

Rygjavegen

Nytt i Haugesund

Side 6

Han vakta vegen

Side 20

Sju region- vegkontor?

Side 4

Kvinnelig invasjon

Side 22



Vegsjeftigeien



Et samlet, effektivt Statens vegvesen eller oppdelt, byråkratisk vegforvaltning?

Fase 3, vegvesenets framtid, det er det mye dreier seg om for tiden. Vi venter i spenning på politiske avklaringer når det gjelder oppgavefordelingen mellom kommune, fylke og stat. For vår del er «truselen» om at vegkontorene kan bli fylkeskommunale den mest alvorlige. Det er et samlet Statens vegvesen som står bak ønsket om et fortsatt samlet statlig vegvesen.

Riktignok et vegvesen i en helt ny drakt, men dog et vegvesen som er samlet og kan utgjøre en faglig sterk og effektiv vegforvaltning. Jo lenger denne diskusjonen går jo mer overbevist blir jeg om at dette må være den rette løsningen, dersom man mener alvor med modernisering og effektivisering av offentlig sektor.

Vegdirektøren har gjort noen vurderinger av hvordan en vegforvaltning med fylkeskommunale vegadministrasjoner vil se ut. Han har funnet ut at det vil innebære om lag 80 organisasjonsheter, mens et samlet statlig vegvesen vil ha behov for om lag 50 organisasjonsheter. Det sier seg selv at med en vegforvaltning i Norge som er spredd på tre ulike nivå blir det uoversiktlig, byråkratisk og lite effektivt. Det var vel ikke meningen med programerklæringen om modernisering av offentlig sektor. Hvorfor gjør man sykehusene statlige? Det er jo nettopp for å oppnå en sterkere samordning og effektivisering av sykehusdriften. Da kan man ikke gjøre det motsatte med vegforvaltningen. Den regionale politiske innflytelsen kan likevel sikres gjennom lokal deltakelse i prosesser knyttet til Nasjonal transportplan og det enkelte årsbudsjett.

I dag har fylkestingene avgjørende innflytelse på prioriteringene knyttet til riksvegbudsjettet i eget fylke. Samordningen mellom transportformene, som oppgavefordelingsutvalget har vært opptatt av, kan også i framtida sikres gjennom lokale transportplanprosesser som vi har god erfaring med i Rogaland. Det som har vært problemet til nå har vært manglende økonomisk evne fra fylkeskommunen til å følge opp gode ønsker når det gjelder kollektivtransport, ikke manglende samordning.

Vi får håpe at våre stortingspolitikere til slutt ser disse sammenhengene og ikke selger oss ut i et kompromiss i regjering og storting.

I denne saken står ledelse og tillitsvalgte i Statens vegvesen sammen. Våre fremste tillitsvalgte har vært på møte i Oslo med Rogalands-benken på Stortinget for å fortelle dem hva de ansatte i Statens vegvesen Rogaland mener om denne saken. Det er et prisverdig initiativ de har tatt og vitner om at vi har tillitsvalgte som også tar et etatsansvar.

Et samlet statlig vegvesen vil innen en viss tid framstå med en ny organisatorisk oppbygning. Det er i hvert fall vegdirektørens innspill til samferdselsdepartementet. Han antyder fem til åtte regionvegkontor, et slanket vegdirektorat og lokale distriktskontor (ca. 40-50 stk.). Hvis denne modellen blir vedtatt vil det bety betydelige endringer i arbeidsdelingen mellom nivåene i Staten vegvesen. En ny arbeidsdeling vil bety at mange som i dag er ansatt på vegkontoret må være forberedt på utflytting til en trafikkstasjon (eller et distriktskontor, som den nye betegnelsen sannsynligvis vil bli). Det betyr at nedlegging av en rekke vegkontor ikke er ensbetydende med at alle arbeidsplassene forsvinner.

For vår del har vi en klar oppfatning av at Stavanger må bli et regionsenter i en framtidig vegvesenregion bestående av Agder-fylkene og Rogaland. Begrunnelsen for dette er at Stavanger og Nord-Jæren er det tredje største byområdet i Norge og vil få en betydelig vekst i årene som kommer. Dernest har vi etter hvert utviklet svært sterke fagmiljøer innen transport- og arealplanlegging og veg- og bruprosjektering som helt klart vil kunne utvikles videre til faglige tyngdepunkter i en utvidet region.

Tor Geir Espedal

Vegsjefteigen	2	Intervju med vegvaktar-veteran	20
Solidaritet	3	Kvinner viser vei	22
Den nye regioninndelinga?	4	Yrkesmesse i Stavanger	23
Ny Haugesund trafikkstasjon	6	Pris til tunnelgjengen	24
Trafikken tok livet til døtrene deira	8	Takk for vernearbeid til Arne Svanes	24
Spesialistfylke på bruprosjektering	10	Nytt hovedverneombud	24
Utbetring av Stavanger bybru	11	Kryssord	25
Samla tunnelproduksjon	12	Fotgjengerundergang i Haugesund	26
Bilist 2000	13		
Nye riksveg 44 Stangeland-Skjæveland	14	Pensjonistforeningen	27
Ny metode for reparasjon av stålørør	16	Jens B. Motland til minne	28
Brannsikre Rennfast-tunnelar	17	Ryggjavegen i bedriftsavis-finale	28
Innsikt med Veltepetter	18	Personalnytt	29
		For 25 år sidan	29
Forsinka bomring	19	Avdelingsleiar-kommentar	30
		Redaksjonsråd	31
		Tillitsvalgtes spalte	31

Ryggjavegen

Nr. 1 – Mars 2001

Ansvarleg redaktør:	Harald Sel
Redaksjon:	Eva Vivoll
Redaksjonsråd:	Tove Dirdal, Nils Lausund, Oddveig Levang, Tormod Nag, Rune Sandven, Asbjørn Wiik
Sats/layout:	Grafisk senter
Trykk:	Centrum Trykkeri as
Framsidedfoto:	Brit Elve Strand
Bildetekst:	Gruppa som har ansvaret for vegvesenets medvirkning under «Kvinner viser vei». F.v.: Berit Thornes, Tove Dirdal (bak), Kirsten Fatland Hansen, Esther Marita Folkvord, Inger Sønneland Eriksen
Baksidefoto:	Kjell Øwre
Opplag:	1900 eksemplar

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



Solidaritet har vore ein av dei djupaste verdiane i det norske samfunnet. Det har vore ei utbreidd oppfatning at det ikkje bør vera store forskjellar mellom folk. Godene skal fordelast rettferdig. Det gjeld også innan samferdsel. Folk flest har hatt evnen til å heva seg over snevre eigeninteresser. Dei har stilt seg solidariske til ei politisk målsetting om å byggja ut god og tenleg kommunikasjon for heile landet, byar så vel som distrikta.

Under slagord som «valfridom», «privatisering» og «modernisering» er mange av dei gamle politiske styringsreiskapane og solidariske ordningane under press. Me ser tendensar mot ein tankegang der ein kvar er seg sjølv nok. Her vil me nemna tre aktuelle saker, der det kan vera grunn til å etterlysa solidaritetstanken.

Mange rennesøybuar går til kamp mot ei kort forlenging av bompengerperioden for Rennfast, slik at også Finnøy kan få fastlandssamband? Rennesøy har fått løyst sitt primære samferdselsbehov, mellom anna ved at folket på Finnøy har betalt sin del av bompengane. Kor er solidariteten når ein ikkje er villig til å sjå meir utover sitt eige vesle øyrike og yta litt for at naboøya skal få dei same godene som ein sjølv har?

I Sauda har ein reist tanken om bompengefinansiering av ny veg til E 134 i Etne. Men i Suldal er protestane sterke mot ein eventuell bomstasjon på Ropeid, sjølv om også bru over Sandsfjorden er med i finansieringsopp- legget.

I Klepp skal det byggjast ny riksveg 44 utanom Kleppekrossen. Dette er like mykje eit prosjekt for storsamfunnet som det er eit prosjekt for tryggare trafikk og betre miljø i Kleppekrossen. Den nye omkjøringsvegen vil føra til betre kommunikasjon for heile regionen. Er det då så urimeleg at alle er med på å betale for ein miljøtunnel gjennom Kleppelunden? Kor er solidariteten dersom me ikkje vil betala nokre kroner ekstra, slik at ein ikkje forringar miljøet i eit av Jærens flottaste sentrumsnære grøntanlegg og mest brukte turområde?



Harald Sel

Ein reduksjon frå 19 til sju vegkontor. Dette er foreslått av Ola Røtvei (Ap), Stortingets samferdselskomité. Vegdirektøren er positiv til forslaget. Med sju vegkontor vil det vera naturleg at Stavanger er senter for ein sør-vestlandsregion, meiner vegsjef Tor Geir Espedal.

DEN NYE REGIONINN

Vegsjefen peikar på at Nord-Jæren er tredje største byområdet i landet. Stavanger er senter i ein region med eit folketal på 190.000. Berre Oslo/Akershus og Bergen-regionen har høgare folketal. Dessutan er det venta at Jær-regionen, saman med Oslo og Akershus, vil få den største folkeveksten i landet det neste tiåret.

SØR-VESTLANDSREGION

Tor Geir Espedal foreslår ein region med dei to Agder-fylka, Rogaland og Sunnhordlands-kommunane Ølen, Etne, Sveio, Bømlo, Stord og Fitjar. Med fastlandssambandet til Haugalandet vil det vil like naturleg for øykommunane Bømlo, Stord og Fitjar å orientera seg mot Haugesund/Stavanger som mot Bergen.

TRE ORGANISASJONSnivå

Organisasjonsmodellen som Vegdirektoratet har lagt fram for Samferdselsdepartementet tek utgangspunkt i seks til åtte vegkontor og tre organisasjonsnivå – hovudkontor, regionale vegkontor og lokale avdelingar. Etatsleiinga går også inn for at Statens vegvesens produksjon skal organisereast som ein eigen divisjon.

OPPGAVEFORDELINGSUTVALGET

Stortinget si behandling av oppgavefordelingsutvalets innstilling vil vera avgjerande for det vidare arbeidet med omorganiseringa. Då får me endeleg svar på om me framleis skal ha eit landsomfattande statleg vegvesen, eller om vegkontora skal overførast til fylkeskommunane slik oppgavefordelingsutvalget har foreslått.

Prosjektleiari for omstillingsprosjektet, vegsjef Eilif Mathisen, seier at han har tru på at Stortinget vil gå inn for eit landsomfattande statleg vegvesen.

EFFEKTIV RESSURSNYTTING

Eilif Mathisen seier at ein med seks til åtte regionar vil få meir effektiv ressursnyttning med bruk av ny teknologi og utnytting av stordriftfordelar. Men ein må også leggja vekt på desentralisert tenesteyting, samordna planlegging, sterke kompetansmiljø og fleksibilitet ved utforminga av ein ny organisasjon.

MINDRE DIREKTORAT

Etatsleiinga i Vegdirektoratet har gjort det klart at ei omorganisering av

Statens vegvesen med færre vegkontor, også får følgjer for direktoratet.

– Færre og regionale vegkontor gjer at direktoratet i større grad kan konsentrera seg om styring og samordning på nasjonalt nivå. Då er det aktuelt å flytta oppgåver frå direktoratet til regionale vegkontor, seier etatsdirektør Kjell Håland.

