 år, gift med sørlendingen Tobias Dale. Dei har tre barn, Jørgen 14 år, Sine 12 år og Eivind ni år. Både Signe og Tobias er sivilingeniørar frå NTH (nå NTNU) i Trondheim. Signe var først arkitektstudent eit år, før ho gjekk over til bygg og anlegg.

– Året ved arkitektstudiet var ikkje bortkasta. Det har hatt sitt å seia når eg i arbeidet har prioritert by- og region- og samfunnsplanlegging. Bakgrunnen min frå overordna planlegging er viktigaste ballasten for at eg søkte jobben som leiar for strategistaben, seier ho.

Signe Eikenes har arbeidd i Statens vegvesen Sogn og Fjordane sidan 1991. Først var ho eit år ved anleggsavdelinga, deretter har ho arbeidd ved planavdelinga, dei to siste åra som leiar for planseksjonen. Sidan mai i år har ho vore knytta til omstillingsprosjektet.

Signe er fødd og oppvaksen i Gloppen kommune, Sogn og Fjordane, men ho har også røter frå Rogaland.

– Ein av oldefedrene mine, Johan Håland, var frå Sokndal. Først på 1900-tallet

kom han til Sunnfjord som omgangsskulelærer. Der fann han seg odelsjente på ein av dei største gardane i distriktet, og han blei ein pioner innan forsøksdyrking av kål og andre grønnsaker.

I Statens vegvesen Sogn og Fjordane er Signe ei kulturell drivkraft, men ho er ikkje aleine. Det har me ikkje minst merka under Kulturdagane på Norsk vegmuseum der tunnelrevyen i 1998 og Jakob Sande-kabareten i år var mellom høgdepunkta. Tunnelrevyen i 1998 hadde Signe ansvaret for saman med Bjørn Andresen.

– Gjennom jobben har eg fått mange vener som er knytta til kulturaktivitetar. Å arbeida saman med dei om musikk, song og framsyningar på scenen har gitt meg mykje.

Signe strekar også under at friluftsliv, gjerne saman med turvener frå vegvesenet, er viktig for henne.

– Naturen er noko av det flottaste me har i Sogn og Fjordane. Me kan velja og vraka, både når det gjeld område for fotturar og ski: Breheimen, Vest-Jotunheimen, Stølsheimen og andre. Skitur på Fanaráken i slutten av mai høyrer med. Signe Eikenes ser fram til å bli leiar for det ho kallar «ein dyktig gjeng».

– Eg får med meg flinke folk frå alle tre fylka. Frå medarbeidarane mine merkar

eg vilje til å arbeida for at strategistaben skal fungera på tvers av fylkesgrensene, men me har ein jobb å gjera med kulturbygging. Me må arbeida oss fram til ein region og ha respekt for kvarandre.

Signe legg vidare vekt på sjølvleiingsprinsippet. Den enkelte må få tillit og ansvar til å løysa oppgåver.

– Dette set krav til oss alle, men med staben fysisk plassert både i Leikanger, Bergen og Stavanger, er me nøydde til å ha stort fokus på sjølvleiingsprinsippet, seier leiaren for strategistaben i Region vest.

#### OPPGÅVER FOR STRATEGISTABEN 26 PERSONAR

- vera støtte for regionvegsjefen og overordna strategisk planlegging innan veg- og transportsektoren
- utvikla system for overordna styring og leiing som årsplanlegging, mål- og rammestyring
- støtteapparat for ekstern kontakt
- utarbeida og fordela økonomiske rammer i regionen
- kvalitetsutviklingsarbeid
- informasjonstenester



## Ingebjørg Ljones, leiar av administrasjonsstaben

– Eg ynskjer stolte medarbeidarar som gler seg både over eigne og andre sine resultat, men det er ei stor utfordring i at folk som skal arbeide tett saman, skal sitje langt borte frå kvarandre.

Ingebjørg Ljones har gjort seg mange tankar om den nye jobben der ho ser mange og spanande utfordringar som administrasjonsstaben i fellesskap må løysa i tida framover

– Eg trur vi vestlendingar har ein felles tone der vi kan utvikle oss til ein stab som dreg i samme retning, og som gjennom oppgåvene utviklar oss til å bli gode tenesteytarar. Dette skal vi gjere med utgangspunkt i vår eigen kompetanse innan fagområda, og i takt med kundar og oppdragsgjevarar sine behov, seier ho.

Ingebjørg Ljones er fødd i 1958 i den vakre hardangerbygda Ulvik. Etter endt gymnas utdanna ho seg til

adjunkt. Gjekk på lærarskolen i Volda, og i Bergen. Ho er framleis overtydd om at læreryrket er eit av dei viktigaste yrka. – Å leggja til rette for gode utviklingsvilkår for barn og unge er svært viktig for alle i samfunnet, seier ho.

Etter omlag 10 år i læreryrket fekk Ingebjørg behov for ny kunnskap, og tok difor grunnfag i Ledelse og personalutvikling på Handelshøgskulen i Bergen. Dette gav inspirasjon til å søkja utfordringar også utanfor skuleverket, og i 1991 byrja ho som opplæringskonsulent i Statens vegvesen Hordaland. Fram til i dag har ho hatt ulike oppgaver og posisjonar i Hordaland. Den siste tida som administrasjonssjef.

Som reisande og travelt oppteken leiar av administrasjonsstaben reknar ho ikkje med å få tid til å dyrka så mange andre interesser, men seier at ho likar natur og kultur, å ha samkvem med folk, og å lesa litteratur. Som så mange andre håpar ho å bli sunn og

sprek, men understrekar at dette er inga programerklæring! Men ein luftetur, og ein fisketur i ny og ne, håpar likevel Ingebjørg Ljones å få høve til.

### OPPGÅVER FOR ADMINISTRASJONSSTABEN 76 personar

Skal utføra administrative tenester til heile regionen på vegne av regionvegsjefen.

#### Staben skal:

- støtta regionvegsjefen i arbeidet med å fylgja opp og kontrollera administrative funksjonar, og sørgja for at administrative tenester vert utført i samsvar med gjeldande retningslinjer
- yta administrative tenester til resten av organisasjonen innan IT, arkiv, post, sentralbord, drift av administrasjonsbygg, kopiering



## Audun Aaland, leiar av utbyggingsstaben

– Eg søkte jobben som leiar for utbyggingsfagstaben fordi den verka både utfordrande og lærerik. Samstundes kan eg halde fram med å bu på Leikanger, seier Audun Aaland som ser fram til å møte utfordringane med å byggje opp ein profesjonell byggherreorganisasjon som skal kunne gjennomføre store prosjekt på ein effektiv og miljøvennleg måte.

heim, og var der i fem år. Til Vegkontoret i Sogn og Fjordane kom han i 1984, og arbeidde ved planavdelinga, lab.avdelinga og anleggsavdelinga.

I 1993 vart han prosjektleiar for vegprosjektet Lærdal–Fodnes–Mannheller–Kaupanger. I 1995 vart Aaland produksjonssjef i Sogn og Fjordane, og i 2001 vart han leiar av den landsdekkjande tunnelproduksjonen til Statens vegvesen.

Fritida nyttar Audun Aaland gjerne til jakt og friluftsliv.

### OPPGÅVER FOR UTBYGGINGSSTABEN 17 PERSONAR

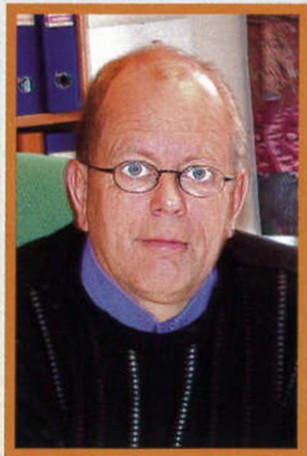
- skal samordna kontraktmalar og strategi for utbyggingsprosjekt
- samordna HMS-strategi for byggherresida
- ha ansvar for anskaffelse og forsyning i heile regionen, også for trafikksida
- samordna dei store prosjekta
- samordning og utøvande ansvar for nasjonale turistvegar

Audun Aaland er 47 år gamal. Han er fødd og oppvaksen på ein gard i Randabygda i Stryn kommune. I ungdommen dreiv han mykje med friluftsliv og idrett.

I 1978 var Audun utdanna som siviling ved. NTH, og året etter starta han yrkeskarriera ved SINTEF i Trond-

## Jan Tore Odd, leiar av trafikkstaben

– Faglege utfordringar vog tungt då eg søkte denne jobben. Å få vera med på å utvikla ein harmonisert standard innan drift, vedlikehald og trafikkforvaltning ser eg på som ei stor og spanande utfordring, seier Jan Tore Odd. Han trur at den nye organisasjonen vil vera godt eigna til å løysa desse oppgåvene.



Jan Tore Odd er fødd 17. desember 1947 i Bergen. Etter artium på Fana gymnas i 1967 tok han til med studiar på Universitetet i Bergen, og var ferdig Cand. Jur våren 1974. I studietida arbeidde han som sjåfør både lokalt, og som langtransportsjåfør.

Sin første jobb som jurist fekk han i 1974 hjå fylkesmannen i Nordland, med kommunal- og fylkeskommunal forvaltning, og familiesaker som arbeidsområde. I 1976 kom han til Statens Vegvesen Vegdirektoratet med varierte arbeids-

oppgåver innan trafikkforvaltning med aksellast, føraropplæring og førarkortføresegner som hovudoppgåver.

I 1977 vart Jan Tore Odd tilsett som biltilsynssjef i Sogn og Fjordane. Med avbrot av engasjement i eit IT-prosjekt i Rogaland i 1987-88 hadde han denne stillinga fram til 1995 då han vart tilsett som trafikksjef i Sogn og Fjordane.

Siste åra har Jan Tore vore sterkt engasjert i internasjonalt arbeid for Vegdirektoratet. Som rådgjevar har han gjeve bidrag til forvaltninga både i Botswana, Tanzania og Zambia.

Jan Tore Odd set stor pris på campinglivet og om sumaren dreg han på tur. I moden alder, og til stor glede for seg sjølv, har han starta med konkurranseskyting for Leikanger Skyttarlag,

men er enno ikkje i nærleiken av å slå sonen på skytebana. I yngre år var Jan Tore ein habil roar og kan visa til fleire noregsmeisterskap og internasjonale sigrar på robana.

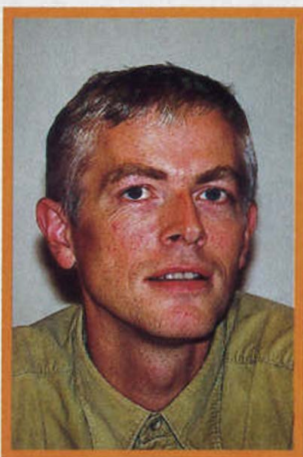
### OPPGÅVER FOR TRAFIKKSTABEN 63 PERSONAR

Trafikkstaben skal primært samordna og vera rådgjevarar innan drift og vedlikehald av vegnettet, og innan trafikant og kjøretøy.

Ein del utøvande funksjonar som skal utførast felles for heile regionen er og lagd hit. Døme er vegtrafikksentralen, geodata og ferjeforvaltning.

## Nils Magne Slinde, leiar av ressurseininga

Nils Magne Slinde er fødd i Sogndal i 1963. Han tok eksamen ved Sogndal vidaregåande skule våren 1982. Han gjekk på NTH frå 1982 til 1987 med vegplanlegging, landmåling (geodesi/fotogrammetri) og statistikk som hovudfag. Diplom på vegplanlegging med bruk av digital terrengmodell.



– Både val av utdanning og arbeidsstad var nokså tilfeldig. NTH var resultat av ein brei søknadsrunde, medan Statens vegvesen og Leikanger var resultat av fire år med sommarjobb og vanskeleg bustadmarknad i Bergen då eg fekk jobb der etter avslutta studie, seier Nils Magne Slinde.

Han starta på planavdelinga og var der fram til omorganiseringa i 1995. Då vart han leiar av trafikktryggingssesjonen og var der fram til 1999 berre med eit ½ års avbrot som vikar som trafikksjef. Frå 1999 har han vore utbyggingssjef i Sogn og Fjordane.

I samband med omorganiseringa denne gongen var Nils Magne med i Solviutvalet for å utvikla den nye organisasjonen til region/distrikt og han sit no i omstillingsprosjektet si likestillingsgruppe og omstillingsprosjektet si fullmaktsgruppe. Likestillingsgruppa skal sjå til at likestillingsomsynet vert ivareteke, medan fullmaktsgruppa skal få orden på fullmakter, oppgåvedeling mellom vegdirektorat og region og vurdere opp/nedprioritering av arbeidsoppgåver i ny organisasjon.

Nils Magne er gift med Lene, har to gutar Kristian (9 år) og Marius (14 år). Han har fleire verv i idrettslaget SYRIL. Om vinteren vert det mykje skiaktivitet.

– Dersom det er snø, bør skia vere på beina minst 4 dagar i veka. Vert det tid til overs er sjølsagt drift av heimen ei viktig oppgåve, men det vert også tid

til ein god del fjellturar, seier leiaren av ressurseininga.

### OPPGÅVER FOR RESSURSEININGA 190 PERSONAR

Er i hovudsak bygd opp av dagens planfunksjonar og støttestrukturar som vegteknisk og eigedom.

Formålet med denne organiseringa er at det skal vera lett å utnytte ressursane på tvers i regionen etter behov, samt at planmiljøet organisatorisk skal vera samla.

Oppdragsgjevarane for ressurseininga vil i hovudsak vera distrikta og prosjekta. Ressurseininga vil ikkje ha resultatansvar ut over å levera tenester til distrikta, prosjekt og fagstabar.

## Distrikta

I juni vedtok vegdirektøren at det skal vera seks distriktskontor i Region vest, i Stavanger, Haugesund, Bergen, Voss, Leikanger og Førde.

### **Distriktsvegkontora er tillagt fylgjande ansvar:**

- planlegging i distriktet
- forvaltning av vegnettet
- drift og vedlikehald i distriktet
- trafiksikringsarbeid og trafikkavvikling
- mindre utbyggingsprosjekt
- delta i større utbyggingsprosjekt
- kjøretøyoppfølging
- trafikantoppfølging

I tillegg har nokre distrikt fått tildelt oppgåver som skal dekke heile regionen. Dette gjeld signalregulering, asfaltentrepriser, vegoppmerking, elektro, dispensasjonssaker, fartsgrenser, vedlikehald av ferjekaier og bruer, automatisk trafikkkontroll (ATK) og bompengeanlegg.

Regonvegssjef Ole Chr. Torpp og distriktsvegssjef Astrid Eide i Haugesund presenterte me i førre nummer av Rygjavegen. Her er dei fem andre distriktsvegssjefane.



### Oddvin Ylvisaker, distriktvegssjef Fjordane

– Det måtte berre bli noko med teknisk utdanning, sidan det var interessa mi. Sidan har eg stort sett gripe sjansane etterkvart som dei har kome, seier Oddvin Ylvisaker.

– Eg har stor tru på at den nye organisasjonen kjem til bli ein effektiv etat, der vi kan yte samfunnet og trafikantane gode tenester, og der dei tilsette kjenner seg heime og kan glede seg over arbeidet. M.o.t. oppbygging av vegkontoret i Førde er det store utfordringar med å

skaffe fram den rette kompetansen for dei oppgåvene som skal delegerast ut. Oddvin Ylvisaker er 52 år gamal, fødd og oppvaksen i Sogndal. Etter eksamen artium på reallina ved Sogndal Gymnas, gjekk turen til anleggslinja på Bergen Tekniske Skole, der han var ferdig i 1973. Han har seinare teke tillegutdanning i landmåling ved Gjøvik Ingeniørskole, rehabilitering av betongkonstruksjonar (2 vekttal) ved NTH, og prosjektleiing (2 vekttal).

Førstegongsteneste vart avtent ved Ingeniørvåpenets stads- og øvingsavdeling på Eggemoen og Hvalsmoen. Frå 1974 til 1986 arbeidde Oddvin ved

teknisk etat i Gaular kommune med allsidig kommunalteknisk arbeid. Frå 1987 til 1991 var Oddvin tilsett ved Indre Sogn Interkommunale seervicekontor (ISIS) I 1991 tok han til i Statens vegvesen Sogn og Fjordane. Først som ansvarleg for bru og ferjekai\vedlikehald, seinare som prosjektleiar for utbyggjinga av rv 5 mellom Førde og Florø. Oddvin Ylvisaker er i dag produksjonssjef, ei stilling han har hatt sidan 2000. Om seg sjølv seier Oddvin at han stort sett er like kjedeleg som dei fleste andre:

– Går på tur sommar og vinter, fiskar, ser på TV, men får eg energi og inspirasjon kan eg male eit og anna maleri.



