



Statens vegvesen
Rogaland

Rygjavegen

Nr. 2
mai 1996
24. årgang



Chester Danielsen var på avskjedsbesøk ved alle trafikk- og vegstasjonane, før han slutta som vegsjef og blei pensjonist. Her drøsar han med spesialarbeidar Håkon Østrem og formann Bernt K. Mong under avskjedsrunden på Egersund vegstasjon.

- 4** Den ruvande vegsjefen og det gode mennesket
- 10** Reiselivsprosjektet
- 12** Åpning av Egersund veg- og trafikkstasjon
- 18** Både nedbygging og utbygging ved Nærbø veg- og trafikkstasjon

Rygjavegen

Nr. 2 - april 1996

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Eva Vivoll

Redaksjonsråd
Lewy Dalen
Halvor Folgerø
Anne Elise Njærheim
John Mathias Mathiassen
Sigurd Sæland
Reidun Vehus

Sats/layout
Sissel Gro Norland

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Harald Sel

Baksidefoto
Harald Sel

Opplag
1900 eksempler

Vegsjefens 3 minutter...

Sidan det er siste gongen eg skriv i denne spalta, skulle vel emnet seia seg sjølv? Det må bli takk og farvel.

Ja, det skal nok bli det òg. Men før det, vil eg gjerne vera litt personleg og lufta nokre tankar eg har gjort meg i det siste om det å vera leiar og vegsjef.

Eg vart vegsjef for 25 år sidan, 42 år gammal og er sjølv sagt samd med alle dei som meiner at 25 år er altfor lang tid å sitja som toppsjef, - både for eigen del og for vegvesenet sin del. Eg tenkte ikkje stort på det 25 års-perspektivet då. Eg var ivrig etter å ta fatt, hadde mange idéar (også då!) og følte meg velkommen og etter måten trygg i jobben.

Men eg følte meg ikkje som nokon sjef eller toppleiar. Eg følte meg lite vel i den rollen, - ville helst sleppa. I den tida var det moderne med minst mogleg styring frå oven. Me dreiv med sjølvstyrte grupper, og desse skulle helst ikkje ha nokon formell leiar.

Og sanneleg gjekk det bra den gongen. Me hadde gode tider: 70 åra var vegvesenet sine gyldne år med store oppgåver; store løyvingar og ein straum av nye og dugande medarbeidarar kvart år. Og organisasjonen var stabil. «Rør ikkje funksjonsdelinga», var bodskapen frå Vegdirektøren.

I dag må eg vel berre vedgå at det er naivt å tru at du kan vera formell sjef utan at du også er ein symbolsk, - og difor også ein reell sjef. Eg frys litt på ryggen når eg tenkjer på kor lettvindt og overfladisk eg i mange år såg på leiarrolla og på leiaransvaret. Det er berre takka vera gode og lojale medarbeidarar at det har gått bra.

I dag tyngjer dette ansvaret meg. Å sleppa frå dette ansvaret er ein av dei positive sidene med å slutta. Å føla at eg endå kunne ha mykje gjort på dette området, - på det å vera leiar og berre det, - er ei negativ side med det å slutta.

Og så var det takk og farvel:

Takk for all hjelp (også til det å ikkje vera sjef), takk for innsats og fellesskap. Takk for gode råd, avlastning og omsorg.

Takken går til staben (ikkje minst!) til avdelingsleiarar, til tilsette på vegkontoret og trafikkstasjonane, - til utedrifta, - til alle i Statens vegvesen Rogaland.

Nå skal eg endeleg og med godt samvit praktisera det å ikkje vera sjef, - dersom eg då ikkje er blitt miljøskadd.

Farvellet ventar me med til ein annan gong.

Takk til Chester

Chester Danielsen hadde vore vegsjef i vel eit år, då Rygjavegen kom ut med første nummeret. Han var svært positiv, då tanken om eit bedriftsblad blei reist i det dåverande samarbeidsutvalget. Om formål- og behov for eit bedriftsblad skreiv Chester mellom anna i Rygjavegen nr. 1, 1. årgang: «Vi er spredt over hele fylket, vi har medarbeidere i samtlige av fylkets kommuner. Vårt kontaktbehov er derfor større enn i andre store bedrifter, og vår bedriftsavis har også av den grunn en større misjon.»

I alle år seinare har Chester vore ein viktig «støttespelar» for Rygjavegen. Han har sjølv vore ein flittig bidragsytar, han har kome med konstruktiv kritikk og han har vist forståing for at det er rett å bruka ressursar på eit bedriftsblad. Også for dette takkar me Chester, når han nå sluttar som vegsjef. Me håpar han, som pensjonist, vil ha glede av å få Rygjavegen i posten. Og det ville gleda oss mykje om han framleis tilgodeser oss med både stoff og synspunkt om innhald og stoffval i bladet.

Eva og Harald

INNHALD

Vegsjefens 3 minutter	2
Takk til Chester	2
Ti år inn i framtiden	3
Den ruvande vegsjefen og det gode mennesket	4
Reiselivsprosjektet	10
Mange tungtransport-sjåfører bryt forskriftene om kjøre- og kviletid	11
Opning av Egersund veg- og trafikkstasjon	12
Tor Geir Espedal ny vegsjef?	13
Mikal Rodvelt: Nå puslar eg og har det godt	14
Vegsjefens stab	16
Kryssord	17
Både nedbygging og utbygging ved Nærbø veg- og trafikkstasjon	18
Kjørekurs for eldre trafikanter	20
Kjøre til venstre - for det har vi lært	20
Nye koster i FTU-arbeidet	21
Obligatorisk EØS-kontroll av kjøretøy	21
Personalnytt	22
Minneord: Ola Rosså	22
Bernt Skarås	22
Algot Olsson	22
Reidar Dirdal	23
Tillitsvalgtes spalte	23

NORSK VEG- OG VEGTRAFIKKPLAN 1998-2007 - Ti år inn i framtiden

Av stabsleder Halvor Folgerø



Etter en omfattende prosess la vegkontoret den 1. mars i år fram to dokumenter som vil danne grunnlaget for etatens virksomhet de neste ti årene. Det ene dokumentet er utarbeidet av Vegdirektoratet og dekker stamvegnettet. Det andre dokumentet er utarbeidet av vegkontoret og omfatter det øvrige riksvegnettet og etatens samlede gjøremål ellers. Det er laget en kortversjon av dokumentene som vil bli sendt til alle ansatte i etaten. Begge dokumentene er nå ute på en omfattende høring, før vegsjefen sender sitt endelige forslag til Vegdirektoratet sommeren d.å.

Som overskriften antyder, har vegplanperioden nå en tidshorisont på ti år. Videre er det i denne fasen av vegplanarbeidet lagt opp til strategidrøftinger og ikke prioritering av enkeltprosjekter. Dette er to viktige endringer i det nye styringssystemet for Statens vegvesen, når det gjelder selve vegplanprosessen.

For å framskaffe best mulig grunnlag for utforming av vegplandokumentene har vegkontoret gjennomført ulike problemanalyser av riksvegnettet. Videre er det foretatt en gjennomgang av aktuelle planer på fylkes- og kommunalt nivå, for å se de ulike typene av vegtransport i sammenheng med den øvrige samfunnsplanleggingen. Dessuten er det kommet innspill fra fylkeskommunen kommunene, andre offentlige etater og brukerne av vegnettet.

Endelig har vi gjennomført en rekke beregninger for å finne fram til virkningene av de ulike tiltakene som vegetaten rår over. Tiltakene spenner over et vidt felt som f.eks. gang- og sykkelveger, vegprosjekter, trafikantveiledning og styrket vedlikeholdsinnsetning.

På bakgrunn av dette materialet har vi funnet fram til de utfordringene som etaten står foran og som strategiene skal rettes inn mot. Det har vært nødvendig å foreta et valg mellom alle utfordringene, og vi har kommet fram til at følgende vil stå mest sentralt:

- styrke trafiksikkerhetsinnsetningen, videreføre satsingen på miljøsidene, bygging av gang- og sykkelveger, bygging av et tjenlig hovedvegnett for biltrafikken i byområdene, fast forbindelse mellom Ryfylke og Jæren, bedre vegstandarden på Rv 13 og bedre vegtransportstandarden mellom tettstedene i Nord-Rogaland og Dalane til stamvegnettet

Det er utformet fire strategier: Framkommelighet, miljø, trafiksikkerhet og distrikt. I tillegg er det utformet en anbefalt strategi.

Det er den anbefalte strategien som er av størst interesse. Gjennom utforming av denne har vi søkt både å ivareta hensynet til de utfordringene etaten står overfor, samtidig som det er lagt opp til å oppnå forbedringer på de ulike strategiske områdene.

Vegkontorets anbefalte strategi ivaretar særlig hensynet til økt trafiksikkerhet og styrking av miljøinnsatsen. Men også framkommeligheten for ulike trafikantgrupper vil bli ivaretatt gjennom den foreslåtte satsingen på gang- og sykkelveger, kollektivtiltak og vegprosjekter.



Foto: Eva Vivoll

Gjennom dei 25 åra han var vegsjef, blei fylket vårt bunde saman kommunikasjonsmessig, på ein måte som få kunne drøyma om då Chester sette seg i sjefstolen. Nye, gode og meir trafikksikre vegar i byar og tettfolka område. Ei omfattande utbygging i distrikta, mellom anna med eit skikkeleg ferjetilbod. Seinare er fleire av ferjene erstatta med bruer og undersjøiske tunnelar. For alt dette og meir til, vil Chester bli ståande som ein ruvande person i Rogaland si samferdselshistorie.

Intervju: Harald Sel

Den ruvande vegsjefen og det gode mennesket

Slik er han også for oss, som han har vore sjef for. Den ruvande, kreative og tiltaksrike fagmannen med stor evne til å få ideane og vyene over i handling og realisering. Men truleg vil me hugsa han endå meir som det gode mennesket, - sjefen som hadde omsorg. Chester er seg sjøl og på bylgjelengde med dei fleste, enten han er saman med arbeidare ute på eit anlegg eller han er saman med Kongen på ei stor vegopning.

Fødd i USA

Chester Danielsen er fødd 2. januar 1929 i Milwaukee, USA. Ni år gammal mista han far sin, Daniel. Mora, Bertha f. Alne, reiste då tilbake til Norge. Vikebygd i Sunnhordland blei Chester sin heimstad, gjennom dei siste barneåra og første ungdomsåra.

Dreng på Rennesøy

15 år gammal fekk Chester si første yrkeserfaring, som dreng på Rennesøy i eit halvt år. Han fortel at han lengta veldig heim, men elles hadde han ei god tid hos folket på garden Bø, der han gjorde teneste.

- Eg tente 100 kroner månaden. Eg fekk drikka så mykje mjølk eg ville og eta så mykje eg ville, og det var store ting i krigstida.

Gymnas på Bryne

Fredsåret, 1945, gjekk turen til Bryne og Rogaland landsgymnas.

- Dei fire åra der forma meg, og etter kvart blei eg mellom anna meir utadvent, seier han. - Eg var einstøing og ein «meget alvorlig, ung mann». Høgdepunktet var fredags-ettermiddagane, når

eg var ferdig på skulen og kunne gå på biblioteket. Der lånte eg ei heil bunke med bøker til helgelektyre. Eg las store mengder romanar og anna skjønnlitteratur.