FYLKES- OG REGIONGRENSER

Eventuell endring av fylkeskommunestrukturen vil få betydning for Statens vegvesen si framtidige regioninndeling. I utgangspunktet meiner vegdirektøren at dei nye vegvesenregionane skal fylgja fylkesgrenser eller nye regiongrenser. Skal delar av Hordaland bli med i ein sør-vestlandsregion, vil det truleg vera avhengig av endra fylkes/regiongrenser.

UTVIKLING OG KOMPETANSE

Sjøl om Sunnhordland ikkje skulle bli med i ein sør-vestlandsregion, meiner Vegsjef Tor Geir Espedal at Stavanger peikar seg ut som eit regionsenter i det nye vegvesenet.

– Stavanger er i dag regionsenter i eit fylke som har åtte prosent av befolkninga i landet og regionen er i rivande utvikling. Næringslivet i fylket er sentralt i verdiskaping, er vareproduserande og internasjonalt retta, seier Tor Geir Espedal. Han legg også vekt på at Statens vegvesen Rogaland på fleire felt har opparbeidd stor spesialistkompetanse, som til dømes vegprosjektering og prosjektering av bruer og andre tyngre konstruksjonar.



Skal ein av dei nye regionane i Statens vegvesen bli styrt frå Rogaland? Her er det Kåre Høyland som styrer detaljane under asfaltfresing. Asfalt og asfaltarbeid er eit av dei områda der Statens vegvesen Rogaland har spesialistkompetanse, ein kompetanse som truleg kan utnyttast endå betre på regionnivå.

DELINGA?

REGION

Innbyggartal: 464 328
Landareal (km²): 107 328
Riksvegar (km): 6 600
Registrerte bilar: 214 263

TROMSØ

FINNMARK

TROMS

NORDLAND

REGION

Innbyggartal: 501 106
Landareal (km²): 31 233
Riksvegar (km): 3 298
Registrerte bilar: 230 131

NORD-TRØNDELAG

REGION

Innbyggartal: 633 118
Landareal (km²): 53 212
Riksvegar (km): 4 896
Registrerte bilar: 312 340

TRONDHEIM

MØRE OG ROMSDAL

SØR-TRØNDELAG

HEDMARK

SOGN OG FJORDANE

OPPLAND

BERGEN

HAMAR

HORDALAND

BUSKERUD

REGION

Innbyggartal: 369 804
Landareal (km²): 49 947
Riksvegar (km): 3 625
Registrerte bilar: 214 623

ROGALAND

DRAMMEN

OSLO

REGION

Innbyggartall: 1 222 736
Landareal (km²): 8 903
Riksvegar (km): 2 051
Registrerte bilar: 618 581

AKERSHUS

TELE-MARK

ØST-FOLD

STAVANGER

VEST-FOLD

AUST-AGDER

VEST-AGDER

REGION

Innbyggartal: 672 781
Landareal (km²): 25 448
Riksvegar (km): 3 245
Registrerte bilar: 327 670

REGION

Innbyggartal: 614 624
Landareal (km²): 30 182
Riksvegar (km): 2 986
Registrerte bilar: 335 157



Statens vegvesen Haugesund trafikkstasjon



Samling i **MODERNE TRAFIKKSTASJON**

Dei tilsette har hatt de trangt og kummerleg gjennom mange år. Nå har dei flytta inn i ny tidsmessig trafikkstasjon til 36 millionar kroner. Testperioden er i gang, og ennå står ein del finpuss igjen før den offisielle opninga av nye Haugesund trafikkstasjon i mai.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL



Harald Bådsvik og Nora Rygg har tatt ein matpause for å samla krefter til innspurten i den store flyttesjauen.

I slutten av januar var me med under flyttesjauen. Frå fire ulike stader kom dei med datautstyr, permar, maskinar og anna utstyr. Dei både bar og brukte bil. Frå dei midlertidige brakene ved vegstasjonen er det berre få meter til den nye stasjonen, så herfrå kunne ein bera det meste. Frå lokala i NTS-bygget, der førarkortfolka og veggruppa har hatt midlertidige lokale, er det 400 meter til den nye stasjonen, så her gjekk det meste med bil.

STRI JOBB

Uansett, ein stor jobb var det. Og dei tilsette ved trafikkdistrikt Nord-Rogaland hadde ein stri jobb før alt var på plass. Berre ein dag, fredag 19. januar var Haugesund trafikkstasjon stengt på

grunn av flyttesjauen. Måndag 22. blei dørene opna for publikum i den nye stasjonen. Noko av det mest spennande var om datasystemet ville virka. Og det gjorde det. Folka frå IT-seksjonen hadde gjort ein framifrå jobb.

PRAKTISK OG NØKTERN

Distriktsleiar Rune Sandven er strålende fornøgd.

– Me har fått nesten dobbelt så stor plass som før, til saman 2000 kvadratmeter. Nesten 500 kvadratmeter er kontrollhallar, resten er kontor, vestibyle med kundemottak, møterom, spiserom og garderobe, fortel Rune. Han understrekar vidare at den nye stasjonen er eit praktisk og nøkternt bygg.

Den nye Haugesund trafikkstasjon. Kontrollhallane er plassert til venstre i bygget og kontora til venstre.

Tømming av bosskorga står att, før Else Tolo er ferdig med å rydda kontoret sitt. Ho er ikkje det miste lei seg for at ho skal flytta frå den midlertidige brakka for registrering og sal av prøveskilt.



– Den einaste utskielsen må vera dei koppartekte taka. Dei er ikkje billige, men til gjengjeld er dei vedlikehaldsfrie i aldri så mange år framover, seier distriktssjefen.

Det einaste som står igjen av det gamle bygget er kontrollhallen. Men den er pussa opp og fått nytt utstyr. Og ikkje minst, hallen er bygd høgare og lenger slik at dei største vogntoga kan kontrollerast under tak

MEIR EFFEKTIVT

Nora Rygg, faggruppelciar for kontoravdelinga, er ikkje mindre fornøgd enn Rune Sandven. Det nesten halvanna året i midlertidige lokale har vore slitssomme. Ei travel avdeling vil nå kunne jobba meir effektivt. I fjor

skreiv stasjonen mellom anna ut 8.102 førarkort. Talet på kundar er mellom 100 og 150 per dag.

Eit av hjelpemidla som nå er tatt i bruk i kundemottaket, er kølappsystem, der kunden også kan velja teneste. Det gir betre oversikt og reduserer ventetida. Elles er det ikkje lenger nødvendig å tinga plass for å gå opp til teoriprøve for førarprøva. Nå er det berre å stikka innom for å testa om ein har nok teoretisk kunnskap.

Det er Statsbygg som har bygd og som eig nybygget, Statens vegvesen leigar. Karmøyfirmaet Haaland & Thuestad har vore hovudentreprenør. Og som alt nemnt, i mai blir det fest, når nybygget offisielt skal opnast.

Kjell Østensvik på veg inn i nybygget med ein del av flyttelasset sitt.



Her ser me ein del av dei tilsette under ein pause i flyttesjauen, og med litt av nye Haugesund trafikkstasjon i bakgrunnen. Frå venstre: Mette Skjerve, Einar Wahlberg, Anita Jørgensen, Petter Sivertsen, distriktssjefar Rune Sandven, Iris Åsebø som fylte år på innflyttingsdagen, Rannveig Kydland, Trond Tjelle og Nora Rygg.

Som om ein del av meg har blitt borte

Anette Aarskog og Marianne Furenes fortel og fortel. Det er godt berre å snakke om det vonde som møtte dei så brått torsdag 9. mars i fjor. Framleis siit smerten der; det er vanskeleg å halde tårene tilbake.

TEKST OG FOTO: STEINAR SANDVIK

9. mars 2000 vart livet snudd på hovudet for Anette Aarskog og Marianne Furenes, naboar frå Verdalen i Klepp. Ei trafikkulukke på Øksnevad tok livet til døtrene deira; Aina Renate Aarskog Heggøy, 10 år og Jeanette Lunde Furenes, 13 år.

Eg har mista halve meg. Noko inni meg har blitt amputert. Eg kjenner meg så tom, alt er så uverkeleg

MARIANNE

– Eg har mista halve meg, seier Marianne. – Noko inni meg har blitt amputert. Eg kjenner meg så tom, alt er så uverkeleg. Med forstanden veit eg det er sant, men eg maktar ikkje alltid å fatte det.

Marianne ser framleis Jeanette for seg. For eitt år sidan var ho rett ute i bakken ved huset og vinka til mor. Mor ser enno dottera si vinke.

– Jeanette var begynt å bli vaksen. Eg hadde fått ei venninne, kjem det stilt frå Marianne.

Jeanette og Aina var mykje saman. Dei var som gode venninner. Aina var så stolt då ho fekk vere saman med den tre år eldre naboenta, og Jeanette likte å ha henne rundt seg. Begge jentene var den førstefødde i sine familjar.

– Aina var første barnebarn. Alle var så stolte, fortel Anette. – No er plassen hennar tom. Enkelte dagar sit eg og ventar på henne. Visst veit eg at ho ikkje kjem. Men så kan eg høyre henne rope «mamma», nett som ho var der.

Har du amputert ein finger, så frys du først i fingeren som er vekk. Å miste eit barn kjennest på kroppen, noko er amputert, og der sit smerten

ANETTE

– Livet går vidare. Nokre av dagane kjenner eg meg så tom. Har du amputert ein finger, så frys du først i fingeren som er vekk. Å miste eit barn kjennest på kroppen, noko er amputert, og der sit smerten.

Jula i fjor var vanskeleg. Dei to jentene likte å stelle i stand til jul, og dei gleda seg til høgtida. Jula 1999 var Jeanette julenisse. «Du kjem vel att neste år?» spurde ein av gjestene. «Å ja» svarte ho.

I fjor kjøpte Anette julegåver tidleg på hausten. Ho orka ikkje tanken på pynta julebutikker og masete julehandel. Marianne gjekk lenge og grua seg for å kjøpa julegåver.

Det er som å gå med handbrekket på

MARIANNE

– Det er som å gå med handbrekket på, kjem det stilt frå Marianne.

– Så snart vi er ute og handlar, ser vi ting som jentene skulle hatt. Eit lite hårband, eit smykke, ein ring. Vi vert stadig minna om dei, og så kjenner vi på det tomme rundt oss.

Jul, påske, 17. mai og andre høgtidsdagar er vanskelege. Men verst er fødselsdagen. Aina sin fødselsdag var i april, ikkje mange vekene etter

ulukka. Ho skulle hatt fest for første gang, ikkje barneselskap som før. Venner på besøk, mor sin pizza og dans. Ho gleda seg slik til dagen. Slik vart ikkje dagen. Anette var heime på Tysnes den dagen.

Det var vondt, det var ikkje der dagen skulle feirast

ANETTE

– Fødselsdagen betydde og så mykje for Aina. Det var den sværaste dagen i året for henne – det var hennar dag. Den dagen var eg på grava hennar. Det var vondt, det var ikkje der dagen skulle feirast, seier Anette.

Marianne besøkte og grava på Jeanette sin fødselsdag i juni. Ho tende lys og la ned ein bamse, og der fekk ho grine. Etterpå reiste ho og andre frå familien bort. Då ho kom tilbake og besøkte grava igjen, var det mange blommar og helsingar på grava.

– Det var godt å oppleve at vennene ikkje hadde gløymt henne, fortel Marianne.

– Å miste eit barn er så urettferdig. Barnet får aldri sjansen til å vekse opp. Alt skjedde så fort og så dramatisk, fortel mødrene som lenge før ulukka var gode venner.