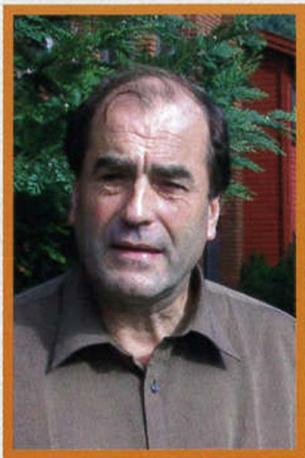
### Paal Fosdal, distriktvegssjef Sogn

– Eg har fått ein utruleg spanande jobb, der arbeidet med å byggje opp et nytt operativt ledd vil by på mange utfordringar.

Paal Fosdal vart fødd i Bergen for 41 år sidan. Han har utdanning som Cand.polit. fra Universitetet i Bergen. Etter univeritetsutdanninga arbeidde Paal først i fire år som systemkonsulent hjå Delfi Data i Bergen. I 1990 kom han til Statens vegvesen Sogn og Fjordane og var leiar av IT-seksjonen i

to år. Frå 1992 og fram til i dag har Fosdal vore administrasjonssjef, med unntak av ein periode i 2000-2001, då han var i Vegdirektoratet som prosjektleiar for fase 2 i omstillingsprosjektet. På fritida spelar Paal trombone i Leikanger musikklag og i Sogndal Storband.





## Arnfinn Ansok, Distriktsvegsjef Hordaland aust

– Det er ei stor og vanskeleg oppgåve å byggja opp eit nytt vegkontor. Dei ymse fagfelta skal spleisast saman, samstundes som folk skal trivast og dra ilag. Ein skal skape eit ope og ryddig tilhøve til omverda, og ikkje minst; vere med på å skape gode samarbeidsformer i regionen.

Arnfinn Ansok er fødd i 1946 og oppvaksen på Stranda på Sunnmøre. Han er utdanna frå ingeniørhøgskulen

i 1969, og vart tilsett ved Hordaland vegkontor rett etter. Ein kort periode hadde han tankar om ei heilt anna yrkesretning, men når valet fyrst var gjort og seinare fullført, var vegsektoren eit naturleg val.

Fram til 1980 arbeidde Arnfinn som planleggjar, både overordna- og detaljplanleggjing. Vidare fram til 1992 hadde han jobben som distriktsleiar

på plansida – i Voss- og Hardangerregionen. Han har elles vore seksjonsleiar for regulering- og byggeplanseksjonen, og er idag leiar av seksjonen for veg- og bruprosjektering. Arnfinn Ansok har elles hatt ansvaret for utarbeidinga av rassikringsplanen for Hordaland. Som så mange andre i vår landsdel dreg Arnfinn gjerne på fjell- og fisketurar.



## Olav Finne, distriktsvegsjef Nord-Hordaland

– Eg tykte jobben verka både interessant, utfordrande og spennande. Dessutan kunne eg godt tenkje meg å komme attende til Vestlandet. Ei stor del av fritida mi går med til arbeid på småbruket eg eig på Voss, seier Olav Finne.

Olav Finne er fødd i 1954 på Voss, der han og vaks opp. Etter eksamen artium ved Voss gymnas og gjennomført verneplikt måtte han som mange andre finne ut kva han ville gjere i framtida.

– Eit ynskje var at eg skulle ha ein jobb der eg fekk vere ein del ute. Det stod mellom NLH og NTH. Valet vart

NLH, og eg tok eksamen ved studieretning jordskifte i 1979.

Etter eksamen ved landbrukshøgskulen, arbeidde han eitt år i jord- og skogbruk. Sidan har han tileigna seg arbeidserfaring frå NSB Oslo distrikt, Statens vegvesen Sogn og Fjordane, Statens vegvesen Vegdirektoratet, og Statens vegvesen Oslo.



## Hanne Hermanrud, distriktsvegsjef Sør-Rogaland

– For å få ein sterk region må me byggja opp sterke distrikt. Samspelet her vil vera avgjerande for at den nye organisasjonen skal lykkast, seier Hanne Hermanrud. Ho ser på Statens vegvesen som ein etat i veldig utvikling og som er sentral i eit større samferdselsperspektiv.

legging, jus og organisasjon og leiing. I tillegg har ho mastergrad i leiing.

Hanne har brei yrkeserfaring utanfor vegvesenet. Frå 1985 til 1982 var ho tilsett i Persanger kommune. – Ein liten kommune der eg fekk arbeida med- og fekk innsikt i det meste, seier ho. Den siste tida i Porsanger var ho rådmann. Frå 1993 til 1997 var Hanne personalrådgivar og personalsjef i Televerket/Telenor i Stavanger.

Til Statens vegvesen Rogaland kom ho i 1998 som leiar for personalseksjonen. Frå hausten 2001 var ho i eit år administrasjonssjef. Det siste året har ho vore knytta til omstillingsprosjektet i Region vest.

Hanne fortel at ho er glad i friluftsliv og er flittig deltakar på bedriftsorienteringsløp i Rogaland. – Og så likar eg å reisa saman med familien til spennande land og stader, legg ho til.

Hanne Hermanrud er fødd i Rakkestad, Østfold, for 42 år sidan. Ho er gift med Erik og dei har to barn som er sju og 13 år. Distriktsvegsjefen i Sør-Rogaland er Cand. mag. med faga samfunnsplan-

LYSEFJORDBRUA

# Trådbrot

## kan føra til millionsøksmål

Vel 500 brot er observert i trådane som er spunne saman inni bærekablane på Lysefjordbrua. Men etter dei siste observasjonane viser kurva for fyrste gong ein nedgang når det gjeld talet på nye brot.

Odd Njål Krumsvik og Ola Helleland under ein luftig inspeksjon av bærekablane på Lysefjordbrua.

– Me håper at dette er ein tendens som held fram slik at trådbrota vil ta slutt, seier prosjektleiar for Lysefjordbrua, Gunnar Nærum.

I august i år møtte han den austerrikske produsenten av kablane, Austria Draht, i Oslo forliksråd. Men begge partane meinte at saka var så komplisert at det kravde ein heilt annan kompetanse enn det forliksrådet kunne stilla med. Partane fekk dermed eitt års vurderings- tid for om dei vil ta ut stemning til tingretten. Ei arbeidsgruppe der Vegdirek- toratet er tungt inne, arbeider nå med å vurdere saka si tekniske og juridiske stilling.

– Me vil følgja nøye med utviklinga med trådbrota i bærekablane. Dersom talet på brot held fram med å stiga, er det neppe tvil om at det blir stemning for tingretten. Men dersom det vert ein avtakande tendens, blir det kanskje ei anna vurdering, seier Nærum.

### UNIKT I EUROPA

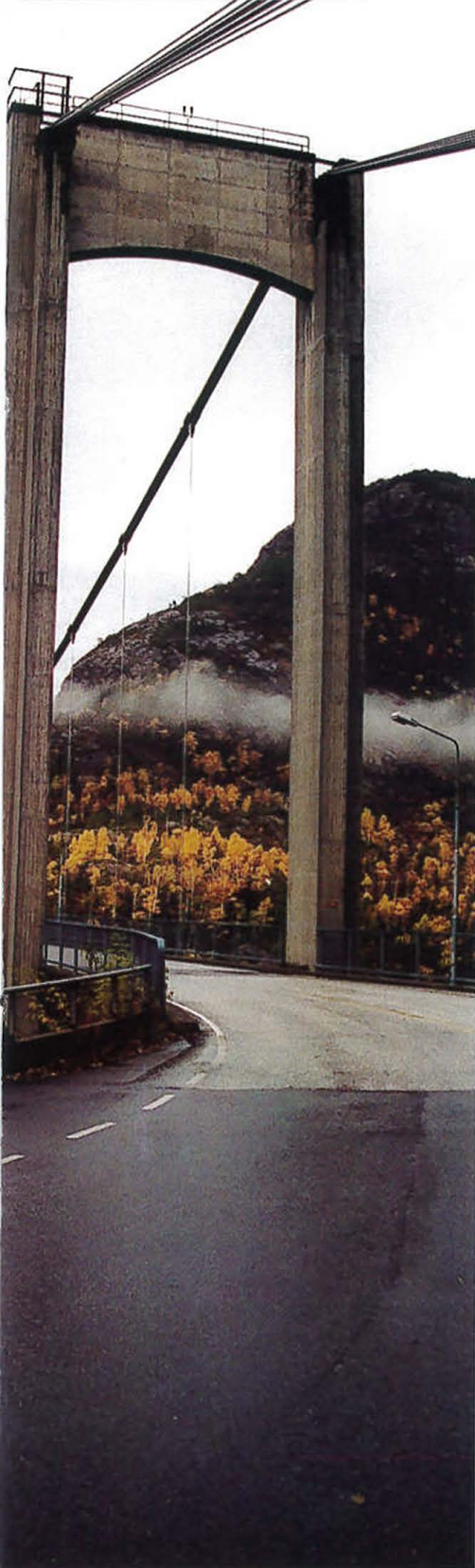
Det fyrste trådbrotet vart oppdaga eit år etter at brua sto ferdig. Brua vert boren av tolv kablar, som igjen er spunne saman av 250 trådar. Det er i desse trådane brota er observert, men brota er spreidd på alle kablane over heile lengda. I og med at skadane er fordelte slik utover er konsekvensane så langt små, og det er dermed ingen reduksjon i bæreevna til kablane. Men for ikkje å tapa noko rettsleg stilling, gjekk vegvesenet til retten med saka før garanti- tida på fem år gjekk ut. Trådbrota har blitt registrert kvart halvår, og brota har kome jamt og trutt i løpet av dei fire åra. I følgje Nærum har liknande tilfelle ikkje hendt verken i Noreg eller Europa før.

TEKST: HILDE EIDSAA BJØRLAND  
FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD



### – SKULDAST FEIL

– Me meiner at trådbrota skuldast skader eller feil i produksjonsprosessen, seier Nærum, som har involvert Det Norske Veritas i saka. Den austerrikske produsenten nektar for kravet. Viss dei skulle tapa ei eventuell sak, ville det fått store økonomiske konsekvensar for bedrifta. – Det er ein svært komplisert affære der- som kablane må skiftast ut. Viss så skjer, kan det koma opp i ein kostand på mel- lom 50 og 100 mill. kr., seier Nærum.

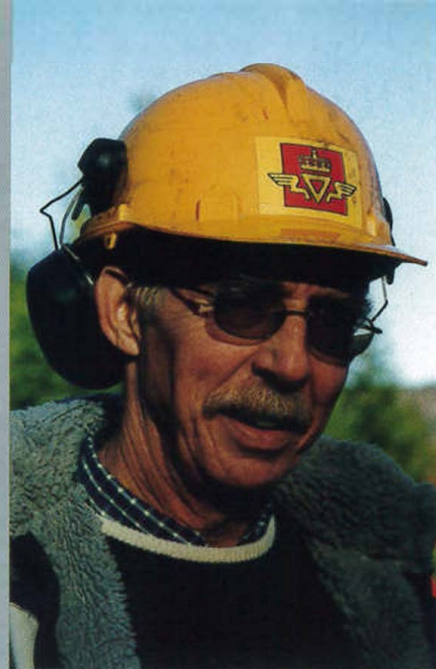


### INGEN FARE

Nærum understrekar at slik situasjonen er nå, er det ingen tryggleiksfare forbunde med trådbrota i bærekablane. – Men brua vil kanskje få ei redusert levetid. Alle slike moglege konsekvensar i tillegg til bevis, må dermed greiast ut og vurderast før me vurderer ei stemning, seier prosjektleiaren, som medgir at det er ei tung sak.

## Produksjonsleiar Stavanger, A/S Produksjon:

– Eg går til oppgåva med stor respekt og med optimisme. Ei anstendig avvikling for dei ikkje innplasserte er den største og vanskelegaste utfordringa framover, seier Odd-Magnar Nerland som frå årsskiftet blir produksjonsleiar i Stavanger for A/S Produksjon.



*Frå 1. januar skiftar Odd-Magnar Nerland ut vegvesen-logoen på hjelmen.*

# – Profesjonelle i alt me skal gjera

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

7. november 2002 var det 30 år sidan Odd-Magnar Nerland begynte i Statens vegvesen Rogaland, som oppsynsmannsassistent på E 18-anlegget på Ualand. Nå skal han bruka den lange og breie erfaringa si til beste for det nye statseigde aksjeselskapet, selskapet som skal vidareføra den lange og ærerike anleggs- og produksjonsverksemda frå Statens vegvesen.

Odd-Magnar Nerland er fødd i Sykkylven på Sunnmøre i 1949. I 1970 kom han til Stavanger for å gå på teknisk fagskule. Her traff han Anne Sofie Midtbøe frå Åna Sira. Det var god grunn for å søka arbeid i Rogaland etter ferdig utdanning.

Odd-Magnar fylgde E 18-anlegget til vegen var bygd ferdig til Vikeså i slutten av 1970-åra. Etter ei stund blei han oppsynsmann, eit arbeid han også hadde på ei rekke anlegg fram til 1982. Ein periode arbeidde han på driftsavdelinga på vegkontoret, før han i 1982 overtok som anleggsleiar for E 18 Motorvegen sørover frå Stavanger.

På Rennfast arbeidde Odd-Magnar som anleggsleiar under heile byggeperioden. Deretter blei han i 1993 leiar av seksjonen for større anlegg. I dei siste åra har han mellom anna hatt prosjektansvaret for Storhaug-tunnelen i Stavanger.

– Eg gler meg til ein spennande jobb men overgangen til aksjeselskap blir ei tøff omstilling, først og fremst for dei som ikkje er innplasserte. Dette er tungt, slår Odd-Magnar fast.

– Men likevel er du optimist?

– Dersom eg ikkje var optimist hadde eg ikkje sagt ja til jobben.

A/S Produksjon får mange gode folk og godt utstyr. Selskapet har ein god sjanse for å lukkast. Men det vil bli mange tøffe tak og det vil bli ein anna måte å arbeida på enn den me er vande med. Me må vera profesjonelle i alt me skal gjera, seier den påtroppande produksjonsleiaren.



Veronica Haaland fekk skyss av mor til skulen i dag. – Eg brukar ofte å køyra ho dersom ho ikkje har nokon å sykla saman med, seier mor Margrethe Haaland.



Viktoria Laupstad Jonassen og Sørre Undheim sykklar stort sett alltid til skulen.

# Vil gje skulevegen tilbake til barna

**Gjennomsnittsvakta stig og aktiviteten til barna søkk. Likevel er det mange foreldre som vel å køyra barna til skulen.**

## AKTIVE SKOLEBARN

Eit samarbeidsprosjekt mellom Sosial- og helsedirektoratet, avdeling for fysisk aktivitet, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Politidirektoratet.

Prosjektet sitt hovudmål er å få fleire barn til å bruka skulevegen aktivt.

TEKST OG FOTO: HILDE EIDSAA BJØRLAND

– Eg brukar ofte å køyra ho viss ho ikkje har nokon å sykla saman med, seier Margrethe Haaland, mor til ni år gamle Veronica, som blei køyrt til og frå skulen i dag.

Haaland fortel at ho ikkje er redd for å la dottera sykla til Motland skule på Nærbø fordi det er ein trygg skuleveg, men at det av og til er greitt å køyra henne.

## FRÅ AKTIV TIL PASSIV

I løpet av ein generasjon har skulevegen gått frå å vera ei aktiv oppdagingsferd til å bli ein passiv transportetappe. Løysinga har vore offentleg skyss når skulevegen er utrygg, i tillegg til at mange skulebarn blir køyrde av foreldra. Resultatet er at mange barn er stadig mindre ute i friluft, og dei får mindre erfaringar som mjuke trafikantar.

Ei undersøking som Aktive skolebarn har gjort, viser at ein stor del av barna i Rogaland blir køyrde til skulen. Gjennomsnittet for fylket er at 45 prosent av 1.–4. klassingane blir køyrde, 28 prosent av 5.–7. klassingane og 32 prosent av ungdomsskuleelevane.