Til topps i stiltevlning

Chester var ikkje berre ein storlesar, mens han gjekk på gymnasen. Han utmerka seg også som stilskrivar.

I ei stiltevlning for gymnasiastar, som Verdens Gang hadde, gjekk han heilt til topps. Premien var 250 kroner, mykje pengar for ein fattig gymnasiast i slutten av 40-åra. Denne storhendinga hugsar han sjølsagt godt.

- Stiloppgåva var noko om kva ungdommen meinte om moralen i tida, og eg hadde voldsom radikale meiningar. Lektor Øyvind Grotmol, som var ein inspirerande norsklærer, likte ikkje stilen,

og vurderte han til dårleg M. Men eg sende han inn til tevlinga. Etter ei tid fekk eg telegram frå VG, med denne ordlyden: «Deres stil premieres. Send foto straks.»

Gjera noko «nyttig»

Med Chester si interesse for filologiske fag, var det mange som undra seg då han valde å utdanna seg til sivilingeniør ved NTH. Om dette seier han:

- Det var ein slags pliktfølelse; i dag vil eg kalla det ein slags forkvakla pliktfølelse. Eg var presenterist til eksamen artium, og følte at eg måtte utnytta dette ved å søka eit lukka studium. Alternativet til NTH var medisin eller sosialøkonomi. Ei vesentleg årsak til at eg valde sivilingeniør-utdanning, var nok elles eit ønske om å få eit yrke der eg kunne arbeida med konkrete ting. Eg ville gjerne gjera noko «nyttig» i livet.

Rogaland har hatt to kongelegvegopningar i Chester Danielsen si vegsjefetid, ei ved Kong Olav og ei ved Kong Harald.

Øverst kjem Kong Harald og Kronprins Haakon Magnus til Arsvågen ferjeleie under opninga av Bokn fastlandssamband 26. juni 1991.

*(Kongen har ikkje berre fått blomar, men også ein vegvesen-hjelm, som gåve frå vegarbeidarane på Bokn.)
Bak Kronprinsen: Vegsjef Chester Danielsen og vegdirektør Eskild Jensen.*

Foto: Harald Sel

Nederst frå opninga av Randøy bru, Hjelmeland, 16. juni 1976. Frå v.: Fylkesmann Konrad B. Knudsen, Kong Olav, ordførar i Hjelmeland Arne Hellelid, vegsjef Chester Danielsen.

Foto: Arne G. Vasbø

Interesser utover teknikk

- Men interessa di for skjønnlitteratur og historie har vel vore til nytte og glede, sjøl om du studerte tekniske fag, blei sivilingeniør og seinare vegsjef?

- På ein måte har det kanskje vore eit visst hefte. Eg har lest lite teknisk litteratur og mykje anna litteratur. På den andre sida har dette vore ein berikelse.

På NTH opplevde eg at studentane ofte var veldig einspora og lite opptatt av anna enn tekniske ting. Mange av medstuden-

tane mine hadde knapt lest ei skjønnlitterær bok. Ei så snever utdanning kan vera farleg, og resultera i at ein blir einsidig i si utvikling.

Når det gjeld arbeidet som vegsjef, er eg glad for at jobben etter kvart utvikla seg til å femna langt vidare enn til det tekniske. Ikkje minst gjeld dette mellommenneskelege forhold. Sånn sett har det eg lærte ved NTH kome heilt i bakgrunnen, men det er ein god ballast.





Chester gifta seg i 1951 med Ingrid Dommersnes. I år kan dei sjå tilbake på 45 års ekteskap.



Familien betyr mykje for Chester. Her er han og Ingrid saman med dei seks barnbarna sine. Framme frå v.: Ane, Ingri og Marte. Bak: Maria, Ingrid med Leo på armen, Chester og Tormod.

Ekteskap og familie

Når Chester skal oppsummera åra i Trondheim, seier han at det var veldig kjekke og sorglause år, då han fekk mange venner. Dertil gifta han seg med Ingrid Dommersnes i 1951, etter eit år ved NTH.

- Ingrid og eg forlova oss i 1949, mens eg var russ. Etter at me gifta oss, jobba ho ved Televerket i Trondheim, mens eg studerte. Ho tente pengar, og så var det billigare å bu saman.

Ekteparet Danielsen har tre barn. Chester er ikkje snau, når han rosar livsleidsager-sken sin gjennom 45 år.

- Ho har vore ei tolmodig kone. Gjennom dei første åra var det mykje flytting og eg har vore mykje bortreist. Alle vil vel føla ein konflikt mellom yrkeskarriere og familieliv. Det å arbeida i vegvesenet og spesielt i den jobben eg har hatt dei siste 25 åra, er dessutan ikkje berre ein jobb, men ein livsstil. På ein måte stel det heile personen.

Til vegvesenet i daud periode

Som ferdig sivilingeniør i 1954, blei Chester tilsett som ekstraingeniør i Statens vegvesen Hordaland, samstundes med sin gode ven, nåverande vegsjef Josef Martinsen.

- Det var den lågaste grada ein kunne få. Årslønna var 8.300 kroner og 2.700 kroner i dyrtidstillegg.

På den tida var det ledige stillingar over alt i etaten. Vegvesenet var inne i ein daud periode og ein lite attraktiv arbeidsplass. Dei fleste ingeniørane var opptatt av kraftutbygging.

Men det endra seg. Etter kvart kom fleire frå mitt kull ved NTH inn i etaten.

På slutten av 1980-åra var me fire klassekameratar som var vegsjefar i kvart sitt fylke på Vestlandet: Eivind Vollset i Møre og Romsdal, Knut Skjånes i Sogn og Fjordane, Josef Martinsen i Hordaland og eg i Rogaland.

Rask karriere

- Eg begynte i vegvesenet i rett tid, seier Chester. - Eg var klar over at før eller seinare ville bilrasjoneringa bli oppheva. Vegnettet var dårleg og nedslite; eg skjøna at mykje måtte skje og at det ville koma store utfordringar for etaten.

Og utfordringar fekk den unge ingeniøren, samtidig som han gjorde ein rask karriere.

Å vera i media sitt søkelys, er også ein del av vegsjef-jobben. Det er ei oppgåve som Chester har utført på ein framifrå måte. Ikkje minst rosar mediafolk Chester for at han er ærleg og open. Her eit artig bilete frå ein av dei mange intervju-situasjonane. Chester blir intervjuva av NRK's Tore Austbø under ei synfaring på Kyststamvegen.

Foto: Tormod Nag

Etter ei tid blei han avdelingsingeniør 2 i Sogn og Fjordane. I 1958 kom han til Rogaland som avdelingsingeniør 1, og var då den yngste i heile etaten med denne tittelen.



Distriktsutbyggingsetat

Utbygging av Ryfylkevegen var hovudoppgåva den første tida i Rogaland.

- Det var ei utfordring, og det var moro, seier han. - Mange kjekke folk å samarbeida med. Sildefisket slo feil i desse åra, og om vintrane var det svære sysselsettingsarbeid. Dei dreiv på den gamle måten utan ein einaste maskin, bortsett frå kompressor og luftboring.

- Kva hadde tida di på Ryfylkevegen å seia, når du har vore ein vegsjef med stor forståing for betydninga av samferdselsutbygging i distrikta?

- Det var nok ei god erfaring, også i den samanhengen. Men elles var vegvesenet ein distriktsutbyggingsetat heilt til 1963. Innan bygrensene hadde kommunane all vegbygging. Den nye vegloven i 1963 endra på dette. Fram til då var oppgåvene å byggja vegar til veglause bygder og å oppretta eit regionalt hovudvegnett.

I byane hadde me ikkje dei store problema med vegane. Trafikkteknisk kompetanse hadde ikkje vegvesenet i det heile. Me hadde eit trafikklys og ikkje eit einaste kanalisert kryss i Rogaland utanom byane.



Arbeid med Ryfylkevegen var Chester si første store oppgåve, då han kom til Rogaland som avdelingsingeniør 1 i 1958. Her er han saman med brørene Bjørn (t.v.) og Birger Sandvik under 25-års jubileet for Ryfylkevegen i Sand sommaren 1990.

Foto: Johan Lund

Vegdirektoratet og Norsk vegplan

I 1964 flytta familien Danielsen til Oslo, og Chester gjekk inn i ei nyoppretta stilling ved Vegdirektoratet som overingeniør for vegutbygging i byar. Men den jobben hadde han berre i nokre månader. Då blei han tilsett som leiar for Vegdirektoratet sitt anleggskontor.

Samtidig starta arbeidet med den første Norsk vegplan. Frå hausten 1964 var Chester sekretær for vegplanarbeidet, og arbeide meir eller mindre med dette til planen var ferdig i 1969.

Stortings-sekretær

Behandlinga av Norsk vegplan 1970-73 var ei av dei største sakene som til då hadde vore oppe i Stortinget sin samferdselskomite, og Chester blei då tilsett som mellombels sekretær for komiteen.

I mellomtida var han tilsett som driftssjef i Statens vegvesen Rogaland, men fekk permisjon for å arbeida i Stortinget. Som

sekretær der opplevde han mellom anna regjeringsskrisa, då regjeringa Borten gjekk av i mars 1971.

- Eg kom inn til samferdselsminister Haakon Kyllingmark. Han sat med sin 7. sans, som var tettskriven med avtaler i veker og månader framover. «Sjå her», sa han, «nå er det blankt alt framover.»



I Chester si vegsjef-tid er det bygt mange gang- og sykkelvegar i fylket, slik at Rogaland nå er det fylket i landet som har flest km gang- og sykkelveg. Her sykklar han saman med vegmeister Per Skårland langs riksveg 44 i Hå, på ein av gang- og sykkelvegane som er bygt etter den såkalla Håmodellen. Fotoet er frå ein bedrifts-sykkeltur, som vegkontoret arrangerte i 1988.

Foto: Harald Sel

Vegsjef

Ikkje lenge etter overtok Chester Danielsen som vegsjef i Rogaland, frå 1. juni 1971.

- Kva var viktigaste oppgåvene du gav deg i kast med som vegsjef?

- Det var så mykje. Første dagen min som vegsjef var eg på synfaring på Suldalsvatnet, for å sjå på planane for Suldalsvegen. Mange anlegg var på gang, men arbeidet på motorvegen sørover frå Stavanger låg nede. I to år fekk ikkje prosjektet løyvingar, og ein ferdig firefelts veg slutta ved påhogget til tunnelen gjennom Auglendshøgden. Ein 17. mai gjekk russen i toget og kalla vegen for Chesterfield. Chester seier at motorvegen har vore eit ork, på ein måte.

- Me har bygd bit for bit, - ete seg fram, - seint. Arbeidet var i gang då eg starta som vegsjef og er ikkje ferdig, når eg nå sluttar. Det er det drygaste arbeidet eg har vore med på.

Få til i fellesskap

- Eg har hatt mange glade stunder som vegsjef, seier Chester.

- Generelt kan eg seia at det som har gleda meg mest, er alt det me har fått til i fellesskap. Det er vel hovudgrunnen til at eg er så glad i vegopningar. Då viser me at me får noko til; noko som alle - heile vegvesenet - er med på, og ikkje minst vegarbeidarane. Når den nye vegen blir tatt i bruk, er det vegarbeidarane som har arbeidd mest med han.