No har sorga knyta dei endå sterkare saman. Dei bur i kvar sin ende av eit rekkehus, ofte kjem dei på besøk til kvarandre. Å dele smerten saman har vore godt.

– Vi er glade at vi har kvarandre, vi veit om nokon som har det akkurat likt meg. Å vite kva den andre slit med har gitt oss styrke saman, seier

dei to frå sofakroken. Sjølv om mykje er felles, takla dei situasjonen etter ulukka heilt ulikt.

Etter ulukka kom begge snart til sjukehuset. Der var det uvisse og venting. Aina døydde i ulukka, Jeanette etter to dagar. Marianne valde å stelle dotter si sjølv.

Eg har alltid stelt henne, også no var det naturleg

MARIANNE

– Eg har alltid stelt henne, også no var det naturleg. Men eg var livredd at eg ikkje skulle våge å sjå ho, ta på henne og gi henne eit kyss. Etterpå var eg og heilt bestemt på at eg skulle bere kista. Hadde eg ikkje gjort det, ville eg angra i dag, fortel Marianne som og tok mange bilete av Jeanette. Først i sommar klarte ho å framkalle film-ane. Men å sjå på dei er vanskeleg. For Anette var det heilt annleis. Ho måtte identifisere dottera.

– Eg klarte ikkje å vere der. Eit lik var det siste eg ville sjå. Seinare tok eg henne i handa og takka at eg hadde fått vere mamma hennar, og i kista fekk eg kysse handa hennar. Meir klarte eg ikkje.

I dag angrar eg at eg ikkje klarte å vere meir saman med Aina

ANETTE

– Eg spurde far om han ville kysse Aina på panna for meg. Det gjorde han, mange gonger. Det var godt å tenke på etterpå. I dag angrar eg at eg ikkje klarte å vere meir saman med Aina. Men då var det heit naturleg. Smerten har kome seinare. Det var faktisk siste sjanse eg hadde å sjå Aina. Eg hadde nesten overnatta der, hadde eg visst det eg veit i dag, fortel Anette og kjenner at det gjer vondt å trekkje dette fram, snart eit år etter at det skjedde.

Begge har gått i sorggruppe. Dei opplever det godt. Marianne har og søkt faghjelp for å få hjelp til å ordne tankane. Mykje av det ho har fått hjelp til, har ho formidla vidare til Anette. Dei har lært at det er normalt med vans-



HAR KVARANDRE: Marianne Furenes (t.v) og Anette Aarskog frå Verdalen i Klepp mista kvar si dotter i ei trafikkulukke. Dei to venninne har delt sorga saman.

kelege tankar, og dei har fått svar på kvifor dei tenkjer som dei gjer og kvifor dei reagerer som dei gjer over for andre menneske.

Aina gjekk på Bore skule, Jeanette på Bore ungdomsskule.

– Til jul fekk eg helsing frå klassen til Aina, fortel Anette. – Der viste dei at dei var glade i Aina, og læraren skreiv at dei sakna henne. Eg vart invitert til å vere saman med klassen på ein elevkveld. Eg takk nei til invitasjonen, men kor godt det var å bli invitert, kor godt det var å sjå at dei brydde seg.

Marianne har ikkje hatt den same kontakten med skulen. I staden har mange av Jeanette sine venner vist at dei bryr seg. Mange av dei fekk vere med å sjå henne før ho vart gravlagd. At så mange kom opplevde Marianne som godt.

Minna frå dei to jentene lever og vil leve. Heime hos Marianne står enno ting Jeanette kjøpte, eller ting ho laga. Rommet hennar står urørt.

Eg veit ikkje om eg orkar å gjera noko med rommet. Skulebøkene ligg der enno, tinga hennar og alt er slik det var den dagen ulukka skjedde

MARIANNE

– Eg veit ikkje om eg orkar å gjere noko med rommet. Skulebøkene ligg der enno, tinga hennar og alt er slik det var den dagen ulukka skjedde.

Marianne har Jeanette på levande film. Enno har ho ikkje makta å sjå på filmen. Smerten er for stor, men filmen har ho, og ho kjem nok til å sjå på han.

Anette har derimot sett sin film med Aina.

– Eg grein og grein medan eg såg filmen om og om igjen. Eg såg sikkert filmen 20 gonger. Til slutt sat eg berre og smilte.

Aina hadde aldri eige rom. Ho delte det med mindre søsken. Rett før ulukka hadde rommet blitt pussa opp. Anette fortel at ho måtte få senga ut, ho klarte ikkje å gå forbi. Men framleis står Aina sin kommode med hennar ting i skuffene.

To sprudlande og glade jenter som betydde så mykje vart så brått rivne vekk. Tida etterpå har vore vanskeleg..

– Vi kan aldri bli dei same igjen. Enno spør folk etter korleis det går med oss. Det gjer godt at nokon bryr seg. Mange har stilt opp for oss. Det har betydd mykje, og det vil vi gjerne takke for, seier Anette og Marianne. – Men to livsglade jenter på 10 og 13 år får vi aldri att, sjølv om vi ikkje alltid forstår at det er sant.

SPECIALISTAR PÅ



Bruspesialistane med foto av Rogalands-bruer på veggen i bakgrunnen.

Frå venstre: Torleif Lindefjeld, seksjonsleiar Harald Erland, Sigurd Turøy (framme) og Hilmar Selseng.

Rogaland er eit av tre spesialistfylke for konstruksjon og prosjektering av bruer. Spesialistfylka inngår i eit nettverk med bruavdelinga i Vegdirektoratet. Dei to andre brufylka er Telemark og Nord-Trøndelag. TEKST OG FOTO: HARALD SEL.

Rogaland er også eit av spesialistfylka i vegprosjektering. (Me viser til omtale i Rygjavegen nr. 6/2000.) Vårt fylke dekkjer dermed spesialfunksjonen på begge fagområda, både vegar og bruer/kaier. Spesialiseringa er ein del av første fase i effektiviseringsprosjektet i Statens vegvesen. Bruspesialistane i Rogaland arbeider ved konstruksjonsseksjonen som er ein del av utbyggingsavdelinga. Leiar for seksjonen er Harald Erland.

Retningslinene for effektivisering og spesialisering slår fast at dei andre fylka i regionen ikkje kan gå direkte ut til konsulent, når dei ikkje sjølv har kapasitet til bru-prosjektering. I vår region skal Rogaland først vurderer om våre bruspesialistar har kapasitet til å ta oppdraget. Dersom dette ikkje er tilfelle, skal Rogaland kontakta dei andre spesialistfylka og bruavdelinga i Vegdirektoratet, med spørsmål om dei kan ta oppdraget.

– På den måten er me iallfall på pappret sikra arbeid i aldri så mange år framover. Til nå har det vore meir enn nok å gjera, seier seksjonsleiar Harald Erland.

Harald Erland opplyser at seksjonen i fjor la ned to årsverk i eksternt arbeid. Hilmar Selseng har hatt ansvaret for fire bruer i Spjelkavik-området i Ålesund kommune, Møre og Romsdal. Torleif Lindefjeld har prosjektert bru i Bratlandsdalen for Statens vegvesen Hordaland. Han har også arbeidd med bruer i Sandane og i Førde i Sogn og Fjordane. Sigurd Turøy har prosjektert gang- og sykkelbru i Sogndal og forlenging av rasoverbygg ved Kjosnesfjorden, begge prosjekta i Sogn og Fjordane.

Som seksjonsleiar har Harald Erland sjølv vore borti dei fleste prosjekta. Dessutan var han med i ein komité under juryen for ny Svinesund bru mellom Norge og Sverige. Det har vore ei spesiell og særskilt interessant oppgåve, seier han.

EKSTERNE PROSJEKT I 2000

Prosjekt	Budsjett
Bruer i Spjelkavik, Møre og Romsdal	580.000
Bruer i Sandane, Sogn og Fjordane	250.000
Kronborg bru, Førde i Sogn og Fjordane	520.000
Loftesnes gang- og sykkelbru og vegbru, Sogndal i Sogn og Fjordane	400.000
Mekevika bru ved Florø i Sogn og Fjordane	25.000
Rasoverbygg Streksvora, Kjosnesfjorden i Sogn og Fjordane	300.000
Hegerland bru, Bratlandsdalen i Hordaland	180.000
Ny Svinesundbru (riksgrensebru), Østfold fylke	50.000
Prosjekteringsreglar for bruer i Tanzania	50.000

Ein del av arbeidet på desse prosjekta er utført i 1999 og ein del står att og skal sluttførast i 2001. Fleire mindre oppdrag for Sandnes kommune og Stavanger kommune er ikkje med i prosjektlista.

ARBEID FOR TANZANIA



Utarbeiding av prosjekteringsreglar for bruer for vegvesenet i Tanzania. Dette er eit av oppdraga som seksjonsleiar Harald Erland for tida arbeider med. Erland var i Tanzania to veker i desember og til arbeidet i 2001 er det sett av ti veker.

Statens vegvesen har eit institusjonelt samarbeid med Tanzania. For tida har Olav Ellevset permisjon som vegsjef i Aust-Agder for å byggja opp «Tan Roads» eit nytt vegdirektorat i landet. Fram til nå er det elles blitt gjort arbeid med vegbygging, på laboratorie-sida og med forvaltning og bruk av maskinar. I tillegg er det laga ein spesialversjon av Brutus (Statens vegvesen sitt bruvedlikehaldsprogram).

På brusida er det nå arbeidet med prosjekteringsreglar som er på gang. Dette oppdraget har bruavdelinga i Vegdirektoratet bedt Rogaland ved Harald Erland å ta ansvaret for.

Alt arbeidet blir kanalisert gjennom internasjonalt kontor i Vegdirektoratet og pengane kjem frå Norad. Harald Erland fortel at han under arbeidsperioden i Tanzania i desember samarbeidde med to karar frå arbeidsministeriet (Ministry of Work). – Eg laga forslag til innhald for nye prosjekteringsreglar og gjekk gjennom dette med med karane frå ministeriet. Deretter laga eg kommentarer til kvart punkt i innhaldet, slik at me veit kva me skal gå vidare med i detaljarbeidet, seier Harald Erland.

REPARASJONAR FOR TI MILLIONAR

På Stavanger bybru er det sidan juli i fjor utført reparasjonsarbeid på betongdelen for om lag tre millionar kroner. Nå står midtspennet av stål for tur. Rehabiliteringa av stålkonstruksjon med kablar og kabelfeste vil kosta minst sju millionar kroner.

TEKST: HARALD SEL FOTO: PER EIKEMO

Stavanger bybru er ikkje meir enn vel 20 år. Ho sto ferdig i 1976. Likevel er det store forvittringsskader både på betongen og stålkonstruksjonen. Med dei reparasjonane som nå blir utført skal det halda i mange år utan nye store vedlikehaldskonstnader, seier Per Eikemo som er prosjektansvarleg for rehabilitering av brua.

NYE KANTELEMENT

For eit par år sidan tok det til å detta ned betongbitar frå kantelementa på bybrua. Dette var særleg alvorleg, fordi det kunne vera farleg for folk og trafikk under brua. To gonger blei kabelementa renska for laus betong, men dette var inga varig løysing. Per Eikemo forklarar at armeringsnettet i kantelementa forvittrar og i forvittringsprosessen blir betongbitar sprengde ut. For å få ei varig løysing måtte det støypast nye kantelement på brua. På desse har armeringastørre overdekning. Ein del småskader i betongen på ein brupillar er også reparert. – Nå må det halda i lange tider utan større vedlikehald, meiner Per Eikemo.