## – KØYRER BARE FOR Å KØYRA

Rektor ved Motland skule på Nærbø, Trond Arild Grødem, er overraska over tala.

– Eg håper det ikkje stemmer ved vår skule. Heldigvis er det ein god del av barna her som sykklar og går til skulen. Men samstundes er det ein del foreldre som køyrer barna sine, seier Grødem. Alle barna som soknar til Motland skule har gang- og sykkelveg heile strekninga. Det er dermed ein trygg skuleveg.

– Eg trur nok at ein del foreldre køyrer bare for å køyra, og fordi det er praktisk viss dei skal same vegen sjølv. Men

for min del verker det litt rart at dei ikkje let barna få den turen, seier rektoren, som har oppmoda foreldra om å la barna gå eller sykla til skulen.

Grødem ivrar for uteskule, og har eit inntrykk av at barna gir seg mykje lettare nå og er mindre vane med å vera ute.

– Det er ofte sukking og støning viss me skal sykla ein liten tur til skogen. Men det speglar jo bare samfunnet elles som legg opp til ein meir makeleg livsstil, og der foreldra kanskje klagar like mykje dersom me legg opp turar av ulike slag. Han meiner at både foreldre og skule er for lite flinke til å oppmoda barn til aktivitet ute.

– Me er for lite ute alle saman. Det påverkar sjølvsagt barna.

### UNDERSØKING

Bærum og Hole kommunar har gjort undersøkingar om barns bruk av skulevegen. Det viste seg at eit stort fleirtal av barna ikkje forventar å bli køyrde, og at eit stort fleirtal av dei føresette ynskjer at barna skal gå. Likevel kom det fram at 80 prosent av barna blei køyrde i buss eller bil til skulen. Dei viktigaste årsakene til det var fire moment: Barn og vaksne skulle same veg, skulevegen var lang og farleg, foreldra syntest det var lettvent i ein travel kvar-dag eller at barna ikkje hadde nokre andre å gå saman med.

Rygjavegen tok ein uhøgtideleg stikkprøve på Motland skule ein fin haustdag, for å sjå kor mange av barna som vart køyrde der. Blant dei 45 fjerdeklassingane ved skulen, var det bare fire som ikkje gjekk eller sykla. På spørsmål om kor mange som av og til vart køyrde, retta tretten barn opp handa.

Motland skule var i dette tilfellet med på å trekka opp snittet. Men i følgje rektor er nok situasjonen ein litt annan når vinterveret kjem. Norsk senter for barneforskning har data som seier at barn og unge er stadig meir inne. Ein 10-åring sit gjennomsnittleg ti timar dagleg, og helsesystre slår fast at mange barn har nakke-, skulder- og ryggplager. Det er nokre av grunnane til at Aktive skolebarn vil gje skulevegen tilbake til barna.

Kjelde: [www.aktivskoleveg.no](http://www.aktivskoleveg.no)



## Mosjon mot tikkande helsebombe

TEKST: HARALD SEL FOTO: BARD ASLE NORDBØ



– I framtida kan fleire døy av å sitja i bilen enn dei som mister livet i trafikken. Me sit på ei tikkande helsebombe om me ikkje tar eit løft for å auka folks fysiske aktivitet. I den samanhengen er tilrettelegging for meir sykkelbruk eit viktig tiltak.

Professor og nestleiar i Statens råd for ernæring og fysisk aktivitet Roald Bahr er bekymra over sider ved mange nordmenns endra livsstil. På den nasjonale sykkelkonferansen i Drammen tok han til orde for sterk satsing for auka sykkelbruk, og meinte at det vil gje stor helsegevinst.

– Når det gjeld tilrettelegging for syklende og gåande er det ikkje eit spørsmål om me har råd, det er meir eit spørsmål om me har råd til å la vera, meinte Bahr.

Han sa vidare at inaktivitet og overvekt har utvikla seg til eit enormt problem i USA, og nordmenns livsstil er på full fart i same retning. Mens politikarane diskuterer om me har råd til å byggja sykkelveggar, er helsebudsjetta i ferd med å esa ut på grunn av folks inaktivitet.

– Samfunnet brukar i dag over ein milliard kroner på medikament mot for høgt kolesterolnivå, omkring ein milliard kroner til blodtrykksenkande medisiner, og snart kan me venta oss milliardutbetalingar til piller mot overvekt. Dette er pengar som renn ut av statsbudsjettet utan at politikarane har råderett over dei, og ein stor del av kostnadene hadde vore overflødige om folk hadde vore meir aktive, hevda Bahr.

Han viste vidare til fleire livsstilsjukdommar som kan forebyggast ved regelmessig fysisk aktivitet. Dei mest vanlege er hjarte-karsjukdommar, diabetes type 2, muskel og skjelettlidingar, lufsvogsjukdommar, revmatisme og psykiske lidingar.

I følgje professoren skal det skal ikkje så mykje til for å koma i betre form. For folk som er inaktive vil 30 minuttars rask gange eller nokre kilometer på sykkelen kvar dag gje vesentleg helseeffekt.

– For barn og unge er det viktig å leggja til rette slik at dei får gode vanar i framtida. Det burde for eksempel ikkje vera lov å byggja skular utan å byggja trygge gang- og sykkelveggar, konkluderte Roald Bahr under innlegget sitt på sykkelkonferansen.

# Kollektivtiltak

## klar ved årsskiftet

Arbeidet går nå for fullt for å få alle prosjekta klar til det nye kollektivrutemønsteret på Nord-Jæren trer i kraft 1. januar 2003. Den nye bussgata under motorvegen i Oscar Wistingsgate er iallfall i rute.



Tom Martin Espeland diskuterer arbeidet med bussgata med prosjektleiar Gunnar Nærum.



Karl Riska viser den nye og gamle muren i bussgata under motorvegen.

TEKST OG FOTO: HILDE EIDSAA BJØRLAND

– Me ligg godt an med arbeidet, seier Gunnar Nærum, som er prosjektleiar for den nye bussgata. Men han legg ikkje skjul på at det har vore eit komplisert arbeid på eit lite område. Det som før var ein fem meter brei undergang for fotgjengarar og syklistar, er nå gjort om til ei fire meter brei bussgate og ein gang- og sykkelveg ved sida. For å få plass til bussane med fire meter fri høgde, måtte ein senka botnen. Der støtte ein på fleire oljekjølte høgspentkablar som måtte leggjast om. Det blei inga rimeleg affære.

– Det er bare eit firma i landet som kan gjera eit slikt arbeid, og det kosta oss 2,5 millionar kroner, seier Nærum. I tillegg var det nødvendig med omlegging av vatn- og avløpsrøyr, og for å få brei nok passasje for fotgjengarane måtte murar flyttast i undergangen. Samla kostnader for prosjektet i Oscar Wistingsgate blei dermed rundt 16 millionar kroner. Bare støytiltaka kom på vel 700.000 kroner. Dei to rekkehusa nærast motorvegen har blitt fasadeisolerte, og dei som er litt lengre i frå får skifta vindaugo og ventilar.

### LANGE BUSSAR

Når bussgata er så djup, blir og bakkane ned til kulverten bratte. Traseen

er dessutan ganske smal, så det har vore knytta litt spenning til korleis det blir å handtera bussane gjennom gata. Men vegvesenet har i samarbeid med SOT testa ut same trase på Bærheim vegstasjon. Det gjekk greitt. Men eit nytt spenningsmoment har likevel dukka opp.

– Me har lagt til grunn at bussane er tolv meter, men for ei tid sidan fekk me vita at dei nye bussane er 15 meter lange. Det blir ei utfordring, seier prosjektleiaren.

### TRONG FØDSEL

Det har vore ein del motstand mot prosjektet i Saksemarka. Naboane til busstraseen gjennom Oscar Wistingsgate aksjonerte i samband med planbehandlinga i Stavanger kommune, men anken på saksbehandlinga vart ikkje teke til følgje.

– Korleis er det å arbeida med eit prosjekt som har ein del motstand lokalt? – Me ynskjer ikkje å vera på kant med folk, men me har eit regelverk å følgja. Samstundes kan eg seia at me har hatt eit rimeleg bra samarbeid med naboane i området, seier Nærum.

Prosjektleiar for dei andre kollektivtiltaka i Stavanger, Leif Lindefjell, kjenner til problematikken.

– Det viser seg at det er eit aukande problem å få aksept for prosjekt i by-



*Den nye bussgata i Oscar Wistingsgate ser i fyrste omgang smal ut, men bussane skal kunna smyga, og trafikken skal bli lysregulert. Gangvegen til venstre.*

områda. Men me er trass alt sette til å gjennomføra dei prosjekta som kommunen vedtek.

Nærum er samd.

– Det er tydeleg at folk har meir ressursar i dag til å protestera og kjempa for rettane sine. Det gir oss utfordringar.

### **OMFATTANDE OMLEGGINGAR**

Men det er ikkje bare i Oscar Wistingsgate det skjer endringar før det nye rute-mønsteret er på plass. Fire nye busshaldeplassar skal lagast i Klubbegata i Stavanger, Sandnes rutebilstasjon skal blant anna få ny perrong og dessutan skal leskur i heile området oppgradert. I bydelane vert det hovudknutepunkt på Gausel og i Madlakrossen. Der skal hovudrutene kryssast, og haldeplassane må utvidast. I tillegg står to snuplassar ferdige i Viste Hageby på Randaberg og i Hogstadkrysset på riks-

veg 13 i Sandnes. Til saman er det snakk om ein kostnad på rundt ti millionar kroner.

– Kva fordelar vil brukarane merka av denne omlegginga?

– Dei vil merka ei endring ved at hovudbussrutene får ein høgare frekvens. Men samstundes vil brukarar i spredtbygde strøk få eit litt redusert tilbod, seier prosjektleiar Leif Lindefjell.

Han håper at det ikkje blir glatte vegar den 1. januar då alt skal i sving. Det er mykje som skal klaffa. På Sandnes skal bussane møtast til same klokkeslett rundt ein perrong. Alle busspassasjerane skal då vrimla i to minutt for å skifta buss, og så er det vidare med neste buss. Viss ein buss er forseinka, kan det skapa problem for dei andre rutene.

– Det er klart ei utfordring å få dette til å gå smertefritt, seier Lindefjell.



*Omlegginga av busstraseen har ført til omfattande arbeid med fasadeisolering av husa nærast motorvegen.*

Arbeidarar frå Statens vegvesen og frå entreprenøren Egelandsdal Maskin på anlegget i Gyadalen.

Framme: Roy Johannessen, vegvesenet og Kjell Egelandsdal, Egelandsdal Maskin. Bak frå v.: Oddvar Ollestad, vegvesenet, Jarl Steinar Puntervoll, Egelandsdal Maskin, Gordon Bakke, Geir A. Mydland og Ragnar Lende frå vegvesenet.



Eit gammalt hestedrikkekar i stein har fått plass i ein ny natursteinmur i botnen av Gyabakkane. I si tid var drikkekarret i bruk her, i vegkanten på Gya, men i seinare år har det vore lite synleg frå vegen.



Frå arbeidet med utretting av svingane i Gyabakkane.

## Betre veg i Gyadalen

I 2001 og i år blir nesten fire kilometer av riksveg 42 mellom Helleland og Vest-Agder grense utbetra. Sirdal kommune betaler nesten 6 millionar kroner av kostnadene, som totalt blir på 7,5 millionar. Statens vegvesen Rogaland brukar 1,6 millionar. TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Den 23,3 km lange vegen mellom Helleland og Tverråna (Vest-Agder grense) blei bygt i åra frå 1890 til 1909. Ein god del av den opprinnelege vegen er seinare utbetra til brukbar standard. Særleg etter 1970 har det vore mange mindre og nokre få større anlegg. I 1989 blei til dømes Gyatunnelen opna til erstatning for den mest rasfarlege strekninga. Men framleis har vegen ujamn kvalitet og rasfarlege parti. Det er mellom Gya og Egelandsdalen vegen nå blir breiare og mindre svingete. Dette vil merkast særleg godt i bakkane opp frå Gya.

Ei rasfarleg strekning på nesten to km ved nedre enden av Gyavatnet vil heller ikkje bli sikra ved denne utbetringa. Her er det snakk om ganske kostbare tiltak for å få vegen trygg mot ras. Riksveg 42 er ein viktig veg for både Sør-Rogaland og Sirdal kommune i Vest-Agder. Både Sirdal kommune og Eigersund kommune har pressa på for å få utbetningsarbeid i gang. Av dei to kommunane er det Sirdal som er minst fattig. Ennå har sirdølane så pass mange kraftkroner på bok at dei ser seg råd til å bruka pengar til vegarbeid i grannefylket.



# Idrettslaget Rival Tilbyr kjøre- og trafikkopplæring

Idrettslaget Rival i Haugesund går nye vegar i trafikksikringsarbeidet. I samarbeid med Haraldseid Trafikkskole får medlemmer som er 16 og 17-år praktisk og teoretisk kjøre- og trafikkopplæring til sterkt redusert pris. Foreldra er også med på opplegget.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Rival er eit handballag med om lag 300 aktive medlemmer. Dei fleste er barn og ungdom. Laget har også senior dame-lag i 4. divisjon. På herresida stiller dei ikkje seniorlag, men går inn i paraplyorganisasjonen til Haugaland håndballklubb.

## TODELT MÅLSETTING

Jarle Bruntveit er trenar for jenter 16 og 17 år. Han er initiativtakar og drivkrafta i trafikkopplærings-tilbodet. Han seier at målsettinga er todelt.

– Me vil at medlemmene våre skal bli gode trafikkantar og vera trygge i trafikken. Dessutan sluttar mange som aktive idrettsutøvarar i 16 og 17-årsalderen. Me vil difor gje dei eit miljøskapande tilbod også utanom handballen, i håp om at det skal medvirke til at fleire blir verande i laget.

## FORELDRE I BAKSETET

I første omgang har jentene vore med på kjøre- og trafikkopplæringa. Av 35 aktive jenter på 16 og 17 år takka nesten alle ja til å vera med. For 500 kroner har dei hatt to kjøretimar og fem teoritimar med tentamen, mens ordinær kjøreskulepris er 1.550 kroner. I tillegg har foreldra hatt tilbod om å sitja i baksetet under dei to kjøretimane, og nesten 50 foreldre takka ja.

Kjørelærer Anne Haraldseid har ansvaret for opplæringa. Ho seier at dette har vore svært vellukka. Ikkje minst syns ho det er bra at så mange foreldre har stilt opp.

– Mengdetreninga i kjøreopplæringa får mange ved øvingskjøring med mor eller far. Då er det viktig at foreldra har god kunnskap. Mange foreldre har hatt førarkort lenge, og visse unoter vil



*Samarbeid for trafikksikre medlemmer og miljøtiltak i idrettslaget Rival. Frå venstre: Therese Engebakken, handballspelar klasse 17 år, Anny Helen Gulbrandsen, mor til Therese, Jarle Bruntveit, handballtrenar, og Anne Haraldseid, kjørelærer og sjef for Haraldseid Trafikkskole.*

ofte innarbeida seg. Oppdatering om nye reglar og kjøreadferd kan det også mangla på, seier Anne Haraldseid.

## NYTTIG SUBSIDIERING

Haraldseid Trafikkskole subsidierer 1.050 kroner for kvar elev. Anne Haraldseid seier at skulen med glede yter dette bidraget til trafikksikringsarbeidet mellom ungdom. Dessutan reknar ho med at dei fleste vil koma igjen til skulen når dei nærmar seg 18 år og vil ha førarkort.

– Dei vil då få tilbod om fullt teoretisk kurs, utan å betala meir enn dei alt har gjort. Kjøretimane må dei betala full pris for, og hos oss har elevane i gjennomsnitt litt over 20 kjøretimar før dei kjører opp til førarprøven.

## TRYGGARE

Therese Engebakken er 17 år og mellom handballspelarane i Rival som har vore med på trafikkopplæringa. Ho er svært begeistra og seier at ho har lært mykje. – Mellom anna veit eg meir om ulykkesrisiko. Faren med stor fart og andre

ting som kan forebygga ulykker har me tatt for oss. Ein del av dette har eg ikkje tenkt på tidlegare, seier ho.