Eit høgdepunkt i Chester sin vegsjefkarriere var realiseringa av Rennfast. Omlegginga frå lokalbåtar til ferjer i 1970-åra, var eit anna stort arbeid. Han nemner også gleda over alt som er utretta på veg- og samferdselssektoren i Stavanger- og Sandnes-området.

Men elles er det summen av heile verksemda til Statens vegvesen Rogaland gjennom dei 25 åra, som «varmar» godt.



Første arbeidsdagen som vegsjef var Chester på synfaring på Suldalsvatnet, i samband med planlegginga av Suldalsvegen. Her frå opninga av Suldalsvegen i desember 1978, ved dåverande samferdselsminister Ronald Bye.

Foto: Olav Handeland



Den vellukka gjennomføringa av Rennfast-prosjektet er utvilsomt eit av høgdepunkta i Chester sin karriere. Her frå opninga av prosjektet 30. nov. 1992, ved kommunalminister Gunnar Berge. Frå v.: Ordførar i Rennesøy Svein Helgesen, kommunalminister Gunnar Berge, vegsjef Chester Danielsen og vegdirektør Olav Sjøfteland.

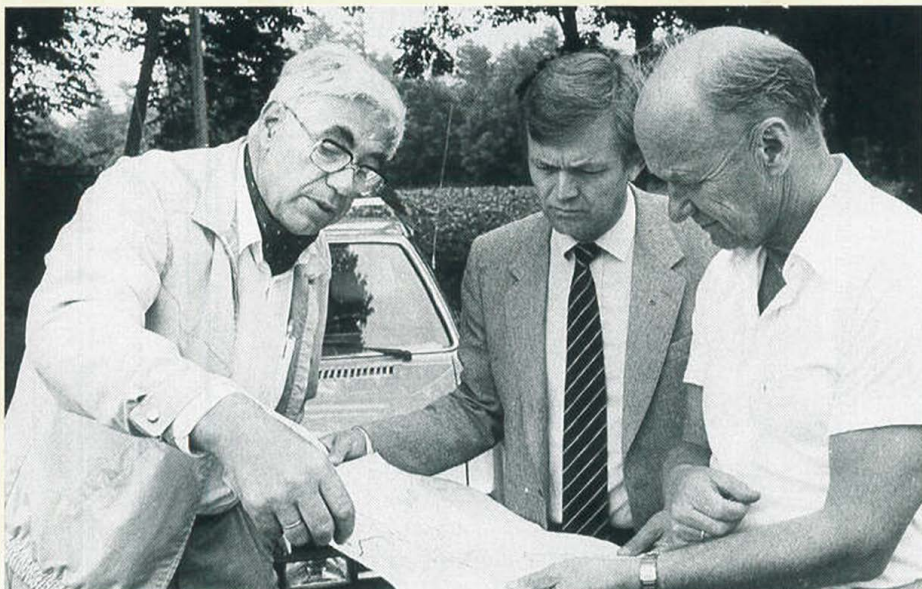
Foto: Harald Sel

- Motorvegen har vore eit ork, på ein måte. Arbeidet var i gang då eg starta som vegsjef og er ikkje ferdig, når eg nå sluttar, seier Chester.

Her er han saman med dåverande samferdselsminister Johan J. Jakobsen og tidlegare rådmann i Sandnes Njål Norheim (t.h.) under ei motorveg-synfaring i 1983. Spørsmålet var om parsellen Sandved - Øsli skulle byggjast over Presthei eller Høylandsmyra.

Jakobsen valde Presthei.

Foto: Knut S. Vindfallet



Frå fattigmanns- til kompetanseetat

- Eg har vore med på ei utvikling, slik at nesten kvar meter av riksvegnettet i Rogaland er omlagt eller utbetra. Alle riksvegane har asfaltdekke, og nesten alle har 10 tonns tillatt aksellast. Me har greid å halda unna for den veldige auken i biltalet, utan at me har fått dei store problema. Eg syns det viser at ein, langt på veg, kan byggja seg ut av trafikk-problema.

- Elles er eg stolt over at me i dag står fram som ein vel ansett etat, både blant publikum og elles. Dette er nok ein viktig grunn til at me ikkje har problem med å rekruttera gode folk. Nå er me ein kompetanseetat, både ute på vegen og elles. Då eg starta i Statens vegvesen var det ein fattigmannsetat. Eg var med på å ta inn folk om våren, og måtte utføra det tunge arbeidet å seia dei opp om hausten. Dessutan var løna dårleg.

Fruktbare samarbeid

Den avtroppande vegsjefen seier at han er glad for det gode samarbeidet han har hatt med kommunane i fylket.

- Eg veit at det ofte er problem elles i landet mellom store bykommunar og Statens vegvesen, mellom anna på det faglege planet. Men i Rogaland har det faglege samarbeidet vore veldig godt heile tida.



Chester fortel at han, då han blei vegsjef, hadde som målsetting å besøka anlegg og utestasjonar ein gong i kvartalet. Det har han ikkje fått tid til, men han har lagt stor vekt på å ha kontakt med vegarbeidarane. Her frå ein matpause saman med arbeidarane på Hinna bru i desember 1995.

Foto: Harald Sel

Chester har samarbeidd godt med mange, for ikkje å seia dei fleste. Likevel vil han særleg nemna to personar: Arne Rettedal og Bernt Svihus.

- Mens Bernt Svihus var rådmann i Stavanger, hadde me eit fruktbart samarbeid, mellom anna om Bergelands-tunnelen og ny E18 gjennom Kannik.

- Mindre godt og fruktbart var ikkje samarbeidet med Arne Rettedal. I ca 15 år, fram til han blei statsråd, var han

både ordførar i Stavanger og leiar i Fylkessamferdselsstyret.

Dei verkelege livsverdiane

Og nå er det slutt med den yrkesaktive epoken, der jobben ikkje berre har vore eit arbeid ein skulle utføra, men også ein livsstil. - Kva nå, Chester?

- Eg gler meg veldig til å få meir tid. Eg har forsømt så mykje. Då Ingvar Carlsson nyleg gjekk av som statsminister i Sverige, sa han noko slikt som at nå skulle han fundera over- og konsentrera seg om dei store og vanskelege spørsmåla i livet. Eg får seia noko liknande: Nå skal eg konsentrera meg om det som har verkeleg verdi i livet.

- Eg kjem til å opphalda meg ein god del og sysla med ulike ting på hytta i Vikebygd. Så vil eg gjerne lesa og arbeida med skrivearbeid.

«Hole» på Vegkontoret

- Tidlegare vegdirektør Eskild Jensen ga meg det rådet: Når du sluttar, finn deg noko heilt anna å sysla med. Bryt med vegvesenet og begynn eit nytt liv. Slik har eg ikkje tenkt det. Eg skal ikkje bli nokon sjuande far i huset, men eg vil ikkje bryta med vegvesenet fullstendig. Eg har sett fram ønsket om eit lite krypinn med PC på vegkontoret - ei slags hole. Så til ei viss grad, kjem eg nok til å gå igjen her.

Og for å avslutta like personleg som ein opna dette intervjuet: At Chester har tenkt «å gå igjen her», er godt å høyra for alle oss som set så stor pris på han - som menneske og som sjef.



Chester i den vegsjefrolla, som han truleg har likt best, omgitt av barn og andre glade menneske under vegopningar. Her «kvitterer» Malin Bruland med eit strålende smil, mens Chester klipper ein bit av snora til henne. Fotoet er frå opninga av ny Rv 13 gjennom Bratlandsdalen i september 1995.

Foto: Eva Vivoll



REISELIVSPROSJEKTET

i Statens vegvesen

Av Svein Nyback Nilsen



Prosjektleder
Svein Nyback Nilsen

I forbindelse med behandlingen av NVVP i 1993 kom Stortingets samferdselskomite med en henstilling om at vegen som reiselivsprodukt burde videreutvikles og markedsføres:

- Vegen er ryggraden i reiselivet, og gjennom Reiselivsprosjektet vil Statens vegvesen nå finne gode måter å utvikle vegen som et ledd i det totale reiselivsproduktet.
- Vi vil gjennom Reiselivsprosjektet bidra til å øke verdiskapingen innen turistnæringen.

4 prøveprosjekt

Den overordnede styringen i Reiselivsprosjektet skjer fra Vegdirektoratet mens arbeidet med prøvestrekningene er lagt til 4 prøvefylker.

- | | | |
|--------------------|--------|-------------------------|
| ● Nordland | Rv 17 | Kystriksvegen |
| ● Sogn og Fjordane | Rv 55 | Sognefjellsveien |
| ● Oppland | Rv 258 | Gamle Strynefjellsveien |
| ● Hordaland | Rv 7 | Turistveg Hardanger |



Kystlandskap utenfor Mong ved Rv 44 mellom Hauge i Dalane og Egersund, som en kan oppleve ved å ta en liten avstikker fra Nordsjøvegen.
Foto: Harald Sel

Satsing i de øvrige fylkene

Prøveprosjektet skal skaffe oss erfaringer både i forhold til videre satsing i øvrige fylker, men også gi grunnlag for neste vegplanperiode, for derigjennom å anbefale hvilket ambisjonsnivå vi skal ha for etatens videre satsing. Arbeidet med turistvegene i de øvrige fylkene er foreslått igangsatt og vi er nå i gang med organiseringen av arbeidet i vårt fylke. De aktuelle turistvegene i Rogaland er:

- | | |
|----------------|---|
| ● Nordsjøvegen | Åna Sira - Haugesund |
| ● Ryfylkevegen | Sandnes - Røldal |
| ● Fjellvegen | Gjesdal - Vest - Agder gr. (Videre til Suleskard - Setesdal - arm til Lysebotn) |

I Rogaland er undertegnede utpekt som prosjektansvarlig, dels for å påse at grunnelementene for turisme blir ivaretatt ved all nybygg av veg og ved større vegutbedringer, og være pådriver og kontaktledd m. h. t. å utvikle turistrutene.

Også delprosjekter

I tillegg til de 4 prøvestrekningene har Vegdirektoratet satt i gang 4 delprosjekter, skilting, utforming/utbygging og drift, trafikantinformasjon og fergetilbud.

Skilting

Vi skal ikke nødvendigvis øke skiltmengden, men « rydde opp» slik at en oppnår en mer enhetlig og lettfattelig skilting hvor turistvegene prioriteres med nye symboler og skiltutforming. Serviceskilting, informasjonsskilting og vegvisning er viktig å se i en sammenheng.

Utforming/utbygging og drift

Vi skal ta i bruk nye retningslinjer og regler for utforming, bygging og drift av turistrutene.

Trafikantinformasjon

Vi skal tilrettelegge trafikantinformasjon for brukerne ved bedre informasjonsskilting (infotavler, kart, gardsturisme, bobil, reklame).

Fergetilbud

Bedre frekvens og åpningstider på turistrutene og utarbeide materiell som inneholder opplevelse, informasjon, service og tilbud ombord i fergene.

Gi tilbud på fergeleier så som, lekearealer, rastemulighet, kiosk/salg, informasjon m.v.

Miljø

Reiselivsprosjektet må ved tiltak og tilrettelegging legge naturmiljøets bæreevne til grunn for alt vi foretar oss. Vi må skaffe oss bedre kunnskap om naturens tålegrense og vi må spille på lag med miljømyndigheter, kulturetater og andre som har bedre kunnskap enn oss på hvordan en for eksempel kan unngå å overbelaste de mest sårbare naturområdene.