UTSLITNE FUGER

Tre av dei fem fugene på bybrua er også skifta. Ordinær slitasje har gjort utskiftinga nødvendig. Brua har svært stor trafikk; gjennomsnittets døgntrafikk (ÅDT) er 18.000 kjøretøy. Dermed blir det stor slitasje på fugene. Etter kvart som fugene blir slitne fører dette til meir støy, noko som har vore til ulempe både for trafikantane og dei som bur under Stavanger bybru.

STÅLDELEN FOR TUR

Selmer ASA har vore entreprenør for arbeidet som er utført med betongarbeid på kantelementa og skifting av fugene. Arbeidet med reparasjon av ståldelen skal om kort tid lysast ut på anbod. Her skal alt av stål sandblåst og deretter malast. Dette er eit svært omfattande og kostbart arbeid seier, Per Eikemo. Alle krinkar, krok, kablar og kabelfeste skal vera heilt reine for rust før malinga kan ta til. Mindre viktig er det ikkje at malinga blir gjort grundig. – Etter at det foreståande arbeidet er ferdig bør det gå fleire tiår før ein må til med ei ny rehabilitering, seier Per Eikemo.



Øverst
 Dei gamle prefabrikerte kantelementa på utsida av brua forvittra og steinar ramla ned.

Nederst
 Dei nye kantelementa er støypte på plassen.



Frå 1. januar 2001 tok Statens vegvesen si nye landsdekkande tunnel-eining over alt tunnelarbeid i etaten. Audun Aaland gjekk i august frå stillinga som produksjonssjef i Sogn og Fjordane til jobben som tunnelsjef.

– Den landsdekkande tunneleininga får eit stort nedslagsfelt. Felles system gjer også at vi kan få til ei betre utnytting av menneskap og maskiner, meiner tunnelsjef Audun Aaland.

Samla tunnelproduksjon for heile landet

– Det som er viktigast for å lukkast er også det som er vanskelegast, nemleg å vera så god at vi er attraktive for myndighetsavdelingane. Her konkurrerer vi med dei private entreprenørane. Men her er mykje godt folk å spele på, så eg føler meg trygg på at dette skal vi få til å fungere, seier Aaland.

– Utgangspunktet er at Statens vegvesen blir vår arbeidsgjevar. Det er våre rammevilkår. Den største fordelten er at vi no får eit større nedslagsfelt enn tidlegare. Eit felles system gjer også at vi kan få til ei betre utnytting av menneskap og maskiner, meiner Aaland som fortel at ein allereie

har gjennomgått og systematisert 500 maskiner og at tunneleininga vil disponere i underkant av 200 mann.

STOR GEOGRAFISK SPREIING

Geografisk spreining er eit viktig stikkord for den landsdekkande tunneleininga.

– Det er klart det er ei utfordring å få det til å fungere med så store avstandar. Det krev mellom anna dataløysingar som fungerer til ei kvar tid. Vi satsar på løysingar basert på intranett og vi vil vera pionerar når det gjeld elektronisk handel. Elles så trur eg ikkje tunnelarbeidarane vil merke noko særleg til endringane.

Dei fartar allereie land og strand rundt i dag, seier tunnelsjefen.

MÅ JOBBE FOR OMSETNINGA

Det er forventa at tunneleininga si omsetning vil ligge på 400–500 mill. kroner årleg. Audun Aaland fortel at ein større del av marknaden vil ligge i fylke som sjølv ikkje har tunnelproduksjon og at eininga må arbeide hardt for å sikre god prosjektilgang.

– Tunneleininga må leve av dei inntektene vi får. Det er difor viktig at vi skaffer oss prosjektilgang og omsetningsvolum som gjer at vi får nok jobbar, understrekar han.

Seks tunnelfylke i ei eining

Seks fylke har hatt tunnelproduksjon, Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Nordland og Troms. Dei har nå gått saman i ein samla tunnelproduksjon med Audun Aaland, Sogn og Fjordane som sjef.

Dei administrative tenestene for den nye tunneleininga er lagt til Statens vegvesen Hordaland. Desse tenestene er stort sett knytta til lønns- og fakturabehandling. Tenestene blei lyst ut på internt tilbod i dei seks tunnelfylka og Hordaland hadde det lågaste tilbodet.

I den nye samla tunnelproduksjonen er ti av dei tilsette frå Rogaland. For tida arbeider desse på fire ulike anlegg. Einar H. Nordbø, Sverre Kvinnesland, Otto Lunde,

Sveinung Marvik og Olav J. Stoknes skal heile dette året arbeida med Baneheitunnelen ved Kristiansand i Vest-Agder.

Fram til 1. september skal Terje Kydland og Asgeir Nortveit avrbeida med på tunnelprosjektet Hop-Midttun i Hordaland. I same tidsrommet er Magnus Weltzin engasjert med tunneldriving i Stallogargo, Finnmark.

Skiftingeniør Torgeir Lognvik har i vinter hatt arbeidsplassen sin i Møre og Romsdal ved eit tunnelanlegg på Blindheim utanfor Ålesund.

Den tiande rogalendingen i tunnelproduksjonen, Tor-mod Steine, er dette året elev ved anleggsleiaraskulen.

INNVERKNAD FOR PRODUKSJONSAVDELINGANE

Når all tunnelproduksjon blir organisert i ei eiga eining medfører det også at produksjonsavdelingane får ei lågare omsetning. Tunnelsjefen legg ikkje skjul på at dette kan gi nye utfordringar for fylka sine produksjonsavdelingar.

– Tunnelproduksjonen har mellom anna bidratt til å halda nede produksjonsavdelinga sine administrative kostnader, så denne endringa kan nok gjere det noko tyngre for den delen som er att, meiner han. Aaland er likevel sikker på at utskillinga er eit gode for Statens vegvesen som heilskap.

– Eg trur også at tendensen framover blir å sjå fleire fylke i samanheng. Utviklinga går i retning av meir og meir konkurranse. Dette må vi ta på alvor. Tunneleininga er den første landsdekkande eininga og eg tykkjer det er spennande å få vera med på å forme denne, seier han.

TILLIT ER NØKKELEN

Sjølv om Sogn og Fjordane har fått æra av å huse vegvesenet sin første tunnelsjef, så påpeikar Aaland litt humoristisk at ein nok ikkje kan rekne med å bli handsama annleis enn dei andre vegkontora.

– Nei, i utgangspunktet må eg forhalda meg likt til seks vegsjefar. Dette er nøkkelen til å lukkast, elles mister eininga tillit, og tillit må vi ha for å få arbeidet gjort.

Oppskrifta for eit vellukka arbeid har den ferske tunnelsjefen hatt klart frå første stund;

– Eg trur det er viktig at vi flaggar humor og samarbeid og at vi går ut med litt trøkk. Eg har stor tru på at vi skal få tunneleininga opp å gå på ein god måte. Hadde eg ikkje hatt tru på det, så hadde det ikkje vore vits å prøve, slår Audun Aaland fast.

BILIST 2000



Alfred Brovoll på vegkontoret viser fram det synlige beviset på at han er med på kampanjen Bilist 2000.

Kjenner du kampanjen Bilist 2000?

Kanskje ikke, Rogaland fylke ligger nemlig helt i bunnsjiktet i antall medlemmer.

TEKST: EVA VIVOLL
FOTO: BRIT ELVE STRAND

Bilist 2000 er en landsomfattende trafiksikkerhetskampanje som startet opp i mars i år, og som skal gå over tre år. Målsettingen er å redusere antall skadde og drepte i trafikken ved at bilistene skriver under på en forpliktende avtale om kjøreatferd. Bilistene profilerer seg gjennom et godt synlig klistremerke. Filosofien er at deltakerne gjennom klistremerket forteller hva de står for, og tilpasser kjøreatferden deretter.

ØKONOMISKE FORDELER

Alle som melder seg inn i Bilist 2000 oppnår økonomiske fordeler. Det blir gitt en mengde tilbud på varer og tjenester som har med trafiksikkerhet å gjøre. Men den største økonomiske gulroten er kanskje muligheten til å vinne en flunkende ny bil. Hver måned har en deltaker i kampanjen sjanse til å vinne bilen. I skrivende stund er 8 biler delt ut til ansvarlige sjåførere. Innmeldingen er helt gratis.

DEN DYSTRE STATISTIKKEN

De største fordelene er allikevel muligheten til å være med på å redusere antallet skadde og drepte i trafikken. Statistikken er nemlig svært dystre lesning. Rogaland fylke ligger på topp i antall dødsulykker, i

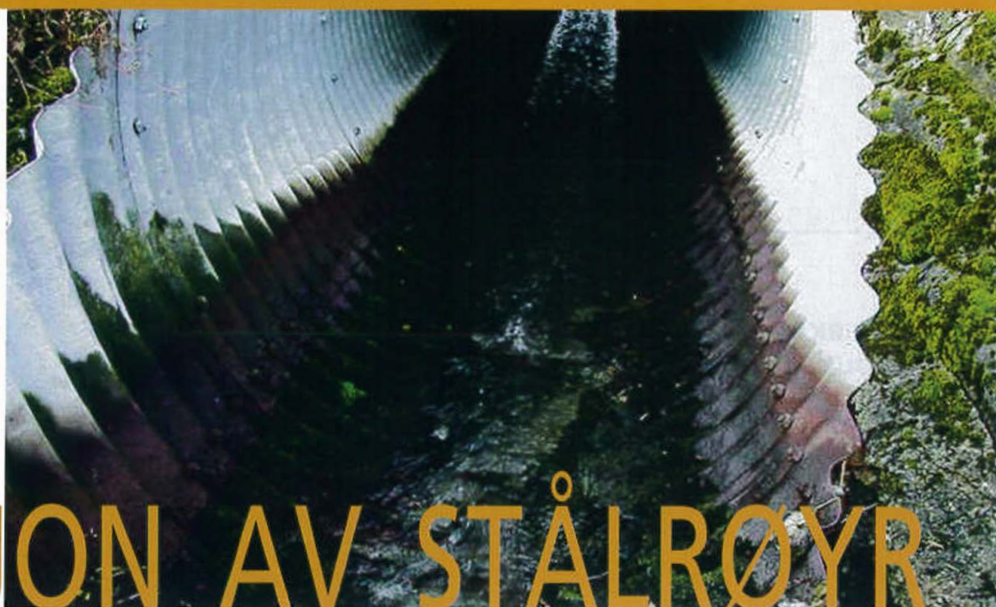
fjor mistet 31 mennesker livet i unødvendige trafikkulykker. Samtidig forteller en annen statistikk at fylket ligger nesten på bunn i trafiksikkerhetskampanjen. Bare 7319 personer, det vil si 3,16 % av de som har førerkort i fylket har latt seg utfordre av kampanjen. Dette er en svært tvilsom rekord.

I GODT SELSKAP

Bilist 2000 har nå på landsbasis om lag 80 000 deltakere. Melder du deg inn nå, er du i godt selskap. Skikongen Bjørn Dæhlie meldte seg inn i september. I oktober ble samferdselsminister Terje Moe Gustavsen medlem. Fra før kan kampanjen skilte med navn som rallykjøreren Martin Schanche, Vikingarna-vokalistene Christer Sjøgren og slalåmfantomet Hans Petter Buraas. Buraas oppfordrer spesielt unge bilførere til å melde seg inn i kampanjen. Også våre helter i Viking FK har støttet Bilist 2000. De har valgt å sette fokus på kampanjen under noen av hjemmekampene.