Mor til Therese, Anny Helen Gulbrandsen, sat i baksetet under kjøretimane. Det var nyttig og lærerikt. Ho hadde drive øvingskjøring med Therese også før kjøreskuldetimane. Ho seier at ho etterpå følte seg tryggare og meir kvalifisert. Og dottera legg til: – Også eg føler meg tryggare nå, når eg er ute og kjører med mor.

## RUSSEBIL

Jarle Bruntveit seier at han håper idrettslaget kan ha kjøre- og trafikkopplæringa som eit fast tilbod. Neste år tar han sikte på at også gutane på 16 og 17 år med foreldre skal bli med.

Jarle har også andre planar. Det er tanken at Rival skal kjøpa ein russebil, som aktive medlemmer mellom russen skal få disponera fritt til våren. – Det er snakk om ein bil av nyare modell. Han skal vera skikkeleg kontrollert og dermed så trafikksikker som råd, seier Jarle Bruntveit.

# Støyskjerm ga nytt klima i hagen

Rundt fem millionar kroner er brukt på støyskjerming ved Solasplittkrysset. Ikkje alle naboane er like fornøgde med effekten, men Karl Landøy liker iallfall at han har fått livd for vinden.

– Me har fått 100 kg store og gode eple i år, seier Karl Landøy, og viser nokre som bare er til pynt.

TEKST OG FOTO: HILDE EIDSAÅ BJØRRLAND

– Me er blitt veldig glade for støyskjermen. Ikkje mista me utsikten, og så har me fått eit heilt nytt klima i hagen etter at veggan kom opp, seier Karl Landøy.

Han bur i Jåttåvegen, eit par hundre meter frå Solasplittkrysset, og er ein av dei åtte naboane som har fått støyskjerm i hagen. Landøy viser rundt i hagen og syner fram dei lange skota på epletreet midt i plenen. Veksten i hagen blei ein heilt annan etter at dei fekk opp veggan.

– Alt har vakse så veldig i sommar. Me fekk 100 kg med så flotte og gode eple som me aldri har hatt før. Det er heilt kolossalt så alt trivst nå, fortel Landøy engasjert.

Han er derimot litt meir usikker på kor mykje skjermen vernar mot støyen.

– Det kan nok diskuteras, men me har iallfall vendt oss til støyen.

## BLANDA MOTTAKING

Då Statens vegvesen skulle tilby naboane til Solasplittkrysset støyskjermar, var det litt blanda mottaking. Fleire var redde for at veggane skulle ta for mykje av utsikten, og dei var i fyrste

omgang ikkje så interesserte. Men åtte familiar gjekk etterkvart med på det, og to familiar valde å få bygd ny terrasse på andre sida av huset. På den måten fekk dei verna uteplassen mot støy. Samla har prosjektet med støysveggar, terrassar og skifte av ventilar, kosta rundt fem millionar kroner.

– Nokre av naboane er framleis ikkje heilt nøgde fordi dei meiner at støyen ikkje er dempa. Men saka er den at det er uteplassane som i fyrste omgang skal vernast mot støy, ikkje innemiljøet.

Nokre har rett nok fått sett i nye ventilar i vindaugo, men skjermene skal her verna hagane og ikkje stovene mot støyen, seier Gunnar Nærum, som har vore prosjektleiar for tiltaket.

## OMFATTANDE FASADEISOLERING

Men det er ikkje bare naboar til Solasplittkrysset som har blitt skjerma mot støy i det siste. I Madlavegen pågår arbeidet med fasadeisolering av 17 hus, som skal stå ferdige til våren. Det er eit omfattande og kostbart arbeid



Her viser nokre av dei åtte støyskjermene som er sett opp rundt Solasplittkrysset. Landøy sitt hus heilt til venstre.

fordi mange av husa er verna, og då er det ikkje kva som helst slags løysingar som blir godtekne.

– Bare eit vindauga kostar til dømes 18.000 kroner, fortel prosjektleiar Leif Lindefjell.

Men det er ikkje lett å la eit slikt tiltak vera rettferdig. Dei husa som eigarane på eiga rekning har etterisolert tidlegare, får ingen ting nå. Medan huseigarar som ikkje har gjort nokon ting før, får dekkja både ny isolering og i nokre tilfelle nye vindaugo.

– Det kan virka urettferdig, men me er nøydde til å halda oss til regelverket, seier Lindefjell.

### AUKANDE STØYPROBLEM

Innan 2005 skal alle bustader med eit innandørs støynivå på over 42 dBA, bli skjerma. Det er eit landsdekkande tiltak, og i Rogaland har dei oversikten over omfanget.

– Me har kontroll over dei i Rogaland som går inn under denne grensa, og neste prosjekt vil bli fasadeisolering i Strandgata i Sandnes, seier Lindefjell. Dei to prosjektleiarane synest det er merkeleg at det framleis blir bygd hus nær motorvegen som til dømes på Håbafjell på Sandnes.

– Det er iallfall sikkert at støy vil bli eit aukande problem framover, seier Lindefjell.

Han får støtte frå kollegaen.

– Ja, støyskjerming vil nok bli eit av dei områda i vegvesenet som vil vera i vekst, seier Nærum.



Karl Landøy er godt fornøgd med at støyskjermen har ført til eit heilt nytt klima i hagen. Her er han saman med prosjektleiar Gunnar Nærum (til venstre).

## Tiltak mot støyplager

115 bustader i Rogaland skal støyskjermast innan 2005. Dette er bustader der det innandørs er målt eit støynivå på over 40 desibel (dBA). Støytiltaka vil kosta over 20 millionar kroner.

TEKST: HARALD SEL

Eit støynivå på 40 dBA innandørs er plagsamt og representerer ein helsefare for dei det går ut over. Retningslinene for den landsdekkande miljøsatsinga mot helsefarleg støy frå vegtrafikken set ei maksimal tolegrense på 42 dBA.

Ved vurdering av tiltak er målsettinga å få redusert støyen mest råd. Men her vil det og måtte bli ei vurdering av kostnader i forhold til resultat. Ved tiltaksvurdering vil ein difor i regelen velja dei tiltaka som gir mest igjen per investert krone. Den overordna målsettinga er likevel at støynivået i opphaldsrom skal vera 35 dBA eller lågare.

Fleire ulike tiltak blir brukte for å få ned støynivået; støyskjermar og fasadeisulering er dei mest brukte. I enkelte tilfelle kan det vera nok å skifta ut ventilane. Meir vanleg er det å skifta vindu. I fleire tilfelle gir dette så god effekt at ein slepp å isolera vegg.

God ventilasjon i bustadene er eit heilt nødvendig tiltak ved støysisolering. Ventilasjonen skal vera god nok utan at ein opnar vindauga, for eksempel i soverom og større opphaldsrom som stove og kjøkken.

Tabellen viser talet på bustader i dei enkelte kommunane som skal støyskjermast innan 2005.

Kommune	Tal på bustader	Kostnad i mill. kr.
Stavanger	22	7,74
Sandnes	46	6,70
Sola	7	1,00
Klepp	13	1,63
Time	5	0,63
Hå	2	0,25
Eigersund	1	0,13
Haugesund	4	0,50
Karmøy	13	1,63
Strand	2	0,25
Sum	115	20,45



Planlegging og konferering med leiaren kan vera nødvendig. Nede i det som skal bli inngang til undergangen står frå venstre Birger Tøvsli, Njål Gunnar Slettebø, Kenneth Espedal og Odd Magnar Nerland oppe til høgre.



Mykje jern og betong må til for å sikra luss og få til ein god undergang for fotgjengarar og syklistar.



# Tryggare skuleveg under Madlavegen

Trafikken har vore ei utfordring for planlegging og arbeid med nye undergangar i Madlavegen. 40.000 køyretøy har dei handtert dagleg.

TEKST OG FOTO: HILDE EIDSAA BJØRLAND

– Me synest det har gått bra med arbeidet og omlegginga av trafikken. Ingen uhell har skjedd, og arbeidet er i rute, seier prosjektleiar Odd Magnar Nerland.

Sidan juni har han hatt kontor i arbeidsbrakka i Peder Klows gate, og leia arbeidet med å bygga nye undergangar i Møllegata og Niels Juels gate. Undergangane skal erstatta dei lysregulerte fotgjengarfelt i dei same kryssa. Arbeidet blei framskunda etter den tragiske ulukka i 1999, då ein gut mista livet då han skulle kryssa fotgjengarfeltet.

## – LITE KLAGER

Det har vore eit krevjande planleggingsarbeid. Når 40.000 bilar skulle passera anleggsområdet kvart døgn, kunne ein ikkje la noko gå på slump. Fleire omleggingsruter blei skissert, sjølv om ikkje alle blei brukt. Proviso-

riske bruer blei leigd inn frå Vegdirektoratet og lagt over byggegropene. På den måten kunne trafikken gå mest mogleg normalt, medan undergangane vart forskala og støypte. Sjølv om det i starten kom fram noko misnøye frå naboar i gatene som plutselig fekk all omkøyingstrafikken, synest Nerland at det har vore lite klager frå publikum og nærmiljø.

– Me hadde ein dialog med naboane for å tilpassa køyremønsteret rundt Peder Klows gate og Kannikgata. For å tilfredsstilla behova til naboane, gjorde me nokre mindre tiltak. Det fungerte betre både for deira del og for arbeidet vårt, seier prosjektleiaren. Men det kostar å leggja om trafikken. Summen for leige av bruer, skilting, ekstra lysregulering, riving og omlegging kjem på rundt 3,5 millionar kroner. Dei totale kostnadene for prosjektet er ca. 34 millionar kroner. Inkludert i prisen er også utskifting av vassleidningar i

heile området, og senking av grøfter frå gatenivå. Det har ført til ein del graving og sprenging.

## KUNSTINNSLAG

Trafikken er nå tilbake i begge retningar på Madlavegen, og det er rampene til og frå undergangane som står for tur. Målet er at undergangen i Niels Juels gate skal stå klar ved årsskiftet, medan undergangen i Møllegata blir ferdig til 1. mars.

– Det skal gå greitt, seier Nerland. Og det kjem ikkje til å bli nokre grå, kjedelege undergangar. Arkitekt og kunstnar Marit Aanestad er engasjert for å gjera litt ekstra ut av lyssettinga i tunnelane. Det vil bli lyssjakter og ei spesiell belysning, men Nerland vil ikkje røpa nøyaktig korleis det skal vera. – Vent og sjå, seier han.

## VIKTIG SIKRING

Utgraving til undergangane og rampene så nært opp til husa, har også ført til mykje ekstraarbeid. Bjelkestengsel er brukt for å sikra husa.



Odd Magnar Nerland ved lyssjakt i Niels Juels gate.



Odd Jostein Aas, Jens Aandera og Andreas Erfjord under inspeksjon av eit røyr på fylkesvegen til Losenfjorden.

## REHABILITERING av rustne stålrøyr

– Det er ein grei metode i tronge bystrøk som her, men det er ikkje ein billig affære, seier Nerland, og viser korleis stålprofilar er støypte ned i grunnen. Bolter er sett i alle hus for å følgja med endringar i grunnen, men så langt har det vore svært stabile forhold.

### MILEPÆL

Denne oktoberdagen er det full aktivitet på anlegget. Nokre delar av Madlavegen skal asfalterast før den skal opnast for trafikk dagen etter.

– Det er ein milepæl, medgir Nerland. Vanlegvis er det rundt 30 personar frå hovudentreprenør NCC og underentreprenør TS Stangeland, som er i sving på anlegget, men i dag er endå fleire på plass. Ved ei av lyssjaktene er Sverre Waldeland i gang med å dekkja muren med skifer. Saman med Kjell Hølland skal han flislegga alt som er over bakken.

– Nå når trafikken kjem tilbake til Madlavegen, vil det normalisera seg i Peder Klows gate, seier prosjektleiaren. Og om ikkje lenge vil skuleungane få ein tryggare skuleveg.

Frå 1960-åra til 1980-åra blei det lagt ned mange vatn- og avløpsrøyr i bølga stål på vegnettet. Mange av desse er nå i ferd med å bryta saman på grunn av rust. Laboratoriet ved Jens Aanderaa og Per Eikemo har utvikla ein metode for rehabilitering av røyra.



Røyr med rustskader.

TEKST: HARALD SEL FOTO: PER EIKEMO

Det er botnpartiet av røyra, der vatnet til vanleg renn som har mest rustskader. Over det rusta partiet skrur ein fast eit vinkeljern på kvar side av røyret. Deretter blir det strekt ei armeringsmatte frå vinkeljerna til vinkeljerna, slik at heile det rusta partiet av røyret er armert. Deretter støyper ein ut botnen med vanleg betong. Resten av røyrveggane blir dekkja med sprøytebetong til litt over vinkeljerna.

Med denne metoden er 12 røyr i Rogaland med ein samla lengde på 245 meter utbetra. Kostnadene er 1,7 millionar kroner. Dersom ein skulle skifta ut røyra ville dette ha kosta bortimot seks millionar kroner.

Metoden har også den fordel at trafikken kan gå på vegen mens arbeidet pågår.

Per Eikemo opplyser at mange rustne røyr står igjen og ein håper å få midlar til å rehabilitera desse så snart som råd.

Vegsamband mellom Jelsa og riksveg 13 ved Erfjord har vore med på ulike transport- og vegplanar i over 30 år. Nå kjem endeleg vegstrekninga som manglar, 3,4 km mellom Landsnes og Bog.



# VEGSAMBAND mellom Jelsa og Erfjord

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Med den nye fylkesvegen får Jelsa eit alternativ til riksveg 517 som går til riksveg 13 ved Lovræidet. Delar av riksveg 517 er rasfarleg og har i periodar til og med vore stengt på grunn av ras. Om eit år kan ein også reisa frå Jelsa om Foreneset og vidare til Landsnes, Bog og Erfjord.

## TILSKOT FRÅ SULDAL

Som så mange gonger før, tek Suldal djupt i pengepungen for å realisera eit

riks- eller fylkesvegprosjekt. Kommunen betaler 21 millionar kroner til vegen. Det vil seia at Rogaland fylkeskommune slepp unna med 25 millionar kroner av ein samla kostnad på 46 millionar.

## EINFELTS VEG

Vegen mellom Landsnes og Bog får eit kjørefelt. Det vil seia ei veggbreidde stort sett blir fire meter og med møteplassar. I tillegg skal nesten ein kilometer av eksisterande veg ved Bog

Folk frå vegvesenet og frå entreprenørane framfor påhogget for den første tunnelen ved Bog. Frå venstre: Prosjektleiar Odd Magnar Nerland og planleggar Martin Finnesand, Statens vegvesen Rogaland, geolog Terje Kirkeby, Statens vegvesen veglaboratoriet, anleggsleiar Kenneth Rott, Vassbakk & Stol, og anleggsleiar Magne Stedjan, Kruse Smith A/S.



Parti frå eksisterande veg ved Bog. Delar av vegen er smal og har dårleg kurvatur. Ei samla strekning på nesten ein kilometer skal difor utbetrast.

utbetrast. På den nye vegstrekninga blir det tre tunnelar på 588 meter, 383 meter og 140 meter, til saman 1.111 meter.

### ENTREPRISE

Arbeidet på vegen tok til i oktober i år og heile anlegget skal vera ferdig før jul 2003. Så godt som heile arbeidet blir utført av entreprenørar. Hovud-entreprenør er Kruse Smith A/S, som mellom anna tar seg av heile tunnel-drivinga. Største underentreprenøren er Vassbakk & Stol som har ansvaret for bygging av vegen utanom tunnelane.

### TUNNELSIKRING

Fjellkvaliteten der dei tre tunnelane skal byggjast er brukbar. Men også her trengs det ein god del sikring i form av boltar og sprøytebetong. I alt reknar ein med at det vil gå med 2.340 boltar og 660 kubikkmeter sprøytebetong.

Ved påhøgget til den første tunnelen ved Bog måtte det utførast eit omfattande sikringsarbeid av portalen før tunnel-drivinga kunne starta.



*Peder Vold  
frånfor veghøvelen,  
der datateknikk gjer  
arbeidet nøyaktig  
og effektivt.*

## Mann og maskin på norsktoppen

I vegmesterskapet i presisjonskjøring blei Peder Vold nr. 2 av nesten 30 deltakarar i klasse for veghøvel. Til dagleg arbeider han med ein høvel som er eineståande i Norge når det gjeld bruk av datateknologi.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

– Her går det på GPS og satelittstyring, seier Peder. På datamaskinen er alt programert inn for ei gitt strekning. På ein dataskjerm i førarhuset kan Peder fylgja med og kontrollera at alt går som det skal. Profilane for høvlinga kjem automatisk fram. Alt går perfekt, slår han fast.