Mange tungtransport-sjåførar bryt forskriftene om kjøre- og kviletid

Rogaland kom betre ut enn gjennomsnittet, ved ein landsomfattande kontroll i mars av kjøre- og kviletid for tungtransport-sjåførar. På landsbasis var det 14,3 prosent brot på forskriftene og i Rogaland 11,2 prosent. Ved ein tilsvarende kontroll i mars 1995, var det 9,1 prosent på landsbasis, mens Rogaland var oppe i nesten 15 prosent. Statens vegvesen ser alvorleg på at det er så mange brot på reglane om kjøre- og kviletid.

Tekst og foto: Harald Sel

Under kontrollen blei mellom anna mange forarar tatt for at dei ikkje hadde hatt samanhengande kvile på minst ni timar i løpet av eit døgn. Dette er ein type brot som fører til klart større ulykkesrisiko.

Rygjavegen var innom kontrollen ved E18 på Søyland i Gjesdal. Og her starta det ganske dårleg. Etter berre kort tid, sto to vogntog parkert på rasteplassen. Føraren av den eine doningen måtte ta seg åtte timars sove-pause, etter å ha kjørt for lenge utan kvil. Det andre vogntoget blei avskilta, etter som kjøretøyet ikkje hadde gjennomgått pålagt teknisk kontroll, den såkalla EU-kontrollen. Sjøl om dette først og fremst var ein kontroll av kjøre- og kviletid, blei det også slått ned på andre alvorlege regelbrot.

Nå blei ikkje resultatet totalt for kontrollen på Søyland, dårlegare enn for dei andre kontrollstadane i fylket. Alt i alt blei det kontrollert 285 forarar i Rogaland, og av desse hadde 32, som altså tilsvare 11,2 prosent, brote reglane om kjøre- og kviletid. I tillegg blei det registrert ein del brot på andre forskrifter.



Sverre Dybdahl kontrollerer diagramskrivar-skivene til ein av tungtransport-sjåførane som blei stansa på Søyland. I dette tilfellet var det fort gjort å slå fast at alt var i orden.



Samråding i Statens vegvesen sin kontrollbil om eit «vanskeleg tilfelle». Frå venstre: Turid Loland, Svein Kyte og Anne Marie Torsvik.

I januar 1995 var det byggestart for den nye stasjonen. Egersund vegstasjon hadde allerede sitt bygg på Slettebø og nybygget til trafikkstasjonen er bygget sammen med den eksisterende bygningen.

Trafikkstasjonen i Egersund har nå 1100 kvm. å boltre seg på inne, og utearealet ble utvidet fra 17 til 27 mål.

Inne i bygget finner vi innbydende lokaler.

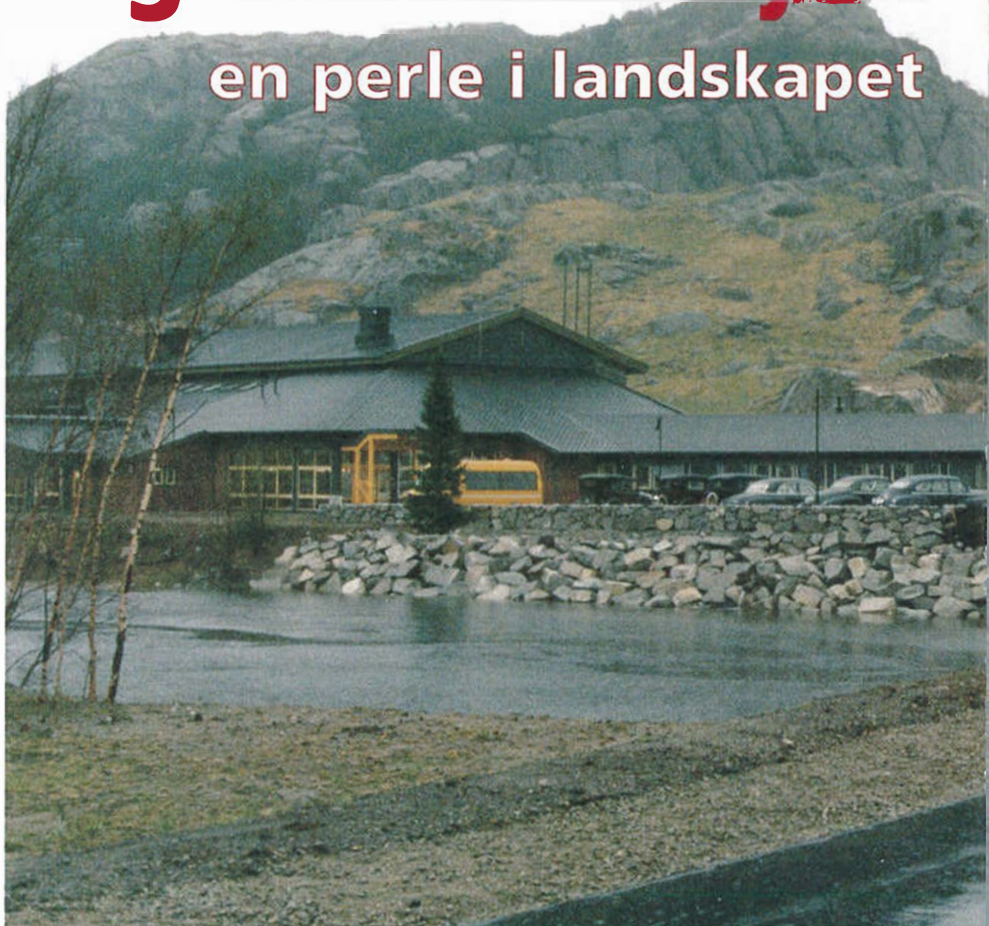
Kontorer, resepsjon, teorirom, møtelokaler og kantine er lyse og trivelige.

Kontrollhallen like så, med to løp, personbilløpet på 23 meter og lastebilløpet 32 meter.

Det var stor festivitas i Egersund torsdag 25. april. Flaggene var heist til topps, og innbudte gjester var kommet fra fjern og nær til feiring av

Egersund veg- og trafikkstasjon

en perle i landskapet



Tekst: Eva Vivoll Foto: Harald Sel



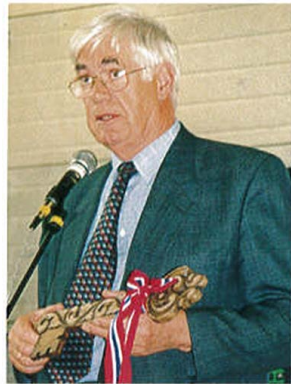
Vegsjefen i hyggelig passiar med noen av gjestene under bespisningen. Fra venstre ser vi Bjørn Høgevold fra Statsbygg, ordfører i Egersund Solveig Ege Tengedal, vegsjefen, Arne Bertelsen fra Bertelsen og Garpestad als, Bjarne Askvik fra als Jærentreprenør og Erik Sjøtil fra Sjøtil & Fornæss als.

Mange gjester og gode ord

Det var lastebilhallen som var gjort om til festlokale til åpningsfesten. Over 80 innbudte hadde funnet vegen dit, og det manglet ikke på godord og lykkeønskninger for den nye stasjonen. Representanter fra Statsbygg (som er den formelle eier av bygget), entreprenører, konsulenter og leverandører roste alle det gode samarbeidet i byggefasen. Og mange av brukerne, som også var invitert, så fram til et fortsatt godt samarbeid i hensiktsmessige lokaler.

Nøkkelstafett

Den symbolske nøkkelen vandret fra hånd til hånd. Bjarne Askvik fra Jærentreprenør hadde fått første etappe, så vandret den videre til Statsbygg ved



Vegsjefen viser fram den nydelig utskårne nøkkelen som ble brukt under overleveringen. Nøkkelen er laget av Bjørn Sandvik, som har arbeidet i vegvesenet i en årrekke, og nå er pensjonist.



Distriktsleder Leif Ødegård hadde sjarmøretappen i nøkkelstafetten.



Selv om været ikke viste seg fra sin beste side på åpningsdagen, ligger Egersund veg- og trafikkstasjon vakkert til i terrenget.

Rein Renslo, Vegdirektoratet ved Ingolf Budeng, Statens vegvesen Rogaland ved vegsjef Chester Danielsen og Trafikkavdelinga ved trafikksjef Svein Magne Olsen. Selve sjarmøretappen hadde selvfølgelig distriktsleder Leif Ødegård fått. Nøkkelen var nydelig skåret ut i tre av en vegvesenpensjonist, Bjørn Sandvik, og den vil få sin velfortjente plass på veggen i nybygget.

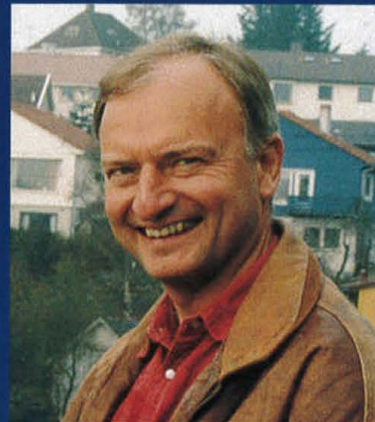
Arbeidsmiljøet

Før de ansatte på trafikkstasjonen er flyttingen til Slettebø som å komme til en ny verden. Fra en kummerlig tilværelse i leide lokaler, er nybygget blitt en rasjonell og trivelig arbeidsplass. All virksomhet er samlet på en flate og det er lagt stor vekt på det fysiske

arbeidsmiljøet. Alle rom er tilpasset både funksjonærer og brukernes behov. Skrankene er ergonomisk tilpasset. Det er lagt særlig vekt på et godt varme- og ventilasjonsanlegg. Hvert rom kan varmereguleres individuelt, og ventilasjonen avgir hverken støy eller trekk. Kontrollhallene har også et meget godt avtrekkssystem.

Nytt navn

Navnet på den nye stasjonen er altså Egersund veg- og trafikkstasjon. Navnet avspeiler at både Trafikkavdelinga og Produksjonsavdelinga nå er samlet under ett tak. Med en slik felles enhet skal publikum i sør-fylket få utført praktisk talt alle oppgaver innen veg- og trafikkspørsmål.



Tor Geir Espedal ny vegsjef ?

Når Rygjavegen går i trykken, er det ennå ikkje avgjort kven som blir Chester Danielsen sin etterfylgjar som vegsjef. Saka ligg nå i Samferdselsdepartementet, som utnemner vegsjefane.