Innmelding kan du gjøre gjennom internett www.bilist2000.no, her kan du også få mer informasjon om kampanjen. Vervefolder fåes også på bensinstasjonene hos Statoil og Esso.

Stålrøyr under fylkesveg 631 i Fister, slik det såg ut før reparasjonen. Botnpartiet, der vatnet til vanleg renn, er nesten gjennomrusta. Utan rehabilitering kunne røyret brote saman innan kort tid.



REPARASJON AV STÅLRØYR = PENGAR Å SPARA

Mange stålrøyr under riks- og fylkesvegar er i ferd med å bryta saman på grunn av gjennomrusting. Statens vegvesen Rogaland har utvikla ein metode for rehabilitering.

Dette fører til store innsparingar i forhold til utskifting av røyra.



Øverst

Over det rusta partiet skurr ein fast eit vinkeljern på kvar side av røyret. Deretter blir det strekt ei armeringsmatte frå vinkeljernet på den eine sida til vinkeljernet på den andre sida.

Nederst

Deretter støyper ein ut med vanleg betong.

Metoden er utvikla av seksjonsleiar ved laboratoriet Jens Aanderaa i samarbeid med Per Eikemo.

BETONG MOT RUST

Det er i botnpartiet av røyra, der vatnet til vanleg renn, som har rustskader. Over det rutsangrepne partiet (0,5 til ein meter) skurr ein fast eit vinkeljern på kvar side av røyret. Deretter blir det strekt ei armeringsmatte frå vinkeljernet på den eine sida til vinkeljernet på den andre sida, slik at heile nedre del av røyret er armert. Deretter støyper ein ut botnpartiet med vanleg betong. Resten av røyrveggane blir dekkja med sprøytebetong til eit stykke over vinkeljerna.

UTPRØVD I FISTER

Metoden er utprøvd på to røyr på fylkesveg 631 i Fister i Ryfylke. Kwart røyr var 12 meter lange, 2,10 meter høge og 1,80 meter breie. Rehabiliteringa kosta totalt 130.000 kroner som vil seia kr 5.400,- per løpemeter. Til samanlikning kosta utskifting av eit tilsvarende stålrøyr som braut saman på riksveg 508 kr 23.300,- per løpemeter. Dette røyret låg i ei fylling med overdekning på fire til fire og ein halv meter. Mange stålrøyr har langt større

overdekning, heilt opp til 20 meter. Jo større overdekninga er, jo større blir kostnadene ved å skifta ut røyra. Det er difor store pengar å spara ved å bruka den nye rehabiliteringsmetoden.

STORE SKADER

Frå 1960 til etter 1990 blei det lagt ned svært mange bølga (korrugerte) stålrøyr under riks- og fylkesvegar i Rogaland. Røyra hadde ein diameter frå 40 centimeter til tre meter. Laboratoriet har gjennomført ei kartlegging av tilstanden på røyra. Med på kartlegginga var Svein Fure, Kjell Navrestad og Erik Fjermestad som representantar for kvart sitt trafikkdistrikt. Resultatet av kartlegginga var nedslåande. Alle vassførande røyr hadde større eller mindre rustskader. Fleire av dei vassførande røyra har stor overdekning, og ei utskifting av røyra vil bli svært kostbar.

Men det vil også kosta mykje å reparera røyra ved bruk av den nyutvikla metoden. Seksjonsleiar Jens Aanderaa reknar med eit pengebehov på 15 til 25 millionar kroner i den neste femårsperioden for å reparera dei verste røyrskadane på fylkesvegane. For riksvegane er behovet noko mindre, seier Aanderaa.

BRANNSIKRE RENNFAST-TUNNELAR

Tryggingsarbeida i Rennfast er avslutta. No er både Byfjord-tunnelen og Mastrafjordtunnelen heilt brannsikre, seier prosjektleiar Gunnar Nærum.

TEKST OG FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Arbeidet med å brannsikra tunnelane i Rennfast byrja 1. september i fjor. Då skulle 30 000 kvadratmeter av dei innvendige veggene i tunnelane sikrast.

– Der det var vass-lekkasjar i veggene var det sett opp plater. Desse platene blir klemt inn til fjellet, og hindrar vatnet i å dryppa frå vegger og tak. Men materialet dei er laga av, eit plastprodukt kalla polyuretan-skum, er brennbar, og difor vart det bestemt at platene skulle dekkjast av armert sprøytebetong. I utgangspunktet skulle alle felt som var større enn 250 kvadratmeter eller låg tettare enn 80 meter dekkjast med betong, forklarar prosjektleiar Gunnar Nærum.

FJELLET HAR TETNA

Då arbeidarane byrja på jobben og sjekka lekkasjane bak platene av polyuretan-skum, oppdaga dei at fjellet var tett mange stader. Heile 65 prosent av tetningsplatene var blitt overflødige. I staden for å brannsikra dei, kunne dei takast heilt vekk. – Det var tidkrevjande å plukka dei ned, men billigare enn å sprøyta på betong. Arbeidet har teke to og ein halv månad lenger enn det me planla før me visste at me skulle demontera mange av platene. Totalt har arbeidet vorte to millionar kroner dyrare enn først tenkt, rekninga har auka frå 12 millionar til 14 millionar kroner, seier Nærum.

Men dei minkande lekkasjane i fjellet har ført til at Rennfast no er billigare å driva. Pumpene som skal halda tunnelen fri for vatn treng ikkje arbeida like intenst som før.

– Når me lagar hol i fjellet – det vil seia byggjer tunnel – så kan spenningsane i fjellet endra seg over tid. Dermed kan sprekker bli klemt saman slik at vatn ikkje lenger kan

trenga inn. Likeeins kan partiklar etter sprengningar bli avleira i sprekker og ytterlegare vera med å tetta til, forklarar prosjektleiaren.

NATTARBEID

No består innsida av heile Rennfast, både Mastrafjord- og Byfjordtunnelen, av betong eller fjell. Berre i inngangspartia, til saman om lag 900 meter i båd tunnelane, er veggene dekkja av metallplater, som heller ikkje utgjør nokon brannfare.

Det er Veidekke ASA som har utført sikringsarbeida, med Vegvesenet som byggherre.

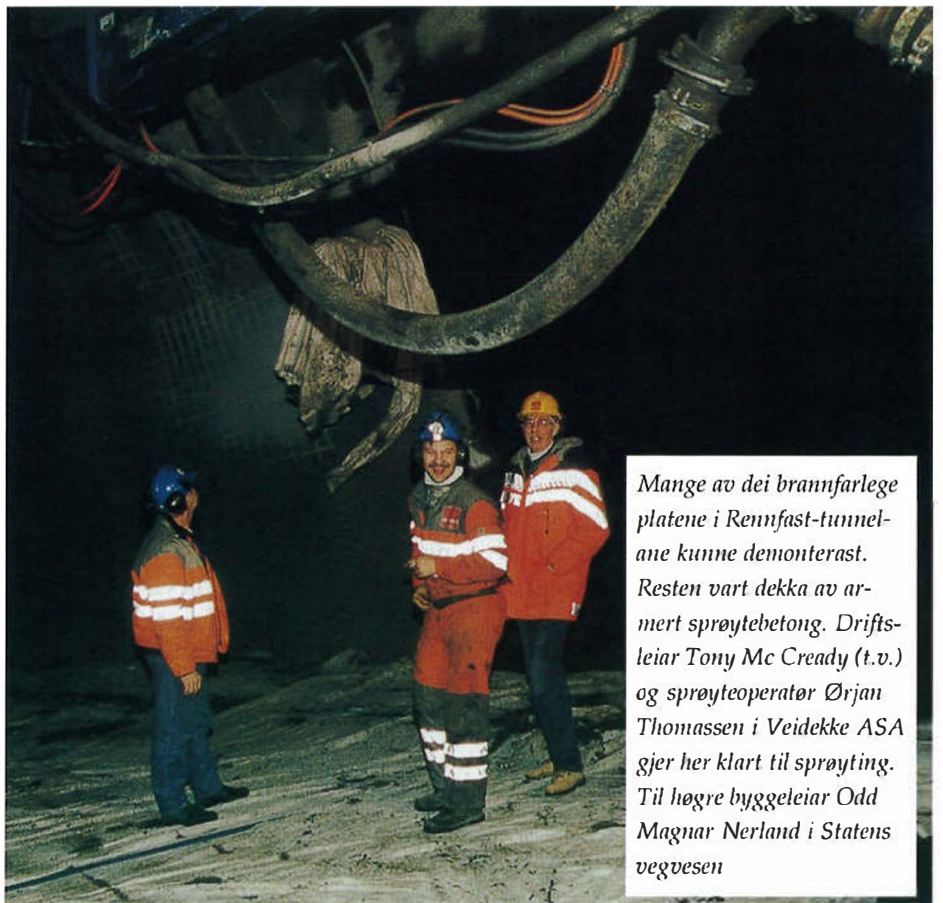
– Arbeidet har foregått om nettene, for å unngå den tettaste trafikken. Ein følgebil har losa trafikken igjennom.

Det har gått greit, sjølv om det har skjedd at trafikantar har køyrt ut av køa og forbi følgebilen. Men bilistane har stort sett hatt forståing for at arbeidet også kjem dei til gode på sikt, seier Gunnar Nærum.

SENDER RØYKEN MOT RENNESØY

Samstundes som dei to undersjøiske tunnelane i Rennfast vart brannsikra, har alle viftene vore tekne ned for vedlikehald. Då dei til saman 76 viftene vart sette på plass att, vart dei snudde slik at blåseretningen no går frå Randaberg mot Rennesøy. Dette vart gjort etter ønskje frå brannvesenet i Stavanger.

Dersom det skulle oppstå ein brann i ein av tunnelane, er det brannvesenet i Stavanger som har hovudansvaret. Når røyken blir blåst mot Rennesøy, unngår ein at brannmannskapene får røyken mot seg når dei rykker ut. Grunnen til at hovudblåseretningen tidlegare gjekk frå Rennesøy mot Randaberg, var at på årsbasis er dette den vanlegaste vindretningen. Viftene kan snuast og køyrast mot hovudblåseretningen, men har då dårlegare kapasitet.

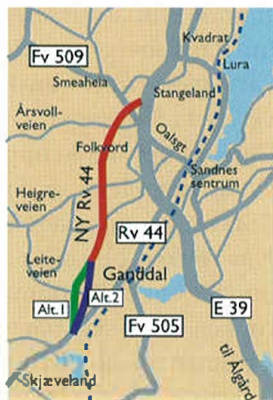


Mange av dei brannfarlege platene i Rennfast-tunnelane kunne demonterast. Resten vart dekkja av armert sprøytebetong. Driftsleiar Tony Mc Cready (t.v.) og sprøyteoperatør Ørjan Thomassen i Veidekke ASA gjer her klart til sprøyting. Til høgre byggeleiar Odd Magnar Nerland i Statens vegvesen

Slik vert nye riksveg 44

Stangeland – Skjæveland

TEKST OG FOTO: CAMILLA BJØRHEIM



Bebuarane i Ganddal skal få rolegare morgonar og ettermiddagar. Lufta dei pustar inn skal verte friskare. Bilistar frå sør-fylket skal kome seg raskare både til og frå Stavanger eller Forus-området. Og ulukkene, – dei skal det verte færre av.