Etter det Peder Vold veit er dette den einaste veghøvelen i landet der ein har fått datateknikken til å fungera perfekt.

– Går arbeidet mykje raskare på denne måten?

– Ein ting er at sjølve høvlinga går raskare. Like viktig er det at når eg er ferdig med å høvla ei vegstrekning så er eg ferdig. Tidlegare måtte me fara over etterpå, jamna ut der det var for høgt og leggja til der det var for lågt. Nei dette er ein fantastisk maskin, seier ein fornøgd høvelkjarar.

# VEVER varige tekstilar

– Det var litt spesielt å få blanda fritida mi inn i jobben på den måten, seier Liv Jonassen om Kulturdagane til vegvesenet, som ho var med på i sommar.

TEKST OG FOTO: HILDE EIDSAA BJORLAND

Liv Jonassen har arbeidd ved Stavanger trafikkstasjon sidan 1980, men deltok ikkje på Kulturdagane 1998. For fem år sidan begynte ho å veva. I sommar tok ho med seg noko av det ho har laga i løpet av dei åra, for å stilla dei ut på Kulturdagane ved Norsk vegmuseum.

– Det var kjempekjekt å treffa så mange kreative folk og å sjå så mykje fint handarbeid, seier stavangerkvinnna. Saman med sju andre deltakarar og ei revygruppe på fjorten, representerte Liv Rogaland.

## – TEL IKKJE TIMANE

På bordet heime på Vaulen ligg vovne dukar, brikker, julegardin, pledd, puter og ein dåpskjole. Vakre fargar og

mønster om einannan. Og ikkje minst: Mykje arbeid. Dei største dukane reknar ho at ho bruker minst 30-40 timar på å veva.

– Det var ein del som ville kjøpt denne juleduken på Kulturdagane, seier Liv og viser ein lang duk i varme raude og grønne julefargar.

Ho laga juleduken i løpet av det fyrste kurset. Ho syntest det var så spennande at ho til og med avspaserte nokre timar på jobb for å bli ferdig.

Men sal driv ho ikkje med. Vevinga har ho som hobby for seg sjølv, i tillegg til at ho gir vekk noko av det ho lagar.

– Skulle eg teke ein rimeleg timepris for det eg vever, ville dukane blitt så dyre at det ikkje var mogleg å selja dei. Når det bare er hobby, tel ein ikkje timane. Då koser ein seg medan ein held på.



Liv Jonassen stilte ut ein del av tekstilane ho har vove på Kulturdagane til vegvesenet. Her er blant anna den populære juleduken.



Denne dåpskjolen laga Liv til dåpen for barnebarnet hennar i 1998.

## EIN DAG I VEKA

Stavangerkvinnna tenkte i mange år på at ho hadde lyst å begynna og veva, men tanken var heile tida at det skulle skje når ho fekk betre tid. Når så Liv ein dag fekk sjå noko av vevtekstilane som kollegaen Reidun Lanne hadde laga, fann ho ut at ho måtte melda seg på kurs.

– Reidun sa at eg aldri ville få betre tid viss eg bare gjekk og venta på det. Eg måtte starta nå, seier Liv. Og det gjorde ho. I kjellaren hjå Sigbjørg Fjermestad på Våland begynte ho på kurs og fekk god opplæring i vevkunsten. Sidan den tid har Liv gått ein gong i veka til kjellaren på Våland for å veva.

– Når du fyrst begynner på ein ting, er det kjekt å gjera seg ferdig innan rimeleg tid. Og då blir det ein del veving i periodar.

## BRUKSTING

I kjøkkenvindauga heime hjå Liv heng gardin i blått og kvitt. Nå held ho på og lagar like til sonen.

– Sonen min i Oslo kom heim ein gong og sa at han ynskte seg like kjøkken-gardin som me har her heime. Då måtte eg bare setja i gang.

Men det er ikkje det einaste ho har laga og gitt vekk. Då svigerinna fylte 60 år i fjor, vov Liv ein fire meter lang duk og ga henne. I tillegg vov ho dåpskjole i vaffelmønster til barnebarnet som vart døypt for snart fem år sidan.

– Det er veldig kjekt å få skapa noko som kan bli brukt, og som mest aldri blir utslite, seier Liv.

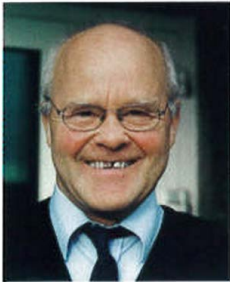


Ein dag i veka går Liv Jonassen og vever i kjellaren på Våland. Det er god avkobling.



# Gode minne frå Rennfast

30. november var det ti år sidan opninga av Rennesøy fastlandsamband. Me har spurt seks av dei som var tilsette på Rennfast om kva dei vil dra fram av minne frå tida dei arbeidde ved prosjektet.



## Erik Fjermestad

Rennfast: Maskinkjørar  
Nå: Teknikar trafikkavdelinga

Eg minnes best gå-på-humøret og samhaldet mellom vegvesenet og entreprenørane. Alle var gira på at dette skulle gå godt. Samlingane på båten, når me reiste til og frå Rennesøy, var spesielle. På overfartane bløffa me og laug for kvarande; sosialt var det veldig positivt. Elles minnes eg veldig godt arbeidet med moloen. Tilpassing av steinen og muringa av kjernen var veldig komplisert, men også det gjekk svært godt.



## Geir Gudmestad

Rennfast: Fagarbeidar  
Nå: Anleggsleiar produksjonsavd.

For meg gjekk det med sprenging heile tida, først ved tunnelpåhogga seinare mellom anna i Mortavika. Arbeidet med moloen var spesielt og krevande. Ei hending herfrå minnes eg spesielt godt. Me redda ein hjort som låg utmatta i vatnet ved moloen. Me fekk han på land med skufle, kjørte han til brakka og plasserte han der. Der låg han heile dagen, men ut på kvelden livna han til. Då han såg folk spende han alt i brakka veggimellom, før me fekk opp døra og han for ut i ein viss fart.



## Magne Iversen

Rennfast: Kontrolling. tunnelar  
Nå: Overing. lab./utbyggingsavd.

Eg får nesten tårer i augo når eg tenkjer på kammeratskap og innsats under Rennfast-bygginga. Eg har aldri opplevd maken gjennom dei 30 åra eg har arbeidd i vegvesenet. Det var Statens vegvesen på sitt beste. Elles må eg spesielt nemna Gunnar Nærum, som var min næraste sjef. Han er ærleg, skaper trygghet og var enorm til å organisera og inspirera.



## Odd Magnar Nerland

Rennfast: Anleggsleiar  
Nå: Prosjektleiar utbyggingsavd.

Det var ei fantastisk flott tid. Den enkelthendinga eg hugsar best var då to mann frå vegvesenet blei skylt på sjøen i Mortavika. Då det hende sto eg og fiska i Håelva. Først fekk eg telefon om ulykka og frykta det verste. Kort tid etterpå kom telefonen om at begge var berga. Det var ein lettelse og ei glede som ikkje kan beskrivast.



## Paul R. Stranden

Rennfast: Formann  
Nå: Maskininstruktør produksj.avd.

Det eg minnes best er samhaldet mellom alle som jobba på prosjektet; då tenkjer eg både på entreprenørane og vegvesenet. Jobben skulle gjerast og det var ei innstilling som eg aldri har opplevd maken til. Dette hadde nok litt å gjera med at dei som arbeidde på Rennfast var handplukka folk som ein visste jobba godt saman. Også sosialt fungerte det godt, ikkje minst når me alle reiste med båten fram og tilbake mellom fastlandet og Rennesøy.



## Mona Vareberg

Rennfast: Sekretær  
Nå: Stabsleiar utbyggingsavd.

Det var stort å jobba der ute. Alt gjekk så godt. Me jobba mykje, og me gjorde det med glede. Eg gjekk frå ein sikker jobb i eit revisjonsfirma til eit usikkert engasjement på Rennfast, fordi eg hadde flytta til Rennesøy. På Rennfast fekk eg innleving i alt som skjedde. Arbeidsfolket og me på kontoret arbeidde tett saman. Dette ga meg lyst til å gjera noko anna enn å vera sekretær. Det var bakgrunnen for at tok teknisk fagskule, etter at eg frå før hadde grunnutdanning i handel og kontor. Sånn sett er det Rennfast å takka for at eg har dei oppgåvene eg har i dag.

## Det kan lønne seg å besøke

[www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

Der ligger det nemlig en link til et sykkelspill som gir deg mulighet til å vinne en flunkende ny sykkel – til en verdi av hele 5000 kroner.

Det var akkurat det Reidun Thuestad gjorde. Men da hun hadde besvart alle spørsmålene kvitterte hun i sin gode venn, Magne Bie navn. Og det var tydeligvis der vinnerlykken låg.

For det var nettopp Magne Bie, pensjonist og ivrig tursyklist, som vant den gjeve premien. Dermed trengte ikke Reidun å spekulere mer på hva hun skulle gi han i bursdagspresang, Magne har nemlig nettopp fylt 60 år. I slutten av oktober møttes han og Statens vegvesen sin sykkelkoordinator i Rogaland, Esther Marita Folkvord, på Spinn Sykkelshop i Hillevåg. Her kunne Magne Bie velge og vrake mellom de ulike sykkelmodellene. Valget falt på en Finse-sykkel med 7 gir fra DBS. Og utstyrt med lys, lås og sykkelveske er han nå klar for nye opplevelser på og med sykkel. Vinnercykkelen erstattes nemlig med en 45 år gammel Svithun som den gang kostet 475 kroner. Vi ønsker Magne og Reidun god tur.



Magne Bie, heldig i sykkelvinner.

## Høgsfjord-røyrbrua på fjernsyn i USA

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Planane om neddykka røyrbru over Høgsfjord er lagt bort til fordel for undersjøisk tunnel mellom Strand og Stavanger. Men tankar og planar om å byggja røyrbruer er ikkje lagt bort. Det er berre eit tidsspørsmål om kor tid slike prosjekt blir realiserte, men den første røyrbrua kjem nok ikkje i Norge. Det kan bli i Japan, eller kanskje i USA.

Fjernsynsselskapet Discovery frå USA viser iallfall interesse for røyrbruer. I haust var eit team frå selskapet i Rogaland for å laga eit program om røyrbruer og med fokus på Høgsfjordprosjektet. Håvard Østli frå vegteknisk avdeling i Vegdirektoratet og Lidvard Skorpa, som begge var sterkt engasjerte i Høgsfjordprosjektet, var Statens vegvesen sine informantar og kontaktpersonar under opptaka og feltarbeida i Rogaland.

Discovery planlegg å senda programmet i mars eller april 2003.

*Teamet frå Discovery i arbeid med opptak i kjellaren på Vegkontoret i Stavanger. Her er det Håvard Østli, heilt til høgre, som blir intervjuet. Til høgre med ryggen til står Lidvard Skorpa, som i ein periode var leiari for Høgsfjordprosjektet.*



*Mange fekk ei aha-oppleving om kor viktig det er å bruka bilbelte, etter å ha snurra rundet med veltepetter.*

Trafikkstasjonen var denne fredagen stengt for vanlege publikumstenester. Ressursane blei brukte til å ta seg av ungdommane, gje dei positive opplevingar og eit godt inntrykk av Statens vegvesen.

Alle avdelingane var engasjerte med avviklinga av profileringsdagen. Det blei lagt vekt på at ungdommane skulle få eit spennande og lærerikt møte med vegvesenet. Etter det me kunne sjå var det nettopp det 15-åringane fekk; eit engasjerande og nyttig avbrekk frå den vanlege undervisninga.

Eit formål med profileringsdagen var å presentera Statens vegvesen og det nye produksjonsaksjeselskapet som framtidige arbeidsplassar. I tillegg blei det lagt stor vekt på trafikksikring. Her deltok mellom andre distriktsleiar ved

# 300 FEMTENÅRINGAR i møte med vegvesenet

TEKST: HARALD SEL

I september profilerte Statens vegvesen Rogaland seg for 300 tiandeklassingar frå skular i Randaberg, Sola og Sandnes. Dei me snakka med meinte at dei hadde hatt spennande timar på Stavanger trafikkstasjon.

Sogndal trafikkstasjon Tormod Gausdal. Han har arbeidd med Sei ifrå-aksjonen som har gitt gode resultat i Sogn og Fjordane og andre fylke. Under profileringsdagen motiverte Tormod Gausdal Rogalands-ungdom til å visa ansvar for kvarandre i trafikken.

Skuleelevane fekk også prøva både veltepetter og bråstoppen.

Statens vegvesen hadde også fått hjelp av folk frå Brannvesenet og Røde kors, som ga skuleelevane innføring i skadebegrensing og førstehjelp ved trafikkulykker.



*Stabsleiar Mona Vareberg ved utbyggingsavdelinga var mellom dei som presenterte Statens vegvesen for tiandeklassingane. I bakgrunnen til venstre står Leif M. Skorge frå trafikkavdelinga klar til å ta over.*

Foto: Bård Asle Nordbo.



*Anne Beate  
Budalen Hansen*

## Stipend for prosjektarbeid om fartsmålingstavler

Anne Beate Budalen Hansen har fått reisestipend frå Statens vegvesen på 8.000 kroner for prosjektarbeid ved NTNU, der ho har evaluert bruken av fartsmålingstavler i Rogaland. Prisen blei delt ut under Veg og trafikkdagane i Trondheim.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Forsøka med fartsmålingstavler i Rogaland tok til hausten 2000. Tavla var først plassert i Karmsundgata i Haugesund. Seinare har ho vore i bruk fleire stader i fylket.

Tavlene gir trafikantane individuell tilbakemelding på eigen fart utan at dette er knytta til tradisjonell overvaking. Anne Beate Budalen Hansen har gjennom prosjektarbeidet evaluert bruken av fartsmålingstavler i Rogaland på fire ulike stader over eit tidsrom på eit

år. Grunlaget for evalueringa er eit stort datamateriale. Analysene viser at tavlene gir til dels betydelege reduksjonar av gjennomsnittsfarten. I rapporten påviser ho dessutan at tavlene også har ein langtidseffekt, etter at dei er tatt ut av bruk.

Rapporten til Anne Beate er eit prosjektarbeid ved niande semester på sivilingeniørstudiet ved NTNU. Dette er eit studium i samferdselsteknikk i regi av Statens vegvesen, og etaten

dekker utgiftene for studentane.

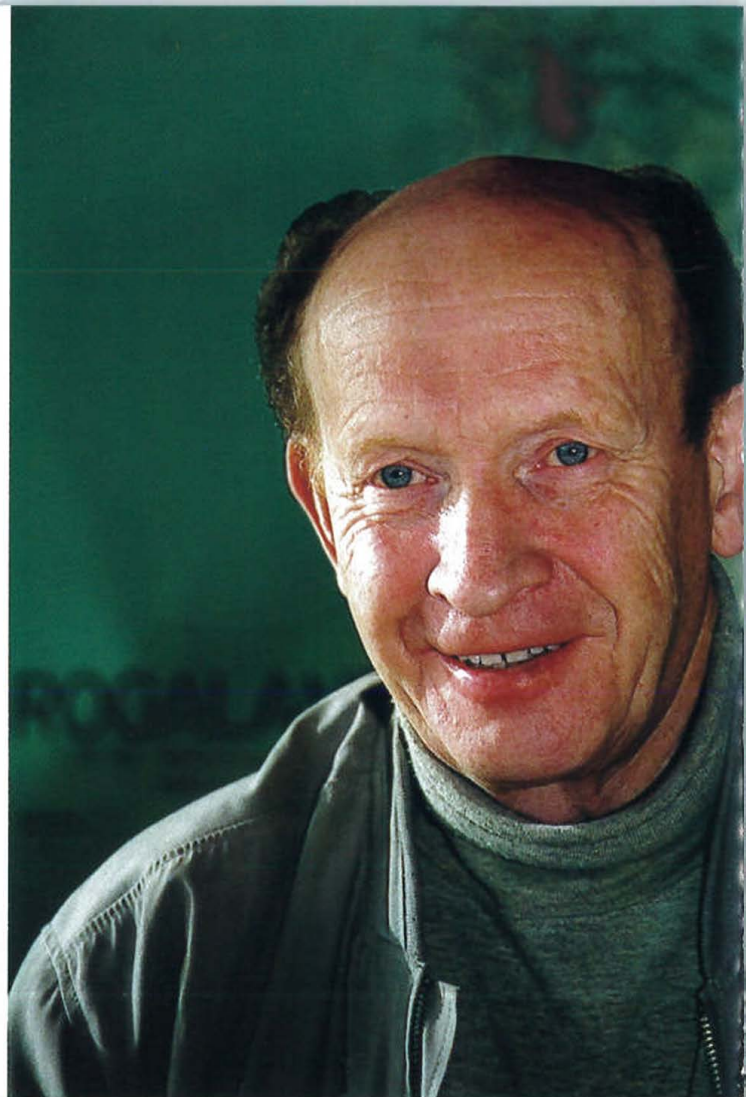
I grunngjevinga for reisestipendet heiter det at rapporten er svært nyttig for Statens vegvesen, som utgangspunkt for vidare arbeid med fartsmålingstavler. Anne Beate Budalen Hansen har levert ein solid rapport og arbeidet er utført på ein profesjonell måte. Anne Beate seier til Rygjavegen at ho ennå ikkje har bestemt korleis ho skal bruka stipendet, men studiereisa må gjennomførast før sommaren 2003.