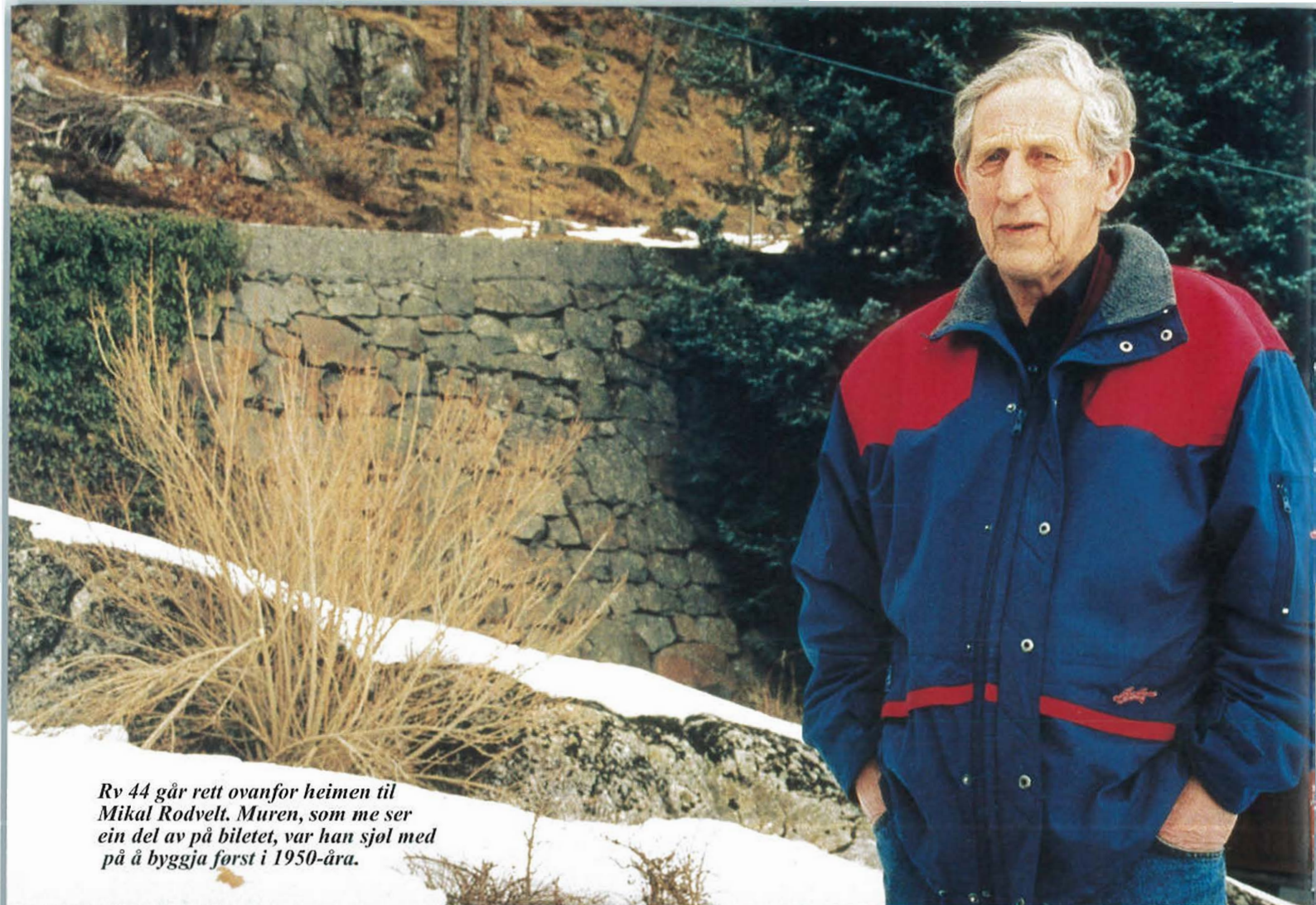
Ved den ordinære søknadsfristen var det berre kome inn tre søknader.

Vegdirektøren forlenga difor fristen og oppmoda aktuelle kandidatar om å søkja. Etter dette søkte også produksjonssjef Tor Geir Espedal.

I si forebels innstilling, som har vore ute til høyring, hadde vegdirektøren denne rangeringa:

1. Produksjonssjef
Tor Geir Espedal, Rogaland
2. Trafikksjef
Hans I. Seland, Vest-Agder
3. Trafikksjef
Svein Magne Olsen,
Rogaland

Mellom høyringsinstansane var Rogaland fylkeskommune, men Fylkesutvalet avgjorde at avstemminga skulle vera hemmaleg.



Rv 44 går rett overfor heimen til Mikal Rodvelt. Muren, som me ser ein del av på bildet, var han sjøl med på å byggja først i 1950-åra.

Mikal Rodvelt, etter ein lang «arbeidsdag» i vegvesenet:

- Nå puslar eg og har det godt

Farfaren, som også heitte Mikal Rodvelt, var den første vegvaktaren på strekninga midt mellom Egersund og Sokndal, då han blei tilsett i 1891. Faren, Andreas, overtok som vegvaktar i 1932. Dei to brørene hans, Alf og Petter, om begge er døde, arbeidde i Statens vegvesen. Og sjøl hadde Mikal Rodvelt 30 års teneste i Vegvesenet, då han blei pensjonist i 1988. - Men nå er det slutt med vegarbeidartradisjonen. Dei to barna våre har funne seg anna arbeid, seier Mikal.

Tekst og foto: Harald Sei

Mikal Rodvelt og kona Berit bur tett inntil Rv 44, omtrent midtvegs mellom Egersund og Hauge i Dalane. Frå huset har dei utsyn mot to høge og staselege steinmurar, ein på den gamle hovudvegen og ein på nåverande Rv 44 forbi Rodvelt, som var ferdig i 1954.

- Den gamle muren var farfar min med på å byggja, muringa på den nye veggen har eg sjøl vore med på. Men det er den gamle som er finast, seier Mikal.

Sau, ved, dreiebenk og båt

Det var rett før lemninga. då me besøkte ekteparet heime på garden deira. Dei har trappa ned gardsdrifta, slik at berre 12 sauer skulle ha lam i år.

- Nå puslar me og har det godt, seier Mikal. Men når han vidare fortel om det

han «rutlar» med, kan me fort slå fast at 74-åringen ikkje berre kosar seg med nokre få hobby-sauer.

Fleire famnar ved har han hogd i vinter. - Det er så pass at eg har til meg sjøl og til ungane, seier han.

Så har han innreia eit hobbyrom i løa, med dreiebenk og remediar. Mikal fortel at han aldri hadde vore borte i dreieing, før han blei pensjonist. Men nå kan ein slå fast at han har lært det. Han viser oss boller, skåler og anna, den eine tingen meir veldreia enn den andre. I tillegg driv han litt med restaurering av gamle møblar. Det er også eit arbeid han likar å «rutla og pusla» med.

Og så har han båt, som han om sommaren brukar til fiske og friluftsliv.

Lange arbeidsreiser

Som frisk pensjonist er det godt å ha gard og skog å stella med. Like enkelt var det

ikkje alltid, mens Mikal arbeidde i vegvesenet. Frå midt i 1960-åra til 1984 arbeidde han med det transportable knuseverket og med oljegrus. Knuseverket var plassert på ulike plassar og ofte langt frå Rodvelt, som f.eks. i Jøsenfjorden og i Dirdal, fortel Mikal.

- I 1970 åra budde eg ofte ute i vekene. Og så arbeidde me annan kvar laurdag. Så det blei lite tid heime. Så det var helst kona som måtte ta seg av både gardsdrifta og alt det andre i heimen.

- Den tida eg arbeidde i Jøsenfjorden, reiste eg heimanfrå grytidleg måndags morgon. Så hadde me lange dagar, slik at me arbeidde inn fredagen og kunne reisa heim torsdag ettermiddag. Men det var seine kvelden før eg var heime. Så fredagen gjekk eg helst i svime, før eg kom til hektene att etter ei hard veke.

Med sykkel og til fots

Før han fekk bil, kunne det også vera tungvint å koma til og frå arbeid. I 50-åra arbeidde han f.eks. ei tid på Eigerøyvegen i Eigersund. Då sykla han bortimot 20 km kvar veg, til og frå arbeid, i all slags ver.

- Men, seier Mikal, alt dette er lite i forhold til arbeid og arbeidsveg som farfar min kunne ha. Ei tid arbeidde han i eit grustak i Rekefjord i Sokndal. Då gjekk han 15 km til fots frå Rodvelt til arbeidsplassen. Arbeidsdagen var på 10 timar. Deretter var det å ta føtene fatt, for å koma heim att.

Arbeid utanfor stovedøra

Lange og tungvinte arbeidsreiser, ja. Mikal kan fortelja mykje om det, både for sin eigen del og for andre vegfolk. Men så har han også opplevd å ha

arbeidsplassen rett utanfor stovedøra. I 1949 starta anlegget med ny veg forbi Rodvelt, med Mikal som ein av arbeidarane. Dette var det første større arbeidet med å utbetra den smale og svingete hovudvegen mellom Egersund og Sokndal (nåverande Rv 44).

- Me arbeidde i eit år. Då var det slutt på pengane, og i eit heilt år skjedde det ingenting. Så den tida arbeidde eg i Egersund-området. Så kom me igang att på Rodvelt i 1951 og i 1954 var me ferdige. Så lang tid tok det å få ferdig ein vegstube på 1 km.

Frå handboring til luftboring

I den første tida på Rodvelt dreiv dei med handboring, fortel Mikal. Etter ei tid kom luftboring. Men det likte ikkje basen, Børild Skåra, så godt. Det gjekk så fort at ein måtte lessa heile tida. Han likte betre når ein kunne bora i ein periode, så skyta og deretter i ein periode lessa steinen på vaggan og kjøra han til fyllinga.

Akkord opptil kr 3,50

På ein del av vegen ved Rodvelt blei det på nedsida bygt høge murar for hand. Dei hadde akkordløn både for sprenging og muring. Dei fekk 12 kr kvadratmeteren for muringa og 5 kr kubikkmeteren for utsprengt fjell. Men så var det også ei øvre grense for akkordløn; ein kunne ikkje tena meir enn kr 3,50 for timen. Men den ordninga var nok ikkje alltid like gunstig for vegvesenet, fortel Mikal.

- Når me hadde godt fjell og det gjekk rakleg, kom me over grensa på kr 3,50, når me arbeidde passeleg hardt. Men det var me ikkje interesserte i, etter som me



Mykje ansvar fall på Berit Rodvelt, når mannen hadde lange arbeidsreiser og ofte var borte heile vekene. - Ho måtte helst ta seg av både gardsdrifta og alt det andre i heimen, seier Mikal.

ikkje fekk utbetalt meir enn 3,50. Så måtte me gjerne ta det rolig ei veke eller to, for å koma ned i den «rette» timelønna.

Kunne tenkt meg skulegang

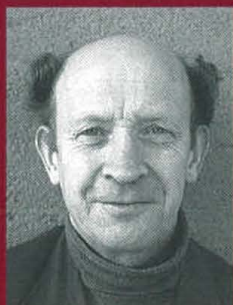
Mikal Rodvelt seier at Statens vegvesen har vore ein god arbeidsplass, og han har mange gode minne frå dei mange åra i etaten. - Men, legg han til, - hadde eg vore ung i dag, trur eg ikkje eg hadde blitt vegarbeidar. Då hadde eg satsa på skulegang. Men det var ikkje sjanse til skulegang då eg var ung. Det var ikkje tale om at vanlege arbeidsfolk og bønder hadde råd til å kosta skule på ungane sine.



Frå stova kan Mikal også sjå ein av murane på den gamle hovudvegen forbi Rodvelt. Den muren var farfar hans med og bygdde i 1890-åra. - Den gamle er finare enn den eg var med på å mura på nyevegen ca 60 år seinare, seier Mikal.

VEG- SJEFENS stab

Stabens primære oppgave er å være en støtte for vegsjefen i hans ledelse av etaten gjennom rådgiving og gjennom oppfølging av virksomheten i etaten. Til forskjell fra avdelingene har staben ikke resultatansvar. Staben er ansvarlig for oppgaver innen strategisk planlegging, helhetlig styring og utvikling av etaten, oppfølging og rapportering i forhold til de enkelte avdelingene samt kontakt mot overordnede myndigheter og våre omgivelser på et generelt grunnlag.