Alt dette på grunn av vel seks kilometer ny riksveg. Om fem år vil vegen vere ein realitet, frå Stangeland i nord til Skjæveland i sør. Byggestart er planlagt til 2003, og to år seinare, i 2005, kan bilistar spare 2,5 minutt når dei køyrer strekinga mellom Stavanger og Jæren. I rushtida vil det sjølvsagt vere mykje meir tid å spare. I staden for å stå stilt mellom Stangeland og Sandved, kan bilistar med retning mot sør gli ut på den nye rv 44, som tek av ved Smeaheia på Stangeland, og halde fram i 80 kilometer i timen.

FRÅ TOFELT TIL FIREFELT

Den nye riksvegen skal verte ein firefeltsveg. I utgangspunktet var vegen planlagt som ein tofeltsveg med planstilte kryss, men for at vegen skal bli tryggare får han fire felt. Prosjektleiaren Nidunn Eiterjord forklarar kvifor:

– På tofeltsveggar med relativt stor fart skjer dei alvorligaste ulukkene. Gode vegar fører til færre ulucker, men graden av alvor stiger. Mellom anna har det vore mange ulucker på tofeltsstrekninga på E 39, mellom Stangeland og Osli. Undersøkingar, både frå Sve-

rige og her i landet, stadfestar at risikoen for ulucker er høg på slike vegar. Derfor vil me ikkje byggje ein tofeltsveg, seier Nidunn Eiterjord.

Ho tykkjer det er viktig å fokusere på trafikktryggleiken.

– Med ein firefeltsveg kan me iallfall luke vekk ulukkene mellom møtande trafikantar, seier Eiterjord.

TRE RUNDKØYRINGAR

Ein firefeltsveg kostar naturlegvis mykje meir enn ein tofeltsveg.

Rv 44-prosjektet vert finansiert ved bompengar. Med 2-feltsveg og 3 toplan-kryss vart det kostnadsrekna til 270 millionar kroner (2000-nivå +/- 10%). For å halde kostnadane på omlag same nivå, må toplan-kryssa erstattast av rundkøyningar. Likevel vil vegen verte omlag 17 millionar kroner dyrare.

– Den litt over seks kilometer lange strekinga vil få tre rundkøyningar. Den fyrste der rv 44 kryssar 509 som kjem frå Sola, den andre ved Heigre-vegen og den siste på Skjæveland der dagens rv 44 går mot Sandnes sentrum. Rundkøyningane skal byggjast store, slik at det ikkje vil vere mogleg

å halde for høg fart gjennom dei, seier Eiterjord.

Det positive ved at tofeltskryssa vert erstatta av rundkøyningar, er store arealsparingar.

Rundkøyningar og toplan-kryss gir omlag same grad av trafikktryggleik, og rundkøyningar medfører sjeldan alvorlege skadar.

NEDFELT VEG MED VOLLAR SOM STØYDEMPAR

Den nye rv 44 skal vere 18,3 meter brei. Eksisterande E 39 er 26,5 meter brei. Store delar av vegen vil gå gjennom jordbruksareal. Vegen vil stort sett ikkje liggje nærare enn 100 meter frå eksisterande bustader. Den skal ligge lågare enn terrenget, eller få støyvollar mellom vegen og bustadfelta.

– Vegen skal ligge lågt slik at kryssande lokale vegar kan leggjast på bruer. Slik vil dei ikkje verke for ruvande. Men nedfellinga skal også sørge for å redusere støyen, seier prosjektleiaren.

Så langt det er mogleg er det støyvollar som skal dempe lyden. Berre på nokre få stader er det nødvendig å

Bebuarane i Ganddal vil få rolegare morgonar og ettermiddagar. Den nye riksvegen vil avlaste mellom anna Åsedalen.



Nidunn Eiterjord er prosjektleiar for nye rv 44. Store delar av den nye vegen vil gå gjennom jordbruksareal. Her ser ein E39 og Smeaheia på Stangeland i bakgrunnen. Den nye rv 44 vil her gli ut som ein arm frå eksisterande E39. Trafikantar som skal til Jæren legg E39 bak seg, og held fram på den nye rv 44; ein firefeltsveg med tre rundkøyningar.

byggja støyskjermar. Det fører både til lågare kostnader og det har estetiske fordelar.

GODKJENNING NESTE SOMMAR

Prosjektleiar Nidunn Eiterjord reknar med at reguleringsplanen for nye rv 44 vil vere godkjent neste haust. Avhengig av korleis planen endeleg vert vedteke, må 4–5 hus rivast og omlag 13 bustader kome delvis innanfor byggjegrensa. Omlag 60 grunneigarar må gje frå seg grunn til rv 44. Endringane dei siste månadene, frå to- til firefelt, gjer at vegen vil kome eit år seinare enn planlagt. I utgangspunktet var det regulert gang- og sykkelveg på austsida langs heile den nye vegen, slik vert det førebels ikkje.

Pengane strekk ikkje til. Berre strekningen frå Heigreveien og nordover til Børskådå, får eit alternativ for dei mjuke trafikantane i fyrste omgang. Gang- og sykkelvegen skal leggjast høgare enn vegen, og vert skjerma av støyvollane. Eiterjord håpar at finansieringa til resten av gang- og sykkelvegen kan kome frå anna hald, slik at han kan byggjast samtidig.

– Kva skjer så med den gamle rv 44?
– Statens vegvesen har foreslått at gamle rv 44, frå og med Sannerudkrysset, vert ei forlenging av 505, som kjem frå Foss Eikeland. Den resterande biten kan så verte nedgradert til fylkesveg, men dette er ikkje avklart enno, seier Eiterjord.

HER MINKAR TRAFIKKEN

- Den nye riksvegen startar i sør like ved sementstøyperiet ved Vagle-skogen på Skjæveland. På gamle rv 44 mellom Skjæveland og fram til krysset mellom 505 (Sannerudkrysset), reknar ein med at talet på køyretøy vil gå ned frå 12.400 til 6.000 i døgnet.
- Frå 505-krysset i Ganddal (Sannerudkrysset) og fram til E 39-avkøyninga ved Sandnes brannstasjon, vil ikkje trafikken minke like mykje, grunna bilistane som kjem frå Foss Eikeland. Desse vil framleis køyre gamle rv 44 når dei skal nordover. Her reknar ein med at det dagleg vil passere 14.000 køyretøy, mot 19.800 i dag.
- Frå E39-krysset på Sandved og fram til Sandnes sentrum, vil køyretøya verte redusert frå 15.000 til 12.000.
- På E39 vil den største reduksjonen vere på strekninga frå E39-avkøyninga på Sandved og fram til Stangeland, der nye rv 44 tek av. Når vegen står klar vil 19.500 køyretøy passere, mot 29.000 køyretøy i dag.
- Også hovudvegane i Sandnes sentrum, Oalsgata og rv 44 til Lura, vil få redusert trafikk. Men her vil også mange andre forhold virka inn på trafikkmengda, så det er usikkert kor stor reduksjonen blir.

HER AUKAR TRAFIKKEN

- På Heigrevegen vest for nye rv 44 vil trafikken auke, frå 1.300 køyretøy i dag og opp til 3.700. På austsida av nye rv 44 vil Heigrevegen bli ny adkomstveg til Sandnes. Den må difor byggjast om på ein del av strekninga.

I fire år har Tor Skårland brukt helger og kveldar i sommarhalvåret på å køyra rundt og visa folk kor viktig det er å bruka bilbelte. For å gjera poenget forståeleg for alle, dytter han dei inn i Veltepetter og snurrar rundt. Dei fleste er temmeleg svimle, men også litt klokare, når dei klatrar ut att.

Svimmel innsikt med

VELTEPETTER

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD



Veltepetter er ein bilkupe som er montert på ei tralle slik at han kan frakast rundt. Inne i kupeen er det seter og bilbelte som i ein vanleg bil. Når Tor Skårland skal demonstrera kvifor det er lurt å bruka bilbelte når ein køyrer, får han folk til å klatra inn og spenn på seg beltet. Når «passasjerane» er på plass snurrar han bilen rundt nokre gonger og stansar med taket ned. Inni heng folk opp ned i bilbeltet.

– DETTE KAN REDDA LIV

– Selen gjer at folk sit på plass sjølv om bilen snurrar rundt, og dei heng trygt når bilen ligg på taket. Før eg slepp dei inn, forklarar eg korleis dei kan løysa seg or selen og klatra ut utan å skada seg. Det er viktig å vera klar og ta seg føre med hendene, slik at ein ikkje fell på hovudet og skadar nakken. Det er også viktig å passa på så ein ikkje løyser feil sele, slik at medpassasjerane rammar på hovudet, forklarar Tor Skårland.

– Håpet er at folk, om dei ikkje er for skamslegne etter ein bilvelt, skal vita korleis dei skal gjera dersom dei heng i selen og skal prøva å ta seg ut av bilen. Og når dei kjenner kreftene som er i sving i ein bilvelt, går det opp for dei kor viktig bilbeltet er. Eg trur dette kan redde liv, legg Skårland til. Han seier han er imponert over kor stort spenn det er i alderen på dei som har prøvd Veltepetter.

– Eg har hatt både ungar og folk som har vore langt over 60 år inne i bilen.

Men om folk er langt oppi åra, eller av andre grunnar ikkje bør prøva å løysa ut selen, så snurrar eg berre bilen rundt nokre gonger så dei får prøva korleis det er å gå rundt i ein bilvelt. For mange kan det vera skremmande nok. Heilt små barn får ikkje prøva Veltepetter, dei må vera store nok til å kunna sitja godt fastspent i bilbeltet, forklarar Tor Skårland.

530 RUNDTURAR PÅ EIN DAG

I denne delen av landet er det berre Vegvesenet i Rogaland som har Veltepetter. Difor har det også vorte mange og lange turar på Tor Skårland. Han har vore så langt som til Vaksdal i Hordaland og på Lista i Vest-Agder. Då Tor Skårland var i Vaksdal, hadde han 530 inni Veltepetter på ein dag. Det er rekord, så langt.

Skårland, som arbeidar på Egersund trafikkstasjon, har hatt ansvar for Veltepetter sidan Statens vegvesen overtok for Trygg Trafikk for fire år

Kolbjørn Jacobsen frå Grødem brukar alltid bilbelte når han køyrer bil. Etter ein svimlande tur i Veltepetter er det lite truleg at han endrar på den vanen.

FORSINKA BOMRING



Etter den opprinnelege planen skulle bomringen på Nord-Jæren vore i drift frå årsskiftet 2000/2001. Som det nå ser ut, blir det tidlegast opning i mars. Det har tatt lenger tid enn planlagt å laga ferdig køfri-systemet.

Både på E 39 på Forus og ved kommunegrensene på dei andre hovudvegane på Nord-Jæren er bomstasjonane klare, men forlenga uttesting- og produksjonstid for køfribrikkene forsinkar opninga av bomringen.

Produksjonsselskapet av brikkene, Q-Free Tolling, har ikkje makta å halda den avtale fristen i framdrifta. Strenge krav til at alle brikkene skal bli registrert ved passering gjer at uttestings- og produksjonstida blir lenger enn det ein først hadde rekna med. Dette har ført til utsetting på utsetting for bomringen. Nå håpar ein at brikkene er klare i løpet av mars månad.

Bomringen på Nord-Jæren er med i det såkalla Autopassprosjektet, som skal samordna bompengene i Norge. Lokalt gjeld dette Rennfast og nasjonalt gjeld det til dømes bomringane i Oslo og Trondheim. Det nye systemet skal føra til færre registreringsfeil, og mindre problem for både bilistar og administrasjon.