# Siste vegsjefen

## i Rogaland

Frå 1891 til 2002 har Rogaland hatt sju vegsjefar; det vil seia ei gjennomsnittstid på 16 år for kvar. Den åttande og siste vegsjefen i Rogaland får berre litt over tre månader i vegsjefstolen. Men Halvor Folgerø har nesten 35 år i etatens teneste, lengste tida som avdelingssjef. Få kjenner Statens vegvesen Rogaland og fylket betre enn han.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL



Halvor Folgerø har ofte fungert som vegsjef i Tor Geir Espedal si vegsjeftid. Han har aldri rekna på det, men til saman er det kanskje snakk om eit år. – Eg fungerte også som vegsjef like etter at Chester Danilesen hadde gått av. Ein dag fekk eg telefon frå vegdirektør Olav Søfteland som bad meg om å få tak i Tor Geir Espedal. Nå var det bestemt; Tor Geir var utnemnt til ny vegsjef. Det er litt rart å tenkja på; eg var vegsjef då Tor Geir blei vegsjef og nå blei eg vegsjef igjen etter at han slutta.

### ALDRI SØKT VEGSJEFSTILLING

Gjennom sin lange karriere har Halvor aldri søkt ei vegsjefstilling. – Den eksterne delen ved ei vegsjefstilling har eg ikkje følt så sterkt for. Planlegging, strategi og langtidsplanlegging har engasjert meg mest. At eg blei vegsjef nå på tampen var inga planlagd handling. Men når eg frå både vegdirektøren, leiinga i Rogaland og dei tillitsvalde blei oppfordra om å ta jobben skal eg ikkje klaga.

### FRÅ BØMLO

Halvor Folgerø er fødd i 1940 i dåverande Moster kommune på Bømlo. – Eg vaks opp på eit småbruk som heiter Stølen. Foreldra mine heitte Karl og Magda, og eg var nummer to i rekka av fire gutar. Far arbeidde på Wichmann båtmotorfabrikk. Me budde saman med besteforeldra mine, som åtte garden. Bestefar var steinhoggar og skytebas. Han var mellom anna med og laga steinkrossen på Moster til minne om 900-årsjubileet for innføring av kristenretten. Eg trur nok bestefar gjennom sitt steinarbeid var med og påverka meg til å bli vegingeniør, meiner Halvor.

### GYMNAS PÅ BRYNE

Etter to år på realskule var Halvor sjømann i eit år. Som yngstemann og kokk reiste han med ein frakteskute mellom Haugesund og Oslo. Kvar tur tok to veker.

– Eg kom nok fort til at eg ikkje ville bli sjømann. Eg hadde fått smak på skule og hausten 1958 tok eg til som elev på

reallina ved Rogaland offentlege lands- gymnas på Bryne. Alle dei gamle vete- ranane ved skulen underviste framleis. Hos den kjende rektoren og seinare stor- tingsrepresentant Bjarne Undheim had- de eg ekstraundervisning i fysikk. Halvor minnes tida på Bryne med glede. Til landsgymnaset kom det ungdom frå store delar av Rogaland, frå Sunn- hordland og Vest-Agder og miljøet var godt.

### STUDENT VED NTH

Etter fullført militærtjeneste tok Halvor til som student ved NTH (NTNU) i 1963. – Eg valde fagområdet veg- og jernbane- bygging. Ein ny professor i vegbygging, Rasmus S. Nordal, var då komen inn som eit friskt pust, og dette studiet blei veldig populært. Elles var arbeidet med den første vegplanen starta opp, og det virka som det kunne bli mykje interessant arbeid på vegsektoren. Under studiet hadde han mange gode gjesteforelesarar; mellom dei Chester Danielsen og Olav Søfteland. – Chester var på den tida leiar for an-

leggskontoret i Vegdirektoratet. På NTH forelas han om driftsplanar for veganlegg. Alt den gongen fekk eg eit godt og fordelaktiv inntrykk av mannen som få år seinare skulle bli sjefen min.

### **STORE VYER I ØSTFOLD**

Som utdanna sivilingeniør hadde Halvor Folgerø i 1968 sin første jobb ved planavdelinga i Statens vegvesen Østfold. – Eg blei introdusert for ein plansjef som heitte Arne Njå. Njå var sjefen min i fire år til han i 1972 blei driftsjef i Rogaland. I Østfold hadde me store vyer, Me trudde alt kunne løysast med vegbygging, og me planla mange firefeltsvegar som ennå ikkje er bygde. Og me arbeidde med planar for ny Svinesundbru. Men arbeidet med brua kjem først i gang nå, 30 år seinare, og ho skal vera ferdig i 2005.

### **TIL ROGALAND**

Til Rogaland kom Halvor i 1973, etter at han var tilsett i stillinga som leiar for motorvegseksjonen. I lag med mellom andre Øivind Kommedal og Sveinung Espedal, fekk han æra av å opna første strekninga av motorvegen ut frå Stavanger i 1974. I samband med dette minnes Halvor at dei for første gong laga brosjyre i forkant av ei vegopning.

– Me ville ha eit fint foto på framsida og valde eit motiv frå Stavanger sentrum med fokus på Breiavatnet og Hotell Atlantic. Då vegsjef Chester såg brosjyra blei han morsk i åsynet. «Pokker til reklame for Hotell Atlantic. De burde brukt eit vegmotiv», slo han fast.

### **ANLEGGSSJEF**

I 26 år har Halvor hatt leiarstillingar i Statens vegvesen Rogaland. Først var han anleggssjef i 11 år, frå 1976 til 1987.

– Det var ei fantastisk tid, minnes han. – Aktivitet og mange store prosjekt: Utbygginga av E 18 (nå E 39) og Rv 44 i sørfylket, Suldalsvegen, Nesvik-Vindsvik på Rv 13, innfartsvegen til Haugesund og fleire andre riksveganlegg. Dessutan var det mange anlegg og stor aktivitet på fylkesveg-

nettet, ikkje minst blei det bygt mange nye bruer. Etaten hadde dyktige folk til å styra anlegga, til tunneldrifta og arbeid elles.

### **PLANSJEF OG NORSK VEGPLAN**

Frå 1987 til 1995 var Halvor plansjef. Også denne tida ser han tilbake på med glede.

– Innerst inne er eg nok meir planmann enn anleggsmann, seier han. Og planlegging, og mest av alt langtidsplanlegging, arbeidde han også mykje med i tillegg til arbeidet som anleggs- og plansjef. Heilt sidan 1974 har han lagt ned eit imponerende arbeid med rogalandsdelen av Norsk vegplan og seinare Norsk veg- og vegtrafikkplan. Dei fleste langtidsplanane i denne perioden har han hatt hovudansvaret for.

– Ved innspurten i arbeidet med ein ny vegplan kunne det bli hektisk. Ein slik innspurt fall saman med siste arbeidsdagen til vegsjef Chester Danielsen. Det var avskjedsfest på Chester sitt kontor og på forværelset, men rett ved sida sat eg – med bakgrunnslydar frå talar, jubel og klapping – og skriv ferdig forslaget til Norsk-veg og vegtrafikkplan 1998–2007. Av og til har eg måtta prioritera fag framfor festligheter, smiler han.

### **TRANSPORTPLAN FOR NORD-JÆREN**

Mellom det Halvor tenkjer tilbake på med størst glede frå tida som plansjef er oppstarten og arbeidet vidare med Transportplan for Nord-Jæren. Her fekk ein til eit godt samarbeid mellom vegvesenet, fylkeskommunen, fylkesmannen og kommunane.

– Samarbeidet me fekk til har vist seg å fungera godt og betre enn i andre store byar. Me skapte eit nettverk som førte til at me i dag jobbar saman som hand i hanske, seier han.

### **DET SOSIALE LIVET**

Når Halvor tenkjer tilbake saknar han ein del av det sosiale livet, spesielt frå tida som anleggssjef.

– På tenestereiser for eksempel samlast me på ei brakke eller ein brøytestasjon

om kvelden. Det er ei side ved vegvesenlivet som etter kvart forsvann, ikkje minst på grunn av betre vegar. Nå er det meir lett vint å reisa fram og tilbake same dagen når ein er på tenestepdrag.

### **LEIAR FOR VEGSJEFENS STAB**

Ved omorganiseringa i 1995 søkte Halvor Folgerø stillingane som produksjonssjef og utbyggingssjef. Han seier at han spesielt hadde lyst til å bli utbyggingssjef og at han blei skuffa då Chester Danielsen gjorde eit anna val. Halvor blei leiar for vegsjefens stab.

– I ettertid trur eg det var eit rett val. Eg har hatt ei rik og utbytterik tid som stabsleiar, slår han fast.

### **SLO ROT I STAVANGER**

– Har du aldri tenkt på jobb og karriere utanom Statens vegvesen?

– Jo. I mine unge dagar var eg veldig interessert i geoteknikk. Eg vurderte å søkja jobb i Noregs Geotekniske Institutt. Eg skreiv også eit par søknader, men sende dei aldri. Innanfor etaten tenkte eg også på veglaboratoriet. Då eg flytta til Stavanger oppretta eg bankkonto i Den norske bank. Det var for å sleppa å skifta bank når eg flytta igjen; eg rekna ikkje med å bli verande i Stavanger. Men så fann eg meg ei Hillevågs-jente.

### **BESTEFAR**

Halvor og Marit frå Hillevåg gifta seg i 1976. Dei har dottera Hilde, som nå er 22 år og i februar i år blei Halvor og Marit besteforeldre.

– Det var ein god følelse å bli bestefar. Hilde og familien bur i Bergen, så me reiser dit så ofte me kan.

Fram til årsskiftet vil me tru at siste vegsjefen i Rogaland får litt dårleg med tid til å ta seg av barnebarnet. Kjenner me han rett, er det også fare for at han får dagen full i sitt nye arbeid frå 2003 med overordna planarbeid i Region vest. Difor kan det kanskje vera på sin plass med eit velmeint råd: Trapp ned litt og ikkje la dagen bli alt for full. Det har bestefaren fortent etter kjempeinnsats for Statens vegvesen gjennom 35 år.



Hanne  
Hermanmanrud,  
Odd Iversen og  
Eddie Westad

# Skilsmissefesten

## for forvaltning og produksjon

Produksjon og forvaltning skil lag frå nyttår. Som ved dei fleste andre skilsmisser, er også denne ein smertefull prosess for mange. Likevel var stemninga god då oppløysinga av nærverande organisasjon blei markert med fest i Stavanger Forum.

Denne kvelden var ikkje omorganisering og omstilling i fokus. Statens

vegvesen feira seg sjøl og alt det etaten har gjort av framifrå arbeid. Denne fotoreportasjen gir nokre få glimt frå den store festen, som samla nesten 350 av dei vel 550 tilsette i Statens vegvesen. Frå årsskiftet vil nesten halvparten av dei gå over i det nye statseigde produksjonsaksjeselskapet.

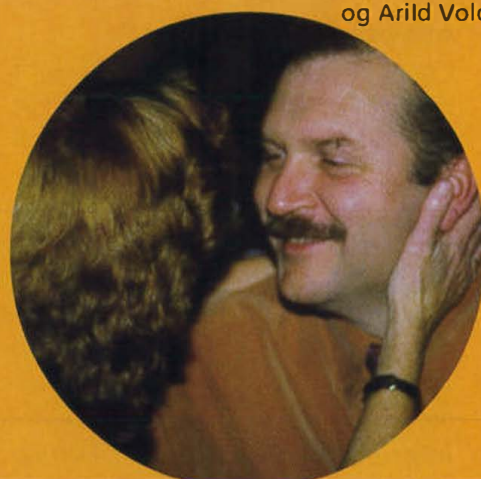
Henriette Bordvik  
song pop-rock



Annette Risa og  
Kåre A. Olsen



Hilde Berg Johnsen  
og Arild Volden





Etatens egne krefter skapte jubel og stemning med sine gode innslag på festen. Ikkje minst fekk Rosalyn Waaga og koret applaus for sin vegvesen-versjon av Saudasongen. Svært god var også Henriette Bordvik med sin pop-rock.

Festen hadde to aktørar utanfrå. Frå desse fekk me det beste og det verste. Tønes (Frank Tønnessen) tar prisen. Elektrikaren frå Sokndal er ein framifrå artist og – ikkje minst, han er ein stor tekstforfattar. Med sine underfundige og kvardagslege historiar som

er krydra med god humor og alvorleg snert, er han utvilsomt mellom dei beste i Norge på sitt område.

I motsetning til Tønes var kveldens andre eksterne aktør, Eddie Eidsvåg, ein «flau historie». Han opna med å slå fast at han er bror til Bjørn Eidsvåg. Det er vel bra å kunne støtta seg til ein stor og svært dyktig bror, når ein sjølv har lite å fara med.

Fylleparodiar, underbuksehumor og lange «snakkeinnslag» med få poeng slo an hos ein del, men for dei fleste var det flaut og dumt. Størst applaus fekk han då ha uttrykte håp om Bryne-seier over Viking i eliteserien to dagar seinare. Det seier ikkje så lite i ei forsamling med overvekt av folk frå Stavanger-området.

Harald Sel



Kari A. Mehla og Øivind Kommedal

Kveldens tale ved vegsjef Halvor Folgerø



Sketsj ved Elisabeth Renberg og Torhild Rypestøl



Mette Wiik Myrvoll, Helge Hågensen og Brit Lomeland



Koret med vokalist Rosalyn Waaga til venstre

# INFORMASJON OG PROFILERING GJENNOM 30 ÅR

TEKST: HARALD SEL

Første nummeret av Rygjavegen kom ut i 1973 med Arne G. Vasbø som redaktør. Namnet hadde bladet fått etter ein konkurranse, der kontorsjef Johan Lund var vinnaren.

## VEGEN I ROGALAND

I ein artikkel gjorde Johan Lund sjølv greie for namnet. Etter rikssamlinga omkring år 1000 fekk vår landsdel namnet Rygjafylket. I middelalderen gjekk namnet over til Stavanger Len, frå 1662 til Stavanger Amt og frå 1918 Rogaland fylke. «Rygja-navnet skulle etter dette være Rogalandsk nok til å dekke hele fylket. Rygja-vegen er således vegen til Rogaland eller vegen i Rogaland», skriv Johan Lund.

## TALERØYR FOR VEGSJEFEN

I første nummeret har elles Arne G. Vasbø eit intervju med den nye vegsjefen, Chester Danielsen. I si vegsjefspalte skriv dessutan Danielsen at han har store forventningar til bedriftsbladet som internt kontaktorgan og som informasjonskanal både internt og eksternt. Seinare skulle det bli mange vegsjefspalter (Vegsjefens tre minutter) av Chester Danielsen. Han var vegsjef i 25 år av levetida til Rygjavegen.