Halvor Folgerø



Åsta B. Andreassen



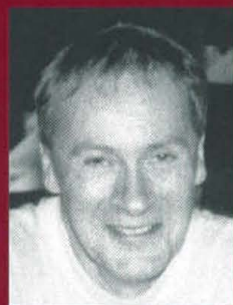
Jorunn Bokn



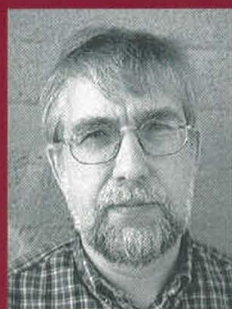
Kari Mehla



Knut Nyland



Harald Sel



Georg Ullenes



Eva Vivoll

Av Halvor Folgerø Foto: Bård Asle Nordbo

De viktigste oppgavene for stab er: Samfunnsplanlegging, strategisk planlegging gjennom samordning av arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) og Fylkesvegplaner (FVP), mål- og rammestyring, koordinering og oppfølging av budsjetter, kvalitetsikring, koordinering av etatens miljø- og FOU-innsats, informasjon, samt ulike fellesoppgaver som sekretariatsarbeid for Komité for samferdselssaker, vegåpninger og løpende saksbehandling. Videre samarbeider staben med HMS-enheten som faglig har direkte linje til vegsjefen.

Stab er organisert ut fra prinsippet om at medarbeiderne i enheten utgjør et team, uten faste grenser mellom den enkelte medarbeiders arbeidsoppgaver (integreert stab). Dette gir et fleksibelt opplegg og skaper bredde ved at personer med ulik bakgrunn arbeider sammen om konkrete oppgaver.

Kryssord nr. 2/96

VANNRETT

1. Selskap
5. Blomst
11. Tunnel
12. Mage
13. Kort
14. Kvalme
19. Pussig
20. Mål
21. Voks
22. Bi
24. Sannsig
27. Tjener
28. Veg
29. Elv
30. Sjømann
31. Drikk
32. Matsort
33. Forhøyninger
35. Rundkast
36. Kjærlighetsgud
38. Lever
40. Vekst
41. Tidsrom
42. 3,14
43. Dedisere
44. God

LODDRETT

2. Enset
3. Hellig
4. Giftig
5. Moro
6. Månefase
7. Adv.
8. Gir
9. Ibsenskikkelse
10. Avgått
14. Spurte
15. Lars Berg
16. Nest bakv.
17. Melkeproduktet
18. Gudinne
23. Månefase
24. Pålegg
25. Utrop
26. Etterskrift
27. Krumbøyd
32. Merkelige
34. Brøle
37. Redskap
38. Spis
39. Smerte



Løsningen på kryssord nr. 2/96 sendes til:

RYGJAVEGEN

Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 29. mai 1996

Innsendt av:

Adresse:

.....



Et FLAX-lodd til de to første løsningene som trekkes ut.

Vinnere av kryssord nr. 1/96

Arvid Eide
Furulia 30
4060 Kleppe

Eli Undheim
Nærbø veg- og trafikkstasjon

Rett løsning nr. 1/96

Etter omorganiseringa:

Både nedbygging og utbygging ved Nærbø veg- og trafikkstasjon

Overgang frå å ha vedlikehaldsansvar for riks- og fylkesvegane på Jæren, til å vera ei avdeling under Egersund. Dette er største endringa for Nærbø veg- og trafikkstasjon på Søyland, etter omorganiseringa i fjor sommar.

Utbygginga ved stasjonen til å kunna utføra fleire biltilsynsoppgåver, er den andre store endringa.

Ved omorganiseringa blei kommunane Time og Gjesdal overført frå Stavanger-til trafikkdistrikt Sør-Rogaland i Eigersund, og innbyggjarane i desse kommunane kan nå få utført dei fleste biltilsynstenester på Nærbø.

For alle, som tidlegare hadde base ved Nærbø vegstasjon, har det elles vore ei omstilling at ein nå i større eller mindre grad blir styrt frå Egersund.

Tekst og foto: Harald Sel

Forskning og utvikling

Spesielt for Nærbø veg- og trafikkstasjon er elles forskning- og utviklingsarbeidet, som er lagt til stasjonen. Dette arbeidet blir organisert frå Vegdirektoratet, og for tida er Per Skårland engasjert av direktoratet med opptil 75 prosent av stillinga si.

Arbeid og ansvarsområde

16 personar har for tida, heilt eller delvis, arbeidet sitt ved stasjonen på Nærbø. I tillegg tar fleire av dei tilsette ved Egersund veg- og trafikkstasjon arbeidsoppgåver på Nærbø, etter behov. Det gjeld i første rekke i samband med førarprøver og andre biltilsynstenester. Me gir her ein oversikt over hovudoppgåver/ansvarsområde til dei 16 heil- og deltidsengasjerte ved Nærbø veg- og trafikkstasjon.

Per Aniksdal Maskinførar Produksjonsavdelinga

Ansvar for punktforsterking av faste vegdekke og flatelapping av faste dekke i heile området til Produksjonsområde Egersund.

Gaute Vigre Formann Produksjonsavdelinga

Ansvar for oppsetting og vedlikehald av skilt og kantstolpar. Av andre arbeidsoppgåver er oppsetting av rekkverk og autovern.



Her har me samla dei tilsette ved Produksjonsavdelinga, som har stasjonen på Nærbø som base og utgangspunkt i arbeidet sitt.

Frå v.:
Erik Fjermestad,
Lars Kåre Vestly,
Per Aniksdal,
Ingvar Bø,
Kåre Taksdal,
Ashjorn Bøe,
Gaute Vigre,
Jon G. Husveg og
Ola Tore Hoberstad.

Erik Fjermestad *Formann Produksjonsavdelinga.*

Formanns-ansvaret gjeld stort sett arbeidet som er knytta til vedlikehald av riks- og fylkesvegnettet i kommunane Gjesdal, Time og Hå.

Ingvar Bø *Maskinførar Produksjonsavdelinga*

Ingvar er materialforvaltar og har tilsyn med utstyr, bygningar og tomte på Nærbø veg- og trafikkstasjon. Han arbeider også med transportarbeid, mellom anna av utstyr, innan heile produksjonsområdet.

Asbjørn Bøe *Fagarbeidar Produksjonsavdelinga*

Har, saman med Gaute Vigre, ansvaret for oppsetting- og vedlikehald av skilt i Produksjonsområde Egersund. I dette inngår mellom anna vask av skilt og kantstolpar.

Ola Tore Hobberstad *Praktikant Produksjonsavdelinga*

Ola er elev ved Time vidaregåande skule. I undervisningsopplegget inngår seks vekers praksis i skuleåret, fordelt på tre periodar av to veker.

Jon G. Husveg *Fagarbeidar Produksjonsavdelinga*

Viktigaste arbeidsoppgåvene er renovasjon og vedlikehald av rabattar og grøntområde på Jæren. Mykje tid går f.eks. med til å plukka papir og anna søppel, som trafikantane kastar frå seg langs vegane.

Kåre Taksdal *Sjåfør Produksjonsavdelinga*

Av viktige arbeidsoppgåver er snø- og isrydding med «Slapsekaren» på E18. Om sommaren brukar Kåre ein god del av tida til fresing av faste dekke og asfaltarbeid.

Lars Kåre Vestly *Lærling Produksjonsavdelinga*

Lars Jan Håland *Avdelingsingeniør Trafikkavdelinga*

Lars Jan brukar ca 75 prosent av arbeidstida på Nærbø, resten ved Egersund trafikkstasjon. Han tar seg av alle biltilsynsoppgåver, men arbeider mest med førarprøver, teknisk kontroll av personbilar og EU-kontroll av varebilar og lastebilar.

Anne Elise Njærheim *Førstesekretær Trafikkavdelinga*

Arbeid med førarkort, registrering av kjøretøy og forvaltningsaker som avkjørsels- og dispensasjonssøknader. Saman med Eli Undheim, tar ho seg dessutan av sentralbordet. Bortsett frå sentralbordet og forvaltningstenester, er nesten alle arbeidsoppgåvene nye, etter omorganiseringa i fjor sommar.

Oddvar Obrestad *Oppsynsmann Trafikkavdelinga*

Oddvar er oppsynsmann og saksbehandlar for avkjørselssaker, graveløyve-søknader og andre dispensasjonssaker i kommunane Time, Gjesdal og Hå. Han arbeider også med diverse registreringsoppgåver i området. Dette er nye arbeidsoppgåver, i forhold til det han tidlegare arbeide med, som oppsynsmann for vedlikehaldsarbeidet.

Per Skårland *Vegmeister; Trafikkavdelinga/Vegdirektoratet*

Frå arbeid som vegmeister og i tillegg driva med oppfinningar, kan Per, etter omorganiseringa, i langt større grad konsentrera seg om forskning og utvikling. I ein tre-årsperiode er han for opptil 75 prosent av arbeidstida, leigd ut til Vegdirektoratet, avd. for produksjonsteknikk. Per arbeider for tida med fleire oppfinningar og utviklingsprosjekt. I tillegg er han engasjert for vegvesenet i Rogaland med strategi-arbeid for vintervedlikehaldet i heile fylket.

Pål Undheim *Fagarbeidar Trafikkavdelinga*

Pål arbeider mest med utvikling- og oppbygging av maskinar og utstyr. Dessutan driv han med ein del reparasjonsarbeid for Produksjonsavdelinga.

Eli Undheim *Førstefullmektig Trafikkavdelinga*

Arbeid med biltilsyns- og forvaltningssaker. Tar seg dessutan av sentralbordet, saman med Anne Elise Njærheim. Eli har stort sett fått nye arbeidsoppgåver etter omorganiseringa.

Ola Undheim

Faggruppeleiar Trafikkavdelinga

Ola kjører førarprøver på Nærbø ca to dagar i månaden. Arbeidsoppgåvene elles er lagt til Egersund trafikkstasjon.



Tilsette ved Trafikkavdelinga, som heilt eller delvis har arbeidsplassen sin ved Nærbø-veg og trafikkstasjon.

*Frå v:
Lars Jan Håland,
Eli Undheim,
Ola Undheim,
Anne Elise Njærheim,
Pål Undheim,
Oddvar Obrestad og
Per Skårland.*

Kjørekurs for eldre trafikanter

Tekst og foto: Arne G. Vasbø

- Jeg kjente til at Vestfold har gjennomført kurs for eldre trafikanter i et par tre år nå, sier en travelt opptatt trafikpedagog Alfred Brovold. Da forslaget også dukket opp på trafikavdelingens idéseminar vedrørende trafikksikkerhet, var det egentlig bare å komme i gang her også.

- Kan det være riktig at vi som sprenger fjell og legger landskapet under asfalt, plutselig skal bruke penger til opplæring og kjøretimer blant eldre?

- Ja, fordi dette også er en side ved trafik-sikkerhetsarbeidet. Målet er å få ned trafikulykkene. Dersom dette er en effektiv måte overfor en utsatt gruppe kan det være mer kostnadseffektivt enn tilsvarende kroner brukt til f.eks. asfalt.