Ein reknar med at bortimot 90 prosent av alle bilistane som passerer bomstasjonane på Nord-Jæren i rushtida vil kjøpa køfribrikke. For dei som kjører mest er det sett eit tak der du betalar for maksimum 75 passeringar i månaden. Kjører ein for meir vil det vera gratis. Med beste rabattbrikke, som ein betaler 1.750 kroner i forskot for, kostar passeringa 5 kroner i rushtida og 2,50 midt på dagen. Om kvelden og i helgene er det gratis.

Etter planen skal bompengeringen stå i ti år. I denne perioden reknar ein med at det vil koma inn minst 800 millionar kroner.

Den utsette opninga av bomringen vil ikkje få så veldig store konsekvensar. Ein del mindre veg- og kollektivprosjekt vil bli forsinka med nokre månader. Det første store prosjektet som skal finansierast med bompengar, ny riksveg 44 Skjæveland-Stangeland, startar opp våren 2003. Dette er som planlagt, seier prosjektleder Nidunn Sandvik Eiterjord.



Tor Skårland let Veltepetter snurra nokre gonger slik at dei unge passasjerane verkeleg får kjenna at det er godt å ha ein sele å henga fast i når veggrepet sviktar. Desse ungdommane fekk prøva Veltepetter på Sikkerhetsdagen på Grødem i Randaberg i oktober i fjor.

sidan. Dersom det har vore ønske om det, har han brukt å vera med på arrangement, elles blir innretninga leigd ut. Då er det også Skårland som har ansvar for at dei som leiger Veltepetter blir godt informerte, slik at innretninga blir brukt forsvarleg.

ETTERSPURD

– Veltepetter er etter kvart blitt godt kjend, og etterspurnaden er stor. Sesongen er frå april til oktober. I fjor var det noko mest kvar helg, og mange kveldar i veka. Truleg blir det like travelt i år, seier Skårland.

I byrjinga reiste han rundt på dugnad og god vilje, men etter kvart har dette viktige informasjonsarbeidet kome inn i ryddige former og blitt ein del av jobben.

Tor Skårland har bak seg fire hektiske sommarsesongar med Veltepetter. Nå tenkjer han å trekkja seg ut av arbeidet og la andre overta ansvaret. Den som tek over, kan nok rekna med å bli blant dei mest etterspurde i etaten.

Vaktaren av vegen

– Det finnes alltid en veg, skriv Rolf Jacobsen i eitt av dikta sine. Tanken er enkel, nær barnsleg, men viser at det enkelt sagde ofte opnar for mange assosiasjonar. Her og nå for eksempel denne: Det fins alltid ein vegvoktar.



Og ikkje nok med at det alltid fins ein vegvoktar, det må også finnast gode vegvoktarar. Ser brukarane ein mangel, eller fleire, på vegen dei brukar, blir det fort gap og galder både bak ratt og i media – i alle fall på lesarbrevsida.

– FOLK VAR GILDE

Den gamle vegvoktaren, han som hadde så godt som heile ansvaret for ei viss vegstrekning, har me ikkje lenger. Men mellom pensjonistane våre har me mange vegvoktarar av det gamle og gode slaget. Edvin Olsen på Finnøy er ein av dei.

– Folk var gilde, seier Edvin. Me sit heime i stova hans på Judaberg og pratar om farne år. Nå har han vore pensjonist i over ti år. – Eg trivst som plomma i egget. Eg gjer ingen ting og trygda er god, seier han og lenar seg tilbake i godstolen.

Vi tvilar ikkje det minste på orda hans, at folk var gilde. For det første er han ein imøtekomande mann, lågmælt vennleg og utan store fakter. Dertil var han aldri redd for å ta dei nødvendige taka for å halda vegen i god stand; det forstod vi godt etter å ha vore saman ein føremiddag.

SLITET MERKAST

Edvin er snart 78 år, og helsa er god, seier han. Men arbeidet på vegen har kravt sitt. Ryggen er ikkje som han ein gong var. Ei bømte med sand er nok for den nå for tida. Og den eine foten fekk ein trykk som ennå merkast dagleg.

– Eg stod i vegkanten då skufila på ein Brøyt trykte ned foten. Verneskoen fekk sitt den også, men hadde eg ikkje hatt den, så hadde eg ikkje hatt tær på foten i dag.

Vegvoktar Edvin Olsen på Judaberg. I bakgrunnen Halsnøy og Ombo, to av øyane der han hadde tilsyn med vegane.

MEIERIARBEIDAR

Edvin Olsen kallar seg barneheimsgutt og fortel at han kom til Finnøy i 1925 då han var to år gamal. Der vaks han opp hos Karine Steinnes.

Før han blei vegvoktar arbeidde han som altmuligmann i 19 år på Finnøy Meieri. Der var han mellom anna med på å laga den vidgjetne og gode osten som blei produsert på det no nedlagde meieriet.

– Før det var eg spennalempar på mjølkebilen. Tok spanna frå bøndene sine mjølkeramper og lempa dei inn på mottaket på meieriet. Eg datt av planen på lastebilen to gonger, det kjennest ennå på ryggen.

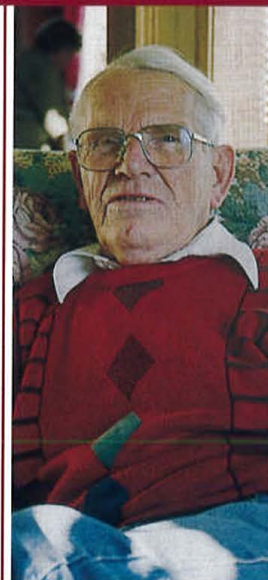
STORT ANSVARSOMRÅDE

I 1970 tok Edvin over stillinga som vegvoktar i Finnøy. På den tida var det tre vegvoktarar i kommunen.

Nokre få år seinare, då meir og meir av grusen blei erstatta av asfalt og oljegrus, var Edvin åleine om å skjøtta vegvaktarjobben. Og han hadde litt av eit «distrikt». I tillegg til den 22 km lange hovudvegen på Finnøy, hadde han også ansvaret for veghaldet på dei andre øyane i kommunen: Fogn, Talgje, Ombo, Halsnøy og Sjernarøy.

MANGE OPPGÅVER

Når vi spør Edvin kva vegvoktaren sin jobb gjekk ut på, ler han først. Men etter kvart kjem det fram at arbeidet var vidfemnande, ikkje berre i geografisk meining. Det var å halda vegane i god stand søndag som måndag, året rundt. Det var vedlikehald og vøling, der var grøfterens og grusing, det var høvling med vegskrapa. Det var kutting av tre og buskar langs vegkanten, det var å slå gras med ljà langs vegane, det var å sopa den oljegrusa vegen med skrubb. Så var det sjølv sagt brøyting med snøplog, helst om nettene. Og det var sikkert mykje meir av alle dei tiltak som må setjast i verk for å vedlikehalda ein veg som er lagd på denne for-gjengeleghetens jord.



– Eg trivst som plomma i egget. Eg gjer ingen ting og trygda er god, seier Edvin, men han har ikkje slege seg til i godstolen for godt.

REGNVER DET VERSTE

– Til vanleg tok eg ut i seks-tida, då var det stillast på vegen og greitt å arbeida. Ofte leste eg opp skufila på traktoren med 10–15 hektoliter grus og kjørte rundt og jamna hol og ujevnheter. Regnver var det verste, då la vatnet seg der det ikkje var avsigt og så blei det hol. Å grusa opp hola var ikkje nok. Viss det ikkje var fall og avløp til grøfta, så ville det danna seg nye hol. Derfor måtte eg halda vegen høgast på midten og syta for at det fanst fall til grøfta. Blei kummane tette, tømde eg dei manuelt. I dag blir dette gjort med bil og slange.

PENJONISTEN

Sjølv om han har lagt ned skufila og grafsa, så har ikkje Edvin sett seg i godstolen for godt. Han og kona Bjørg, fødd Fugledal, har to av dei tre barna buande på øya og dei har åtte barnebarn.

– Edvin er ikkje så ivrig i hagearbeidet, seier Bjørg. – Og han tar berre den lettaste delen av handlinga på handelslaget.

Elles reiser han på sjøen, held familien med husfisk. – Men hummarfisket var ringt i fjor. Son min og eg hadde ute 19 teiner. I løpet av halvanna veke fekk vi kun ein hummar.

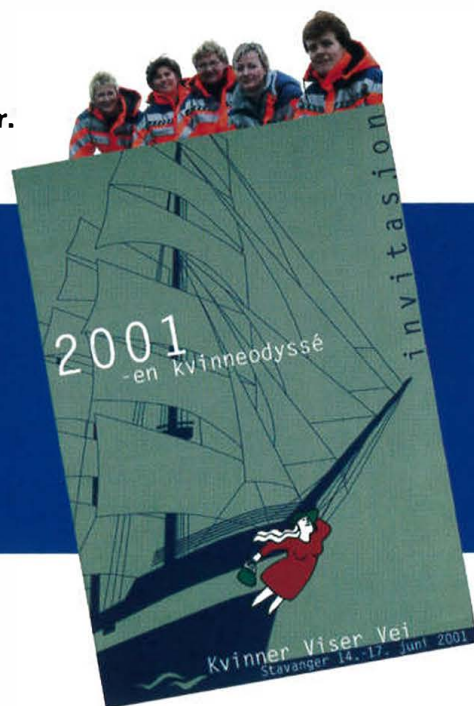
Og sjølv om foten ikkje er i første-klasses stand, så tar Edvin sine spaserturar. På riksveg 519 sørover mot Reilstad, av og til like til ferjestøa på Ladstein.

Mon dei held vegen høgast på midten?

Du kan allerede nå sette av dagene 14.-17. juni, da invaderes nemlig Stavanger av kvinner som vil vise vei, og da bør du være der. Det er den fjerde Kvinner viser vei-messen som arrangeres i år.

Kvinnelig INVASJON

TEKST: EVA VIVOLL



I 1995 var messen i Oslo, så Trondheim, Hamar, og nå i 2001 i Stavanger. Interessen for Kvinner viser vei har økt jevnt og trutt siden starten i 1995. På Hamar var over 20 000 mennesker innom utstillingene i Vikingskipet, og mer enn 5000 deltok på de ulike seminarer. Vi håper og tror at enda flere vil finne veien til Stavanger.



Ei kvinne som viser vei: Da lærling Lena Ollestad ble intervjuet i Ryggjavegen i mars 1999 fortalte hun at hun kunne tenke seg i bli sivilingeniør. Da Lena hadde avlagt fagprøven våren 2000 sluttet hun i etaten for å fortsette på teknisk fagskole.

Foto: Birgit Hoyland Gudmestad

Kvinner viser vei ble stiftet i 1992. Bakgrunnen var kvinner som ville synliggjøre sine kunnskaper og verdier. Med Kvinner viser vei ønsket de å øke kvinneandelen i beslutnings- og påvirkningsposisjoner, og påvirke kvinners yrkesvalg.

For å nå målsettingene er det viktigste tiltaket å arrangere en messe annethvert år. En messe av og med kvinner, men absolutt for både kvinner og menn.

UTSTILLINGER

Kvinner viser vei er et av Norges største arrangement, med et mangfold som kan ta pusten fra de fleste.

Hør bare:

Utstillingen er fordelt på tre haller over et messeområdet på hele 12500 kvm. Mangfoldet spenner fra bransjer og sektorer i næringsliv, offentlig virksomhet og organisasjoner fra hele landet. Besøkende kan vandre mellom alt fra informasjonsteknologi til småetablerere, via forskning, finans, industri – innholdet er nærmest uuttømmelig.