## VIDT STOFFREGISTER

Rygjavegen starta i ei tid med mange store vegprosjekt i Rogaland. I dei første årgangane kan me lesa mykje om Suldalsvegen, E 18 frå Vest-Agder grense til Stavanger, Rv 13 Ryfylkevegen og

fleire andre. Veg til Ørsdalen var også eit prosjekt som fekk fyldig omtale. Elles spenner stoffet vidt; saker både av intern og ekstern interesse blei tatt opp. Ein kan seia at bladet alt frå starten la opp til ein mal som har vore retningsgjevande i alle år seinare.

## FRITT MEININGSORGAN

Alt i nummer 2/1973 hadde bladet kommentarspalte frå ein fagleg tillitsvald. Hovudtillitsmann for Arbeidsmandsforbundet (NAF) Markus Wiik var først ute. 30 år seinare har nåverande hovudtillitsvald i NAF Kristoffer Skjørestad den siste tillitsvaldes spalte. Rygjavegen som eit fritt meiningsorgan har vore eit viktig prinsipp for redaksjonen. Med bakgrunn i redigering etter redaktørplakaten, har det vore rom for meiningar og kritiske reportasjar som ikkje alltid har falle i god jord hos vegsjefen og andre leiarar.

## INFORMASJON SOM FAG

I 1978 slutta Arne G. Vasbø som redaktør. I ein overgangsperiode arbeidde Berny Nilberg Lien, Karsten Torkildsen og Johan Lund med bladet. I 1979 tilsette Statens vegvesen Rogaland sin første informasjonsmedarbeidar, Ole Handeland. Han var redaktør i Rygjavegen til våren 1983. Utviklinga av bladet i denne tida viser at etaten har fått ein medarbeidar med informasjon som einaste arbeidsområde. Arne G. hadde gjort eit framifrå arbeid med å få bladet i gang, men redaktørjobben

kom i tillegg til oppgåver han hadde i stillinga som ingeniør. Ole Handeland kom seg meir ut og bladet fekk eit endå breiare og meir variert innhald. Han sto også for overgangen frå A5-format til A4-format, ei omlegging som ikkje minst hadde mykje å seia for utforminga av bladet.

## HISTORISKE DOKUMENT

Dei 30 årgangane av Rygjavegen er også verdifulle historiske dokument; eit blad som avspeglar det meste av planar, utvikling og viktige hendingar i etaten og innan samferdsla i Rogaland. Me tar med to eksempel: I juni 1981 kan me t.d. lesa at Rogaland har fått si første rundkjøring. Det skulle bli mange i åra framover. I januar 1982 blir det gjort greie for planen om ny riksveg 44 utanom Egersund sentrum. «Jeg vil tro anlegget er ferdig innen utgangen av neste vegplanperiode, det vil si 1990», uttaler Leif Lindefjell. I dag skriv me 2002 utan at prosjektet er inne på nokon langtidsplan.

## STYRKA REDAKSJON

Då Ole Handeland slutta i Statens vegvesen våren 1983 var Arne G. Vasbø innom som redaktør for eit nummer av bladet, før Harald Sel overtok frå 1. juli. Bortsett frå to kortare periodar, har han seinare vore redaktør. Frå hausten 1993 til juli 1994 var Unni Evang redaktør, frå juli 2001 til juni i år var Birgit Høiland Gudmestad ansvarleg for bladet.





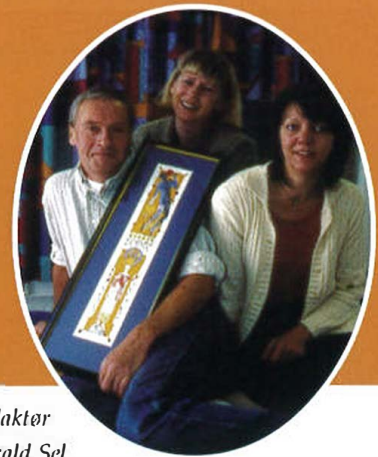
*Ole Handeland var redaktør frå 1979 til våren 1983.*



*Unni Evang var redaktør frå hausten 1993 til juli 1994.*



*Birgit Høiland Gudmestad har arbeidd tre år i redaksjonen og var redaktør frå juli 2001 til juni 2002.*



*Redaktør Harald Sel, redaksjonsmedarbeidar Eva Vivoll og typograf (layoutansvarleg) Sissel Gro Norland etter at Rygjavegen blei kåra til Noregs beste bedriftsavis. Prisen for Årets bedriftsavis 1997 var eit litografi av Pia Myrvoll og har fått plass i ekspedisjonen på Vegkontoret i Stavanger.*

I 1986 hadde redaktøren for første gong hjelp i redaksjonen, då Kenneth Vikse i eit år var engasjert som informasjonssekretær. Frå 1. januar 1989 kom Eva Vivoll med i redaksjonen og ho har i det meste av tida seinare vore medarbeidar.

### STØRRE SATSING FRÅ 1990

I 1989 bestemte vegsjef Chester Danielsen at det skulle satsast ennå meir på Rygjavegen, særleg i den eksterne informasjonen og i profileringsarbeidet. Bladet blei sendt ut til fleire eksterne, mellom anna til alle skulane i fylket. Frå 1990 kom bladet fast med seks nummer i året, mens det tidlegare hadde vore fem.

Å kombinera intern og ekstern informasjon er ikkje lett. Men mange er interesserte i veg- og samferdsels spørsmål, så langt på veg har vel Rygjavegen kunna presentera stoff som har interesse både for dei tilsette og for folk utanfor etaten.

### HALVOR FOLGERØ X 2

Før oppstart av Rennfast i mai 1990 tok prosjektleiar Tor Geir Espedal initiativet til å få gitt ut eit ekstra Rennfast-nummer, som mellom anna skulle spreia til alle husstander i Rennesøy kommune. Redaksjonen tende på idéen, men hadde ein pressa arbeidssituasjon. Difor engasjerte me tre journaliststudentar frå Høgskulen i Stavanger, mellom desse Halvor Folgerø. Mediamannen Halvor Folgerø viste alt

de gongen sine framifrå jouranlistiske evner. Seinare har han gjort karriere både i NRK og som musikar.

Vår eigen Halvor Folgerø var plansjef i 1990. Han har i alle år vore ein vel-skrivande og flittig bidragsytar til Rygjavegen. Men då Rennfast-ekstra av Rygjavegen kom i mars 1990, var mange imponerte over plansjefens store journalistiske talent. Han hadde skrive nesten heile bladet, trudde mange. Men på ein lite synleg plass i bladet var det opplyst at journalisten og plansjefen var to ulike personar.

### PROFILERING

I 1991 sette Rygjavegen rekord, ved at det kom ut åtte nummer av bladet. I mars kom eit nytt Rennfast-ekstra og i juli kom eit Bokn-ekstra, etter at Kong Harald hadde opna det andre store prosjektet først på 1990-tallet, Bokn fastlandssamband.

Etter opninga av Rennfast mot slutten av 1992 kom Rygjavegen med sitt tredje Rennfast-ekstra.

Det kom svært mange gode tilbakemeldingar på Rennfast- og Bokn-blada. Me får høyra at dei blir tatt godt vare på i mange heimar som gilde- og historiske minne frå samferdselsmilepelane i to kommunar.

Også i mange andre samanhengar har nummer av Rygjavegen blitt spreidde til alle husstander i avgrensa geografiske område, sist ved opningane av Frafjordtunnelen og Åros bru i 1999. Både på Rennesøy, Bokn og andre

stader har Rygjavegen på denne måten gitt god lokalinformasjon og profilert Statens vegvesen.

### EIGEN GRAFISK PRODUKSJON

Frå hausten 1989 har Grafisk senter ved Statens vegvesen Rogaland hatt ansvaret for sats og utforming av Rygjavegen. Først gjorde Bodil Dam Bustad ein pionerinsats og seinare overtok Sissel Gro Norland. Omlegginga førte til ei kjempemessig forbetring av bladet sin layout. Samtidig begynte gradvis overgangen frå foto i svartkvitt til fargefoto. Dei siste ti åra har fargetrykk vore heilt gjennomført.

### ÅRETS BEDRIFTSAVIS

Satsinga på Rygjavegen ga resultat. I 1992 kom bladet for første gong med mellom dei ti blada som gjekk til finalen ved Kommunikasjonsforeningen i Norge si kåringa av beste bedriftsavis. I 1996 var bladet igjen rangert mellom dei ti beste. Året etter gjekk Rygjavegen heilt til topps. Det var ei stor stund då Sissel Gro Norland og Harald Sel kunne ta imot prisen for Årets bedriftsavis. Det skjedde på Kommunikasjonsdagane i Trondheim framfor vel 300 utsendingar frå dei fleste større private og offentlege bedrifter i Norge.

Enda ein gong, i 2000, kom Rygjavegen til finalen. Ved ein poengskala frå ein til ti, fekk Rygjavegen og seks andre bedriftsblad ni poeng. To blad fekk prisen for Årets bedriftsavis i 2000, med ti av ti oppnåelege poeng.



# FAR til Rygjavegen

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Jus er omtrent det einaste Arne G. Vasbø ikkje har vore borti gjennom sine 40 år i Statens vegvesen. Siste åra er han mest kjent ved sitt engasjement for trafikktryggleik, mellom anna gjennom radio og fjernsynsprogram. Engasjement låg det også bak oppstarten av Rygjavegen, der han var første redaktøren.

Arne G. Vasbø går ut av etaten samtidig med at Rygjavegen går inn; eit samantreff som ein kan gjera seg refleksjonar ved. Arne G. er ein representant for det beste ved det vegvesenet som nå blir borte, Rygjavegen har formidla aktivitet, indre liv og bedriftskultur gjennom 30 av dei beste åra i Statens vegvesen Rogaland si bedriftshistorie.

## **FØRSTE REDAKTØREN**

Det var ikkje med lett hjarta Arne G. slutta som redaktør av Rygjavegen i 1978, etter at han hadde hatt ansvaret i fem år. Då sette leiinga han til arbeidsoppgåver som ikkje kunne kombinerast med den arbeidskrevande redaktørjobben. Men han har i alle år seinare vore ein flittig bidragsytar til bedriftsbladet med sine velskrivne reportasjar, artiklar og spissformulerte meiningsytringar. Gjennom Rygjavegen har han også fått vist sine evner som fotograf.

## **STAVANGER-GUTT I 90**

– Eg er frå Storhaug og Stavanger-gutt i 90. Etter artium gjekk eg og dingla litt på småjobbar før eg bestemte meg for tekniskskule i Stavanger. To års praksis, som ein måtte ha for å koma inn, fekk eg på den harde måten i Stavanger kommune. Eg arbeidde på anlegg, grov grøfter, var med på sprenging, hadde stikningsoppdrag, la ut asfalt og justerte bru- og kantstein på Lagårdsvegen, oppsummerer han.

## ARVEN FRÅ 30-ÅRA

Arne G. understrekar den livsvisdommen han fekk del i ved å arbeida saman med folk som hadde opplevd 30-åra. Han innsåg alvorlet i kva det ville seia å vera arbeidslaus. Denne vanskelege tida hadde også faren med smerte fått gjennomleva.

– Far ønska å bli mekanikar. Men han fekk ikkje ein gong lov til å arbeida gratis for å få læretid for å koma inn på skulen. Han blei sjømann i staden, for å få noko å leva av, og blei til slutt skipper. Han seilte fem samanhengande år før krigen og fire år under krigen og kom i 1945 heim som krigsvrak.

## TRYGG OFFENTLEG JOBB

Då han var ferdig med den tekniske skulen i 1962 hadde Arne G. søkt arbeid i to offentlege etatar, Statens vegvesen og Hetland kommune. Å få ein sikker jobb var viktigast. Det var også mora svært opptatt av.

– Mor kom frå Nord-Norge. Ho vaks opp i små kår og flytte sørover som 17-åring. Dette var ho prega av og ho la stor vekt på kor trygt det var å få arbeid i det offentlege.

Arne G. fekk tilbod om arbeid både i vegvesenet og i kommunen, men valde vegvesenet. 16. juli 1962 møtte 27 årigen til sin første arbeidsdag og blei tatt imot av overingeniør Knut Stokkenes. Stokkenes kjørte han til Kyllingstad i Gjesdal. Han skulle arbeida med stikningsarbeid og prosjektering av den nye E 18 (nå E 39) saman med Martin Aske og Adolf Schei. I denne tida arbeidde han også for Einar Skorve.

## MANNEN MED STOPPEKLOKKA

1965 studerte Arne G. eit halvt år ved Noregs tekniske høgskole i Trondheim. Han gjekk på eit særkurs i vegbygging og trafikkteknikk. Dette var det kurset som sivilingeniørane gjekk på for å dyktiggjera seg på eit eige fagområde. Då han kom tilbake frå Trondheim fekk han arbeid som rasjonaliseringsingeniør i staben til vegsjef Trygve Gimnes.

– I den stillinga arbeidde eg i samarbeid med alle avdelingane og seksjonane bortsett frå juridisk seksjon. Ute på anlegga var eg viden kjent som mannen med stoppeklokka. Ein kan seia mykje

vondt om denne tidsmålinga, men det ga oss stor innsikt som var nyttig for arbeidsplanlegging, meiner han.

## METODIKK OG KURS

Metodik for arbeidsplanlegging var hovudarbeidet i åra framover. Viktige samarbeidspartnarar var Kåre Høyland og Harald Hansen.

– Etter kvart forsto me at både kontorfolk og arbeidarane ville ha nytte av meir teoretisk kunnskap, seier Arne G. Dermed blei han med på å lage kurs for dei på vegkontoret. Etter kvart blei me enige om at behovet for utedrifta også var stort, og då kunne me byggje på arbeid Svein Magne Olsen hadde starta opp inne på Fister blant arbeidsfolka der. Seinare overtok Svein Magne Olsen organiseringa av alle kursopplegga, Arne G. blei meir og meir engasjert i informasjonsarbeid.

## INFORMASJON OG BEDRIFTSBLAD

– Eg blei fanga opp til å bli sekretær i alle mulige utval. Kan henda hadde eg evnen til å uttrykka meg klart. Norsk blei spennande for meg. Eg er ingen fødd skribent, men eg skjønna samanhengar og kunne setja ord på det. Eg forsto at informasjon er eit viktig styringsverktøy. Dermed enda eg opp med informasjonsarbeid og første redaktøren i bedriftsbladet.

I 1973 kom eit prøvenummer av Ryggavegen. Det blei godt mottatt. Arne fekk klarsignal frå vegsjef Gimnes om å gå vidare. – Trygve Gimnes gav meg litt og arbeidstid til å arbeida med bladet. Han skjønna at dette ikkje kunne vera noko venstrehandsarbeid.

I 1974 laga Arne G. også den første årsmeldinga for Statens vegvesen Rogaland.

– Me presenterte oss ikkje skikkeleg utad. Årsmeldinga og bedriftsbladet retta opp noko på dette. Eg føler nok at både Ryggavegen og årsmeldinga er mine barn. Og det var fantastisk å møta dei positive tilbakemeldingane den første tida, minnes Arne G.

## TRAFIKKTEKNIKK

I 1978 ville leiinga ha Arne G. Vasbø over på ingeniørarbeid. Det blei lyst ut ei ny stilling som informasjonsmedarbeidar og redaktør for Ryggavegen.

– Det var tungt å forlata informasjonsarbeidet den gongen, slår han fast. På den andre sida fekk han nye utfordrande oppgåver. Han dreiv med driftsplanlegging og trafikkteknikk og i to år var han leiar for trafikkteknisk seksjon.

## TRAFIKKSIKRINGSARBEID

I 1989 gjekk Arne G. Vasbø over til stilling i det nyoppretta trafikksekretariatssekretariatet. Seinare har han arbeidd med trafikk sikring og trafikkinformasjon. I åtte år var han sekretær i fylkestrafikk sikkerhetsutvalet (FTU) og i ti år hadde han ansvaret for Aksjon skoleveg. I 1991 tok han initiativet til å arrangera Trafikkofrenes dag, som seinare har blitt ei årviss minnemarkering. Ikkje minst har han blitt kjent over store delar av fylket gjennom sine nærradiosendingar på Radio 102 i Haugesund, Radio Aktiv i Egersund og Radio Sandnes. Rolf Øveland var i mange år ein flittig samarbeidspartnar om radioarbeidet. For innsatsen for tryggare trafikk og færre trafikktragediar fekk han i 1997 trafikkmiljøprisen som Trafikkmiljøkomitéen og Fylkestrafikk sikkerhetsutvalget deler ut.