I alle tilfeller vil etaten fremstå som en trafikksikkerhetsetat og da må vi etter

hvert også innrette en del av vår virksomhet mot menneskene. Vi vet at menneskelig svikt står for en stor del av ulykkene, kanskje til og med den største delen.

Brovold har hatt god kontakt med Vestfold under veks. Han forteller at der borte har kurset foreløpig vært gjennomført for omlag 700 eldre.

I Rogaland er vegkontoret motor for gjennomføringen, men vi har mange gode samarbeidspartnere. Kurset er utarbeidet i samråd med kjøreskoler i fylket og det er Folkeuniversitetet som står som kursarrangør. De eldres egne organisasjoner spiller også aktivt med.

- Det første kurset samlet elever bare på ryktene, sier Brovold. Etter hvert har jeg besøkt flere pensjonistforeninger og eldre-råd. Overalt er det stor interesse.



Alfred Brovold

I Egersund starter vi i mars med 23 elever. Det er en stor gruppe. Vi har også planer om et kurs på Jæren og i Sandnes før ferien. Kurset som nettopp er avsluttet i Stavanger ga god tilbakemelding og inspirasjon til å stå på.

- Men 600 kroner, Brovold, synes ikke folk at dette er dyrt?

- Noen gjør det, men de fleste mener det er OK. Husk at de får 12 timer teori

og 3 kjøretimer med egen instruktør for disse pengene - pluss all moroa i felleskapet med likesinnede!

- Så dette kan vi regne med fortsetter?

- Absolutt. I høst regener vi med å kjøre full pakke i Haugesund, Egersund, Sandnes/Jæren og i Stavanger. Mye forberedelser må skje før dette, det er travelt, men det skal gå.

Kjøre til venstre- for det har vi lært!

Tekst og foto: Arne G. Vasbø

- Jeg er glad for at vegvesenet og kjørelærerne har satt i gang dette kurset for eldre i trafikken.

Dette var veldig interessant.

Det er en engasjert Rasmus Madla som flyter over av ros.

- Det gode med dette opplegget er at lærerne og jeg møtes som likemenn. De er ikke ute for å hakke på feil. Vi ser situasjoner sammen og analyserer oss fram til løsninger.



Rasmus Madla i dyp konsentrasjon over regler og bestemmelser.

- Mye nytt?

- En del, men det viktigste er kanskje at jeg har fått bekreftet ting jeg trodde og videre forsterket ting jeg mente jeg visste.

Sjåførlærerne Tone Arild og Olav Dale har så tydelig funnet fram til en god tone og har skaffet seg en lydhør forsamling.

- Ikke farlig å ha denne flokken på benken, sier Dale. Dette er voksne folk som er ute etter å lære - og de har stor kjøreefaring. Forskjellen mot de unge elevene jeg har er at disse vil lære for å bli sikre trafikanter. Deres mål er å spille med i trafikken og opptre slik reglene krever, for sin egen del og av hensyn til alle andre. De unge har ofte det mer kortssiktige mål å skaffe seg lappen.

- Mye tittel, gammel mann med hatt?

- Dette vil jeg ikke høre snakk om! I trafikken krever vi gjensidig respekt for hverandre. Det er respektabelt når folk vil lære å bli bedre trafikanter. Disse elevene har gitt også meg mye. De verdsetter våre synspunkter og

vårt lærestoff, men de kan også, på grunn av sin rike erfaring, tilføre meg som lærer ny viten og nye synsmåter.

- Men 600 kroner det er jo penger, sier vi ut i salen.

- Det er verd hver krone, kommer det nokså unison. Nå hadde vi deltatt selv om det kostet det dobbelte. Vi ser nok litt øvejidde ut, men forklaringen kommer:

- Tenk deg at før turde jeg bare kjøre rundt stuedørene. Nærmeste rundkjøring ble som et plankegjerd i vegen for meg. Jeg kjørte gjerne inn mot byen, men satte bilen i utkanten og tok buss eller drosje til sentrum. Nå har jeg selv kjørt på alle de vanskelige stedene med en lærer. Jeg vet at dette klarer jeg og nå føler jeg meg trygg. Læreren var ved siden av og var på min side. Ingen ovenfra og nedad holdning som knekket min selvtilitt, snarere tvert om! Og så lister de opp alt det de har vært igjennom, som var vanskelig - rundkjøringer, plassering i kjørebanelen, ut på trafikkert veg - du verden...

- Hvordan kjører vi ut envegskjørt gate og skal til «Folken»?

- Kjører til venstre mot krysset, for det har vi lært!

Nye koste*r* i FTU-samarbeid



*Ester
Marita
Folkvord
og Lars
Eide.*

Av Arne G. Vasbø Foto: Eva Vivoll

Esther Marita Folkvord har tatt over som sekretær for FTU. Funksjonen er tillagt trafikksikkerhetsseksjonen etter omorganiseringen. Det er en tilpassing av dette som skjer nå. Marita avløser Arne G. Vasbø som har hatt denne jobben siden 1982.

Siden den gang har FTU utviklet seg fra å være et stort utvalg, som samlet ca 20 personer med politkere og konsultative medlemmer. Det viste seg etter hvert at det var vanskelig å engasjere alle disse samtidig, når sakene ikke dreide seg om eget arbeidsfelt.

FTU er nå et utvalg som består av 5 politikere og 2-3 fra vegadministrasjonen. De konsultative medlemmene innkalles når det foreligger aktuelle saker og for å drøfte samarbeidsprosjekter.

Dette er en mer ad-hoc arbeidsform og den engasjerer. FTU opptrer nærmest som en prosjektgruppe, der vi sammen med politikerne får en mer direkte og uformell samarbeidsform. En følge av dette samarbeidet er også at politikerne får en større faglig innsikt og at vi andre kommer nærmere politikernes arbeidsform.

Dette har ført til at arbeidet i FTU har økt i omfang og det blir krevd mer av oss. Det har også ført til at FTU har klart å presentere seg ut over det å være et anonymt utvalg. Som et resultat av dette har FTU seilt i medvind. Rogaland er et av de 11 fylkene i landet som fører FTU videre etter omstruktureringen av styreformene i fylkeskommunene.

Et annet resultat er at bevilgningen som FTU har til å drive informasjonsvirksomhet har økt fra noen få titusener, som hver

gang måtte tildeles av samferdselsstyret, til nær 700.000 kr, som disponeres fritt av FTU. I tillegg kommer ca 210.000 som brukes til arbeidskraft for Trygg Trafikks fylkessekretær.

Trygg Trafikk i Rogaland deltar i nært samarbeid med FTU's sekretariat. Flere av de oppgavene som FTU har, utføres i stor del av nettopp Trygg Trafikk.

Oppgavene fordeles

Marita overtar nå den daglige driften av FTU. Dette omfatter mange og varierte oppgaver. Arne G. spiller aktivt med som støtte den første tiden, men også som aktiv deltaker i den delen av FTU's oppgaver som dreier seg om informasjon. Lars Eide overtar saksbehandlingen av Aksjon skoleveg.

ASV, som vi kaller det til daglig, er en ordning der staten betaler 60 % av hva et prosjekt koster, mens fylket eller kommunen betaler resten, alt etter vegtype.

ASV-tiltakene er innrettet mot å bedre barns skoleveg, men også barns trafikkmiljø sett i en større sammenheng.

- Etter omorganiseringen ønsker vi å gå mer aktivt inn i problemstillingene vis-a-vis kommunene. Det er lettere å samordne ASV med tiltak som Trygg Trafikk planlegger når alle tiltakene er samlet på samme seksjon, sier Lars Eide. - Jeg tror også at det er mulig å samarbeide med kommunene om nye prosjekter og forslag til prosjekter. Dette forutsetter en stadig bedre kontakt og det er jeg innstilt på. I tillegg kommer et stadig sterkere krav om at midlene må omsettes hurtig. Dette forutsetter igjen stadig bedre samarbeid og fleksibilitet når det gjelder løsninger.

Disse endringene, sammen med et nyvalgt kull politikere i FTU, borger for en livlig periode i utvalget fram til 1998.

Obligatorisk EØS-kontroll av kjøretøy

Av Endre Brigtsen

Det er nå innført obligatorisk kjøretøy kontroll (EØS kontroll) også i Norge.

Det startet med at fra høsten 1994 måtte alle lastebiler og tilhengere med totalvekt over 3500 kg, og alle busser, inn til kontroll en gang i året. Fra 1. januar 1995 ble ordningen også gjort gjeldende for varebiler og kombinerte biler, men disse skal bare til kontroll hvert annet år, etter at de er 4 år.

Kontrollen skal utføres i den måneden som tilsvarer siste siffer i kjennemerke, med unntak av 7 som skal ha sin kontroll i november.

Kontrollen kan foretas inntil 2 mndr før den måneden en skal til kontroll, og godkjenningen må innsendes til trafikkstasjonene før utgangen av måneden etter kontrollmåneden.

For å illustrere dette vil en bileier som har 5 som siste siffer i kjennemerke på sin bil være pålagt å fremstille denne til kontroll i mai. Men den kan også framstilles til kontroll inntil 2 mndr før kontrollmåneden, det vil si at bilen kan framstilles i mars, april, mai eller juni, men godkjenningen må være innsendt til Trafikkstasjonen før 1. juli.

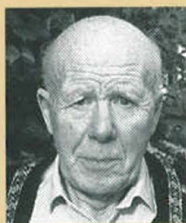
Dette innebærer at hvert år skal alle lastebiler og busser samt tilhengere med totalvekt over 3500 kg inn til kontroll.

I tillegg skal alle varebiler og kombinertbiler med årsmodell 1992-90-88-86, osv. inn til kontroll i 1996, mens årsmodellene 1993-91-89-87, osv. skal inn til kontroll i 1997.

Fra og med 01.01.98, vil denne kontrollordningen også gjelde for personbil.

Kontrollene kan utføres ved de ulike trafikkstasjonene, vegstasjonene på Sand og Nærbø, og en del av de godkjente verkstedene i distriktet. Prisen for kontrollene som foretas ved trafikkstasjonene er fastsatt fra Vegdirektoratet, og er for tiden kr 370,- for biler med totalv. under 3500 kg, og kr 800,- for tyngre kjøretøy. De godkjente verkstedene som er med i ordningen, og driver kontroll i konkurranse med trafikkstasjonene, står fritt til å bestemme prisen på sine kontroller.

Minneord



Ola Rosså

Ola Rosså, Hjelmeland, er død knapt 80 år gammel.

Då han blei pensjonist i 1983, hadde han vore vegarbeidar i 50 år. I alle desse åra hadde han det alt vesentlege av arbeidet sitt på Ombo.

Som 17-åring fekk han arbeid på veganlegget mellom Skår og Aukland. Seinare arbeidde han på den nye veggen mellom Rosså og Flåtene.

Frå 1950 til han blei pensjonist hadde han ansvar for ein stor del av vegvedlikehaldet på Ombo.

I eit intervju med Rygjavegen i 1994 fekk han spørsmålet om det ikkje var einsamt å arbeida på dei same vegane år ut og år inn, og med lite kontakt overfor kolegaene som var knytta til Tau vegstasjon.

- Einsamt nei, svara Ola. - På veggen var det ikkje einsamt, mykje folk både å sjå og å treffa. Og så stoppa dei og ville drøsa, omtrent alle. Det kunne bli i meste laget. Eg måtte jo få gjort arbeidet. Men elles brukte eg den tida eg måtte ha, for å gjera skikkeleg arbeid.