– Mange beundrar deg for ditt engasjement i trafikk sikringsarbeidet, Arne.

– Det har vore kjekt å representera ein etat som arbeider seriøst og gjennomtenkt på trafikk sikringsområdet. Ikkje alle er enige i alt me gjer, men eg vil hevde at me byggjer vårt trafikk sikringsarbeid på solid kunnskap og grundige vurderingar.

## VIL SAKNA RYGGAVEGEN

Arne G. Vasbø forlet ikkje etaten når han nå er pensjonist. Han har engasjert seg i pensjonistforeninga og er ofte innom vegkontoret. Men han trur han vil sakna det faste daglege arbeidet, og han seier at han vil sakna Ryggavegen.

– Både tilsette og folk utanom etaten har sett pris på bladet. Ryggavegen har vore med på utviklinga, fanga opp det viktig som rører seg i etaten, presentert folk og våre tankar. Eit slikt blad får oss til å føle fellesskap og gjer det klart for alle kva vi står for, og det er nyttig. Dei 30 årgangane av bladet er verdifulle historiske dokument, meiner Arne G. Vasbø.

# Fart, hopp og sprett på Færøyane

Seks vegvesenfolk frå Jæren var i sommar på Færøyane; på studietur seier Tor Anstein Rosland.

I ni døgn farta dei rundt med dansegruppa Hognestad hopp og sprett, men dei syns ikkje det blei i mesta lagi. Tvert imot, me skulle gjerne vore lenger. Det var ein fantastisk tur, slår Tor Anstein fast.

Vegane var gode, og mange kjørte kvasst. Så påminninga om at 80 km/t var i meste laget var på sin plass. Slike skilt var stort sett plassert ved kryss og der vegen var svingete, fortel Tor Anstein.

Elles var nok olsokfeiringa i Torshavn den største opplevinga for jærbuane. Klokka 24 om natta tok alle tak i armene til kvarande og så song dei i om lag ein time. Deretter var det songdans til alle 120 versa av Ormen lange.



Vegvesenfolka frå Jæren syns ikkje ni dagar på Færøyane blei i mesta lagi. Frå venstre: Oddmund Mellomstrand, Erik Fjernestad, Gaute Vigre, Eli Undheim og Tor Anstein Rosland.

## Profilert



## med og utan kler

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Etter nesten 30 år i Statens vegvesen kan Kjell Johan Vigane kasta skjorta og likevel vera ein profilert vegarbeidar. Logo, Statens vegvesen og årstalet han begynte i etaten lyser mot oss frå høgre overarm.

– Det er ei gåve frå dei tre ungene mine. På gåvekortet sto det kva pengane skulle brukast til. Dei hadde til og med bestilt tid til tatoveringa. Så det var ingen veg utanom, forklarar han.

Kjell Johan seier at han i første omgang ikkje hadde lyst. Men så let han det stå til sidan ungene ville ha det slik.

– Vegvesenet har jo vore ein vesentleg del av livet til heile familien. Ungane har vakse opp med gule bilar og alle tre har hatt sommarjobbar i Statens vegvesen. Så gåva var sikkert vel gjennomtenkt.

– Vekker du oppsikt når du viser deg i singlet eller med bar overkropp?

– Det vakte litt oppsikt på badestranda då eg i sommar var på ferie i syden. Ein kveld kom det til og med ei dame og ville sjå armen ein gong til, etter at ho hadde studert tatoveringa på badestranda tidlegare på dagen.



NYE ANSIKT

## Pensjonistar 2002

16 medarbeidarar går av med pensjon i 2002. Av desse har Sverre Andersen lengst tenestetid. Han slutta i september etter 49 år i etaten. Seks medarbeidarar har arbeidd over 40 år i Statens vegvesen: Johannes Thomsen, 45 år, Johannes Rørtveit, 44 år, Guro Flokktvedt, 42 år, Harald Espevik, 41 år, Jon Nesheim, 40 år og Arne G. Vasbø, 40 år.



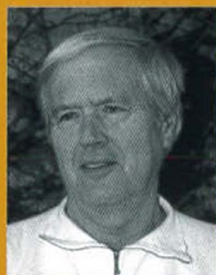
**May-Berit Eidsaune**  
Transportplanleggar  
Trafikkavdelinga



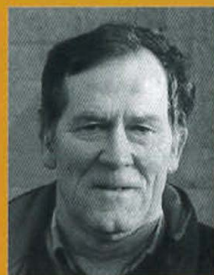
**Tore Bjørnø**  
Grunnervar  
Utbyggingsavdelinga



**Sverre Andersen**  
Produksjon



**Johannes Thomsen**  
Utbygging



**Johannes Rørtveit**  
Trafikk



**Guro Flokktvedt**  
Trafikk



**Harald Espevik**  
Produksjon



**Jon Nesheim**  
Produksjon



**Arne G. Vasbø**  
Trafikk



**Herbert Stenberg**  
Produksjon



JUBILANTER

## 50

**Tønnes Frøiland**  
Produksjonsområde sør  
6. desember



**Per Østhus**  
Trafikk



**Bjørg Bratteland**  
Administrasjon



**Turid Nordbø**  
Vegsjefens stab



**Per O. Tjelta**  
Produksjon

## 60

**John Knutsen Nesse**  
Produksjonsområde sør  
29. oktober



**Dagfinn Danilesen**  
Produksjon



**Randulf Dirdal**  
Produksjon



**Rolf M. Nilsen**  
Produksjon



**Solveig Erland**  
Administrasjon

**Øivind Kommedal**  
Utbyggingssjef



### Store utfordringer etter tragisk og dumt skille mellom myndighet og produksjon

Det kom brått og svært overraskende da jeg ble bedt om å overta som utbyggingssjef i vår. Det ble en hektisk oppstart, men med hjelp av dyktige, villige og svært positive medarbeidere har vi sammen klart å løse oppgavene og nå de målene (stort sett) som var satt for avdelingen for året. En stor takk til alle.

Denne avdelingsleder- kommentaren blir den siste i Rygjavegen i det dette også er det siste nummeret av avisen/bladet. Dere må derfor ha meg unnskyldt dersom denne kommentaren blir noe annerledes enn det som er vanlig. Mange tanker om etaten som har vært og det nye vegvesenet trenger på og gjør det vanskelig å holde tråden. Håper dere bærer over med det.

Det som for tiden alle er opptatt av er den store omorganiseringen av Statens vegvesen – hvordan det vil bli i framtiden og hva som vil skje med den enkelte. Selv om de store endringene allerede er klare er det langt fram før alt kommer på plass. Vi har vært en veldrevet etat som nå skal bli enda bedre enn før. Dette blir en stor utfordring og oppgave.

Det mest tragiske og dummeste som er blitt gjort er skillet mellom myndighet og produksjon. Ser klart at dette mest har vært en politisk sak, men paradokset er at de fleste større konsern i dag har sett hvor nødvendig og effektivt det er å ha hånd om hele produksjonskjeden, mens vi i vegvesenet går i motsatt retning. Når det samtidig blir ropt om større effektivitet og mer penger ut på veien blir slike endringer uforståelige for mange.

Når dette blir lest er sannsynligvis alle blitt innplassert og den største uroen har lagt seg. For noen er imidlertid tiden tung og det er viktig at vi alle bryr oss. Det er å håpe at de aller fleste har blitt plassert slik at de ser positivt på nye enheter og oppgaver. Min erfaring fra mange år i etaten er at medarbeiderne ser betydningen og nytten av det arbeidet de utfører og at omorganiseringen ikke vil endre på dette. Fortsatt trenger trafikantene gode og sikre veier, fortsatt er det behov for nye veier og alt det trafikksikkerhetsarbeidet vi utfører er også fortsatt like viktig.

Organiseringen av «det nye vegvesenet» synes å indikere et mål om større grad av selvledelse og arbeid i team og nettverk, også på tvers av regionsnivået og distriktene. Dette blir spennende og svært utfordrende. I tillegg ligger prosjektankegangen fortsatt fast. Med denne «åpne» måten å organisere på vil det bli mulig for hver enkelt å bidra med det en er best til og samtidig dra nytte av medarbeidernes kunnskaper. For å unngå en mulig frustrasjon i starten er det imidlertid viktig å huske på at alle prosesser tar noe tid før man føler seg komfortabel og at tingene lykkes.

Fra nyttår er vi en del av en større enhet – Region vest. Dette gjør at vi må utvikle en større grad av felles forståelse og kultur utover eget fylke. Samtidig skal vi også bli en bedre, mer profesjonell og enhetlig byggherre. Oppi det hele må vi heller ikke glemme våre samarbeids-partnere og trafikantene. Her ligger mange utfordringer og venten.

I siste utgave (nr. 16) av Veggen og Vi har det dukket opp en «svanger» fylkesordfører i Rogaland som også ønsker å bli vegsjef. Dette gjelder en sak om oppgavefordelingen mellom staten, fylket og kommunene. Fylkeskommunene ønsker nå å overta andre statlige oppgaver etter at bl.a. sykehusene ble tatt fra dem. De har derfor kastet blikket på tradisjonelle vegvesenoppgaver som planlegging og prioritering av riksvegnettet, organisering av ferjedriften mv. At dette blir tatt opp nå synes jeg er svært uheldig og lite passende i forhold til den omorganiseringsprosessen vi har vært gjennom. Tidspunktet kunne knapt vært dårligere valgt og fører for mange til ytterligere spørsmål om hva politikerne virkelig holder på med. Håper at dette utspillet faller på stengrunn hos de besluttede myndigheter.

Til slutt vil jeg få takke alle gamle kollegaer, spesielt de i produksjonsavdelingen, for et godt og fruktbart samarbeid igjennom mange år. Det kommer til å bli litt vemodig å ikke ha dere «der ute» lenger, men dette styrer vi ikke selv. Lykke til i A/S et.

## Dagleg flystyrt

Kva ville skjedd dersom eit passasjerfly av typen Boeing 737 styrta kvar dag året rundt i Europa og 110 menneske omkom? Reaksjonane ville blitt enorme, både frå politikarar og alle andre. Sterke restriksjonar og tiltak ville det iallfall blitt. Truleg ville all luftfart blitt innstilt. Og om det ikkje skjedde, ein stor del av folket ville slutta å reisa med rutefly.

I 2001 mista dagleg 110 menneske livet på vegane berre i EU-landa. Det vil seia at om lag 40.000 menneskeliv gjekk tapt i EU-trafikken i 2001. For Europa totalt er tala ein god del høgare. Tala tilsvarar med andre ord meir enn eit havarent Boeing 737 passasjerfly kvar dag. I tillegg blir kvar einaste dag 4650 menneske skada i EU-vegtrafikken. I 2001 var det over 1,7 millionar trafikkskadde i EU-landa.

Portugal er det verste ulykkeslandet målt i forhold til talet på innbyggjarar. I 2001 omkom 21 menneske av kvar 100.000 innbyggjarar. I Frankrike døyde 14,4 menneske i trafikken for kvar 100.000. Tilsvarande tal for Norge er 4,4. I europeisk samanheng ligg Norge godt an når det gjeld talet på drepne og skadde i trafikken. Det er eit resultat av iherdig innsats frå Statens vegvesen, Politiet og mange andre, og det er eit resultat av at trafikantane er pålagt mange restriksjonar.

Frå framstående samferdselspolitikarar, til og med på Stortinget, blir det hevda at restriksjonane må bli færre og bøtene for trafikksynder må bli mindre. Dei vil ha færre kontrollar, dei vil ha bort automatisk trafikkontroll og i det heile må folket få meir fri-dom i trafikken til å oppføra seg som det passar den enkelte.

Dette er eit syn som byggjer på egoisme og manglande samfunnsansvar. Skal 0-visjon gjelda i vegtrafikken, på same måte som i lufttrafikken, må det dessverre leggjast sterke band på fri-dom til den enkelte.

Harald Sel

Kjelde. EU White Book Traffic & Transportation 2001



**Kristoffer Skjørestad**

Norsk Arbeidsmannsforbund (NAF)

## Skille mellom produksjon og forvaltning

Etter å ha fått tilbud om å skrive innlegg i tillitsvalgtes spalte til Rygjavegens siste nummer er det med blandede følelser jeg tar pennen fatt. Det er trist å miste vår lokale bedriftsblad. Bladet vil bli savnet blant de ansatte.

Alle ansatte i etaten vår er nå godt kjent med at fra 01.01.03 har vi et definitivt skille mellom forvaltning og produksjons. Etter stortingsvalget høsten 2001 fikk vi et nytt politisk tyngdepunkt. Dette har ført til at vi nå er kommet til dette klare skille av nåværende Statens vegvesen.

Mange av oss som har viet store deler av vårt yrkesaktive liv i etaten med en blanding av yrkesstolthet og eigerforhold til oppgavene blir selvfølgelig i første omgang noe vemodig.

Men vi har vært oppmerksom på ønske om økende konkurranseutsetting av offentlig sektor fra regjeringspartiene med god støtte fra FRP. Vår ledelse har derfor internt over lengre tid arbeidet med effektiviseringskrav og tilpassing av organisasjonen for å kunne møte denne situasjonen som nå er et faktum. Jeg mener vi er kommet godt på veg, men det er fortsatt effektiviseringsgevinst å hente og det skal vi bidra med. Vi må ha klart for oss at utgangspunktet har vært en stor landsdekkende forvaltningsbedrift med over 10000 ansatte. Det tar selvfølgelig tid å snu en så stor etat på en forsvarlig måte.

Når vi nå er kommet til dette klare skille så er vi selvfølgelig både motivert og innstilt på full konkurranse av alle produksjonsfelter. Jeg har merket meg at bla. MEF over lang tid har krevd like konkurransevilkår mot vår produksjonsvirksomhet. Jeg er kjent med avtalen mellom NAF-MEF sentralt der det er stor enighet om at det skal arbeides i felleskap for å få på plass flere MEF bedrifter med tariffavtaler. Lokalt her i Rogaland så ser det ut til at MEF bedriftene vrir seg unna den merkostnaden som ligger i det å ha tariffavtale for sin ansatte. Når det gjelder de større landsdekkende entreprenørfirmaene så har de hatt tariffavtaler over lang tid.

Vi skal konkurrere men det skal ikke gå på bekostning av våre opparbeidede lønns og pensjonsrettigheter. Jeg vil ikke under noen omstendigheter akseptere sosial dumping for våre medlemmer på bekostning av konkurranse mot bedrifter som ikke takler tariffavtaler med tilhørende pensjonsrettigheter for sine ansatte.

Det blir også en ny situasjon for de ansatte som bli igjen på forvaltning i Rogaland. Vi får to distriktsvegkontor, et i Haugesund og et i Stavanger. Dette betyr at alle får en helt ny organisasjon med bla. ny toppledelse å foreholde seg til. Her ligger mange utfordringer som vi i felleskap bør arbeide positivt for å få på plass.

Fra 01.01.03. går undertegnede tilbake til ordinært arbeid på forvaltning. Jeg vil avslutningsvis takke alle trofaste NAF medlemmer for god støtte og videre øvrige medarbeidere for et flott samarbeid, og ønske alle lykke til i den nye organisasjonen.

*God Jul*



RETURADRESSE:

Statens vegvesen Rogaland  
Postboks 197, Sentrum  
4001 Stavanger

Regionvegsjef og leiargruppe i Region vest utanfor regionvegkontoret under sitt første møte i Leikanger.

Me ser frå venstre: Distriktsvegsjef Fjordane Oddvin Ylvisaker, leiar ressurseninga Nils Magne Slinde, distriktsvegsjef Haugaland og Sunnhordland Astrid Eide, distriktsvegsjef Hordaland aust Arnfinn Ansok, leiar strategistaben Signe Eikenes, distriktsvegsjef Sogn Paal Fosdal, regionvegsjef Ole Chr. Torpp, distriktsvegsjef Nord-Hordaland Olav Finne, leiar administrasjonsstaben Ingebjørg Ljones og leiar trafikkstaben Jan Tore Odd. Leiar utbyggingsstaben Audun Aaland var ikkje til stades og distriktsvegsjef Hanne Hermanrud i Sør-Rogaland var ikkje tilsett då biletet vart teke.



*Lykke til i Region vest!*



Statens vegvesen  
Rogaland