For fire år sidan flytta Ola Rosså frå Ombo til Hjelmelandsvågen. Også der hadde han mange kjente, som sette pris på- og som vil sakna den trauste og vennesele mannen.

Harald Sel

Minneord



Bernt Skarås

Tidlegare oppsynsmann Bernt Skarås er død, nær 80 år gammel.

Han var fødd i Sokndal, men budde storparten av livet sitt på Moi.

Bernt Skarås er ein av dei få i vår etat om har oppnådd å få tildelt Kongens fortene-medalje i gull - ei av dei høgaste utmerkingane ein borgar i dette landet kan få. Då han blei pensjonist i 1981, hadde han 50 yrkesaktive år bak seg, 25 av desse i Statens vegvesen og 17 på Statens jernbaneanlegg.

Frå tida hans i Statens vegvesen er det særleg grunn til å nemna at han i ei årrekke sto for arbeidsleiinga av den tids største veganelegg i fylket - ny E18 gjennom Dalane.

Utanom yrkeslivet, hadde han mellom anna ei lang rekke kommunale verv og oppdrag i Lund kommune. Innan kulturlivet hadde han eit uvanleg aktivt liv. Særleg interessert var han i song og musikk. Han var i mange år med i Sokndal mannskor og Moi mannskor, Sokndal musikkorps og Moi musikkorps. Bernt Skarås var ein uvanleg samvetsfull medarbeidar. Han var vennesele, lydhør, samarbeidsvillig og villig til å ta ansvar. Han var ein heidersmann som me alltid kunne stola på.

Chester Danielsen

Minneord



Algot Olsson

f. 1. juni 1923, døde 4. febr. 1996.

Algot begynte som mekaniker ved bilkontrollen i Stavanger den 22. mars 1971 og sluttet 3. august 1989. Han var den første som begynte i denne stillingsgruppen ved Statens bilsakkyndige i Stavanger. Hans arbeidsoppgaver var kontroll av kjøretøyer i hall og ute på veggen. Algot var en dyktig bilmekaniker. Det siste yrkesaktive året sitt hadde Algot på kontorseksjonen, hvor han var saksbehandler vedrørende daværende ordning med kilometertellere.

De siste årene var Algot plaget av en del sykdom, men han husket alltid på oss med et besøk. Det var alltid koselig når Algot kom en tur innom og hilste på. Han brukte tiden sin som pensjonist som "hobbysnekker" og laget bl.a. noen fine julehus, disse ble viden kjent på Hommersåk, hvor han bodde. Ellers var Algot en samfunnsengasjert person, var en pådriver i korpsmiljøet, var en periode formann i styret for Hommersåk Handelslag, var medlem av Odd Fellow losjen, men det var familien som betydde mest for han og særlig da kona Margit.

Vi lyser fred over Algot Olsson sitt minne.

Reidun Lanne

Nye medarbeidarar



Eva M. Sørensen
Vikar som fullmektig på Trafikkavdelinga, Stavanger trafikktasjon



Tore Tagholdt
Faggrupeleder på Produksjonsavdelinga, Egersund prod.område



Kåre Rødde
Avdelingsingeniør på Utbyggingsavdelinga, Konstruksjonsseksjonen



Erik Thomsen
Oppsynsmann på Trafikkavdelinga, Stavanger trafikktasjon



Håvard Svihus
Vikar som fullmektig på Trafikkavdelinga, Stavanger trafikktasjon



Sigbjørn Nesse
Vikar som juridisk saksbeh. Administrasjonsavdelinga, Vegkontoret

Jubilantar

50 år

Lars Eide
Trafikkavdelinga, vegkontoret - 19. april

Leif Lindesfeld
Utbyggingsavdelinga, vegkontoret - 29. april

John Eyvind Danielsen
Administrasjonsavdelinga, vegkontoret - 2. mai

Karl Arne Egeli
Trafikkavdelinga, vegkontoret - 30. mai

Einar A. Wahlberg
Trafikkavdelinga, Haugesund - 14. juni

Geir Navrestad
Produksjonsavdelinga, Egersund - 23. juni

60 år

Torbjørn Hellenes
Produksjonsavdelinga, Egersund - 7. mai

Hans M. Severinsen
Utbyggingsavdelinga, laboratoriet - 1. juni

Minneord



Reidar Dirdal

f. 29. sept. 1947, døde 1. des. 1995.

Han ble bare 48 år gammel. Reidar ble rammet av en alvorlig sykdom høsten 1994.

Etter ingeniørutdanningen arbeidet han en tid i bilfirmaet Skretting og Vigre, og senere som kjørestuktør hos Olav's Trafikkskole.

Reidar begynte i Statens Bilsakkyndige i 1975. Han ble tilsatt som bilsakkyndig og arbeidsområdene var i første omgang førerprøver og bilkontroll. Med sin bakgrunn som kjørestuktør var det naturlig at han etterhvert ble mest knyttet til den trafikale siden av biltilsynets arbeid. Reidar var opptatt av å skaffe seg en god kompetanse i jobben, og gjennomførte derfor tilleggsutdanning ved Statens Trafikklærerskole i Stjørdal. I 1988 ble han tilsatt som seksjonsleder ved trafikkseksjonen.

Reidar var omgjengelig og lett å samarbeide med. Han var ærlig, rolig og hadde omtanke for andre. Han hadde en fin humor med glimt i øyet. Utenom å være en dyktig leder, hadde han også en rekke tillitsverv i Statens Bilsakkyndiges Forening.

Reidar var personlig kristen, og fra ungdommen av og helt til livets avslutning fant han styrke og trøst i kristendommen. Han vokste opp på foreldrenes gård i Dirdal og vanket på bedehuset der i barneårene. Når han i ung alder flyttet hjemmefra, fant han sin plass i Misjons-sambandets hus, Salem, i Stavanger. Der traff han Gunn og etter at de giftet seg og flyttet til Ålgård, ble hans åndelige hjem Ålgård bedehus. Der var han aktivt med i styre og stell til det siste. Dersom det var dognad på bedehuset var Reidar på plass. Mange har hatt glede av hans dugnadsånd og hans lune og muntre replikker. Han var et menneske det var lett å bli glad i, stødig og alltid i godt humør. Han stakk aldri sin kristentro under en stol, men stod frimodig frem, både på talerstolen på bedehuset og ellers i hverdagen. Troen var også til stor hjelp etterat han ble alvorlig syk og fikk beskjed fra sykehuset at de ikke kunne gjøre noe for han. Han visste hvor han skulle etter livets slutt og han var klar. Reidar vil bli savnet som en kjær medarbeider, men størst vil savnet være hos hans nærmeste familie, hos kona Gunn og de fire barna Tore, Marta, Oddvar og Anders.

Vi lyser fred over Reidar Dirdal sitt minne.

Reidun Lanne/Torhild Rypestøl

Tillitsvalgtes spalte

Ny i «stolen» og mange oppgaver



Kristoffer Skjørestad, Hovedtillitsvalgt NAF

Etter kun 2 måneders virke som hovedtillitsvalgt for NAF lokalt, ble Endre Kulleseid «headhundet» til jobben som forbundssekretær for NAF sentralt.

Denne tillit kunne Endre og vi her lokalt selvfølgelig ikke si nei til.

Vi regner jo med at «en sånn påkostet mann» vil gi oss uttelling i framtiden. Med dette som bakgrunn, ble gamle Skjørestad trukket inn i varmen igjen, børstet støv av, og valgt til ny hovedtillitsvalgt for NAF for perioden 1996/97. Jeg takker selvfølgelig for denne tillit. Som kjent var jeg egentlig i en nedtrappingsfase i tillitsmannsarbeidet. Jeg har vel etter noen sin mening, for lang fartstid som tillitsmann til å gjøre en brukbar jobb, dette kan som kjent føre til noe «innlulling» i systemet. Uansett så er jeg frekk nok til også å se fordeler med denne fartstid, framtiden får vise.

Etter noen få ukers virke i «stolen» har jeg sett at det ikke mangler på oppgaver. Ser vi to år tilbake, da DnV lå i horisonten, var vi på nivå 4 stort sett positivt innstilt til framtiden. Jeg mener å spore den samme optimisme også i dag. Får vi reale arbeidsforhold mot trafikk og utbygging, samt like konkurranseforhold utad så skal dette gå bra. Jeg vet at vi i utedriften ikke har noe problem med å møte konkurransespøkelset, konkurransevne har vi vist over lang tid. Når det gjelder asfaltering/fresing, har dekkeseksjonen klart å presse prisene kraftig ned, både her og i nabofyllkene. Anleggsdriften, inkludert tunneldrift, har også gått bra økonomisk. Det samme gjelder vedlikehold, som i lang tid har vært dokumentert ved kostnad og standardoppfølging.

I den senere tid har tunneldriften desverre pådratt seg en stygg skadestatistikk, noe som gjør at vi må ta en gjennomgang av HMS-rutinene. Ser vi tilbake, er nivå 4 over en 20-års periode redusert med ca 450 årsverk, over 60 %. I samme periode har innestab økt med ca 175 årsverk, ca 200 %. Begynner vi å bli «baktunge»? Skal vi mestre framtiden må vi ha en slank og oppegående innestab.

Det har i den senere tid blitt stilt spørsmål angående våre formenns arbeidsfunksjon. Etter min vurdering er det i dag stor forskjell på utnyttelse av formenn, fra kanskje litt høyt løftet i noen tilfeller, til noe bortimot «gamledager» enkelte andre steder. Dette må selvfølgelig justeres.

Når det gjelder lønn ser jeg allerede en del skjevheter som har oppstått i kjølevannet på overføring av anleggstillegget fra kroner til A-tabell. Dette vil bli tatt opp sentralt.

Etter hvert regner jeg med å komme sterkere tilbake med stoff her i Rygjavegen, inntil da vil jeg prøve å få personlig kontakt med flest mulig av våre medlemmer.

Til slutt, til deg Chester. Vi i utedrifta har hatt stor respekt for ditt virke i etaten, og jeg vil på vegne av oss på nivå 4 takke deg for et reelt samarbeid over lang tid. Vi vil også ønske deg til lykke med framtiden som pensjonist.

God sommer!



RETURADRESSE:

Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197
4001 Stavanger



Miljøprisen 1995

Under ei tilstelling på Egersund vegstasjon fekk Jon G. Husveg frå Vårhaug Statens vegvesen Rogaland sin miljøpris for 1995. Prisen, diplom og gavesjekk, blei overrekt av vegsjef Chester Danielsen.

Jon G. Husveg har i mange år hatt ansvar for renovasjon og vedlikehald av Statens vegvesen sine rasteplassar på Jæren, hovudsakleg i Hå og Time. Om grunngevinga for tildeling av prisen, sa vegsjefen mellom anna:

- Når du har vore på rasteplassane, er ikkje berre søppelsekkane skifta men heile området er reint for søppel. Det mest imponerande er det arbeidet du gjer med å henta søppel og avfall langs vegane. Så snart du har ei ledig stund går du ein tur på eige initiativ, for å rydda langs vegkantane.

- Som ein god representant for dei vegarbeidarane som utfører dette arbeidet, er Jon G. Husveg ein verdig prisvinnar, sa Chester Danielsen.

Tekst og foto: Harald Sel



Statens vegvesen
Rogaland