I tillegg skal hver hall utstyres med scener og helikopterdekk for underholdning og debatter. Det blir også muligheter til å ta en enkel kopp kaffe

eller gasse seg med mat á la carte på de ulike serveringsstedene i hallene. Og treningskjeden SATS vil være til stede og tilby trening både for de som vil riste løs og de som vil ta en skikkelig treningsøkt.

KULTUR

Messen skal også bidra til å knytte kontakter og nettverk mellom og på tvers av bransjer, organisasjoner og bosted. Da kan kulturopplevelser fungere som sterke bånd. Hva med en festforestilling med lokale kunstnere som Mia Gundersen, Benedicte Palko, koret Concentus og mange flere? Eller forestillingen der Halldis Moren Vesås blir portrettert, eventuelt Kitty L. Kielland, eller Hulda Garborgs fortelling om Liti Kjersti. «Minglefest» på De Røde Sjøhus, Huldas Gjestebud i Tjodhallen på Høgskolen og et formidabelt dueslepp på torvet kan også være vel verdt å ta med seg. Eller for den saks skyld en (hel)aften med kvinnehumor, lørdag kveld inntar nemlig tre kvinnelige standup-komikere scenen.

SEMINARER

Ingen messe er fullstendig uten seminarer og debatter. Kvinner viser vei



Om 17 år gamle Turid Marie Vistvik fra Tryggheim videregående skole er en framtidig medarbeider er ikke godt å si. Men Vegdirektoratets spreke snøbrettet lokket i alle fall til å være med på konkurransen. Alle i fylket som svarer riktig på de ti spørsmålene er nemlig med i trekningen.

Satser på **framtida**

TEKST OG FOTO: EVA VIVOLL

Også i år var Statens vegvesen Rogaland med på yrkesmessen i Stavanger Forum. Med over 100 utstillere og bortimot 20 000 besøkende, er dette Norges største yrkesmesse.

Messen skal hjelpe ungdommene til å ta et valg i virvaret av mulige framtidige jobber, men den fungerer også som en rekrutteringsbase for næringslivet. Også vegvesenet var på plass for å fortelle de håpefulle om en mulig framtid.

Å konkurrere om de unges oppmerksomheten på yrkesmessen kan være en prøvelse. En utstillingsplass koster mange penger, det kjempes om de unges gunst og det vises igjen i kreativiteten som legges for dagen. Motorsykler, egne fotostudio som visualiserer arbeid på plattformdekk, puppeplakater og informasjonsteknologi trekker. Høyskoler og universitet, ja til og med videregående skoler frister med spennende og lærerike opphold langt vekke fra Norge. Men allikevel, mange av de unge slo seg ned hos oss. Noen bare for å prøve lykken i det store snøbrettlotteriet. Andre fordi de virkelig kunne tenke seg en karriere i etaten.

HELE ETATEN REPRESENTERT

I år var hele etaten representert. Tilsatte fra trafikk-, utbygging-, produksjon- og administrasjonsavdelingen stod rede til å svare på alle mulige og umulige spørsmål. Også vegsjef og avdelingssjefer tok sine økter som ambassadører for vegvesenet. Ved å være med på messen får vi vist fram og skapt interesse for en etat med stor bredde og variasjon. For det andre får ungdommene korrekte og klargjørende svar på sine spørsmål.

ET STORT OG VIKTIG VALG

Utdanningsvalget er et av de viktigste valgene vi gjør i livet. Det handler om en framtid som vi både skal leve av og trives i. Derfor blir det lagt ned mye arbeid fra både arrangøren Rogaland Fylkeskommune, og utstillernes side. Målet er at alle fylkets 10. klassinger og elever i videregående skole skal ha mulighet til å besøke en yrkesmesse. Derfor blir det også arrangert yrkesmesser på Karmøy og på Sand, med vegvesenet representert.

kan friste med et stort spekter. Fra likestilling og .com til tro, tvangsektenskap og feminisme. Og vil du høre på viseadministrerende direktør i NHO Kristin Clemet, kommunalminister Sylvia Brustad, konserndirektør i Statoil Olav Fjell og mange, mange flere, er Kvinner viser vei den rette plassen. Du møter dem alle på ulike seminarer og debatter.

VEGVESENETS ROLLE

Med et så stort arrangement skal selvfølgelig også vegvesenet delta, både med utstilling og mange tilreisende kollegaer. Prosjektgruppa som består av Inger S. Eriksen, Tove Dirdal, Ester Marita Folkvord, Kirsten F. Hansen og Berit Thornes er i full gang med planleggingen. Har du tips, innspill eller spørsmål må du gjerne ta kontakt.

Etter hvert som det nærmer seg «avspark» for Kvinner viser vei, vil du finne mer informasjon i Veggen og Vi, og på vegveven. For husk: Messen er åpen for alle, kvinner og menn, høy og lav, liten og stor. Men dersom du ønsker å være med på ulike arrangement bør du melde deg på. Fullstendig program får du hos Inger S. Eriksen på Vegkontoret.

Tunnelgjengen har fått arbeidsmiljøprisen til Statens vegvesen Rogaland for 2000. Tunnelarbeidarane fekk prisen for godt HMS-arbeid. Det er nå over tre og eit halvt år sidan siste fråversskade i tunneldrifta.



ARBEIDSMILJØPRIS til tunnelgjengen

I talen sin under prisutdelinga sa vegsjef Tor Geir Espedal at tunneldriving alltid har vore ein røff og tøff arbeidsplass. Heilt fram til nyare tid var det mange ulykker, også dødsulykker. Statistikken viser at det var vanleg med ei stygg ulykke for kvar 1000 meter utsprengt tunnel.

Med bakgrunn i dette understreka vegsjefen det gledelege ved at arbeidsmiljøet er blitt mykje betre og at ulykkesrisikoen er kraftig redusert.

– Tunnelgjengen har sjølv ein stor del av æra for den positive utviklinga, sa Tor Geir Espedal.

Han nemnde mellom anna at det i Rogaland er utvikla og tatt i bruk ein spesialbil for spyling og slamsuging i

tunnel. Bilen er spesielt berekna på spyling av røysa etter tunnelsalver. Dermed blir støvplaga kraftig redusert. Tormod Steine har mesteparten av æra for utviklinga av bilen, men med mange gode innspel frå resten av tunnelgjengen.

Samarbeid, samhald og godt kamerateam er også viktig for eit godt arbeidsmiljø. Dette er noko som blir understreka ved tunnelgjengen i Rogaland. Gjennom mange år har gjengen, som heile tida har hatt ein fast kjerne av dugande folk, gjort framifrå arbeid. Dei har alltid levert rett produkt til rett kvalitet og rett pris.

Her har vegsjefen delt ut pokalen og blomar til dei frå tunnelgjengen som var til stades på produksjonsavdelinga sitt julemøte. Frå venstre: Olav J. Stokknes, Knut Utaaker, Tor Geir Espedal, Torgeir Lognvik, Sveinung Marvik, Einar H. Nordbø, Ingebrigt Rosshaug og Ernst Walskaar. Desse prisvinnarane var ikkje til stades: Sverre Kvinnesland, Terje Kydland, Otto Lunde, Kjetil Nordbø, Asgeir Nordtveit og Magnus Weltzin.

Frå årsskiftet har tunnelarbeidarane gått inn i den nye landsdekkande tunneleininga. Dermed er ikkje gjengen samla lenger, men folka er spreidde på fleire ulike anlegg. Det er ei krevande omstilling, mellom anna for arbeidsmiljøet. Men miljøprisvinnarane frå Rogaland er nok godt rusta til å meistra også den utfordringa.

Takk for godt vernearbeid



Hovedverneombud Arnt Svanes valde å bli pensjonist frå årsskiftet. Arnt har 42 års tenestetid i Statens vegvesen og har heile tida vore knytta til verkstaden ved Egersund vegstasjon.

Sidan 1991 har han vore hovudverneombud i Statens vegvesen Rogaland. På biletet får Arnt overrekt blomar av vegsjef Tor Geir Espedal under produksjonsavdelinga sitt julemøte. Vegsjefen takka Arnt for innsatsen både på verkstaden og for godt og engasjert vernearbeid gjennom dei siste ti åra.

Nytt hovedverneombud frå årsskiftet er Kjell Magne Svendsen, produksjonsområde sør.

Nytt hovedverneombud



Kjell Magne Svendsen er valt til nytt hovedverneombud etter Arnt Svanes.

Svendsen har vore tilsett i Statens vegvesen sidan 1997 med produksjonsområde sør som arbeidsplass.

Han har tidlegare 15 års praksis frå det private næringslivet, der han også har arbeidd som verneombud. Lengst tid var han tilsett i Norwegian Contractors (NC).

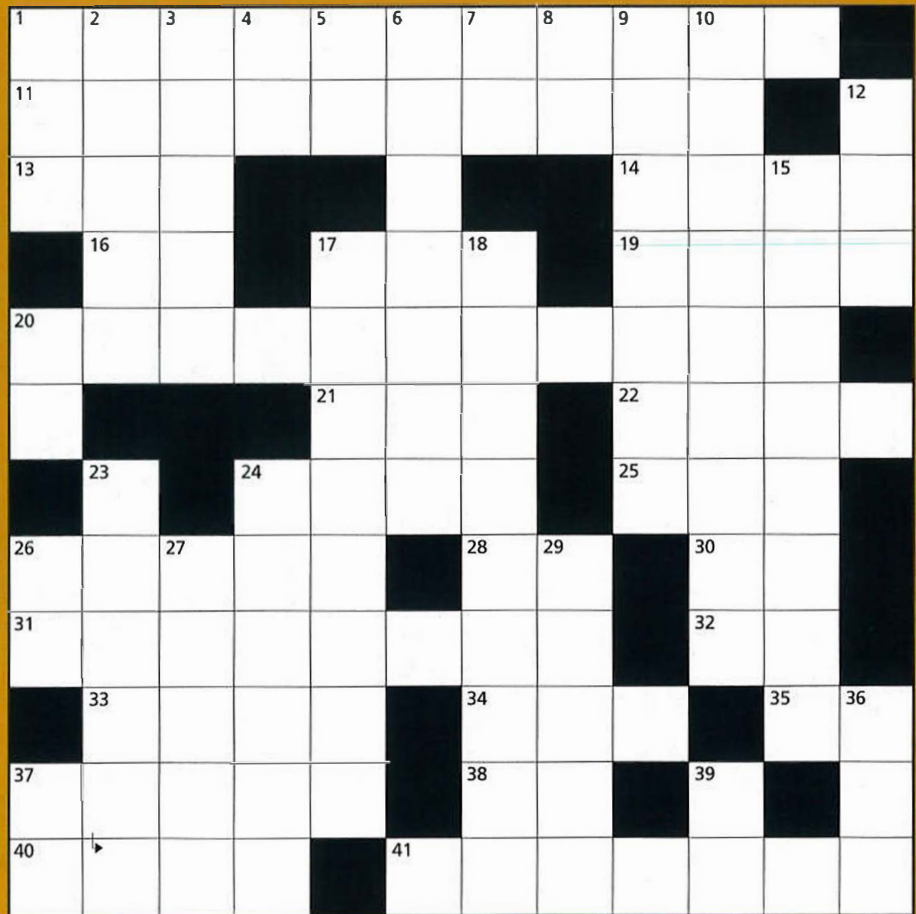
Etter at Kjell Magne Svendsen slutta i NC i 1995 studerte han i to år data og økonomi ved Næringsakademiet, før han blei tilsett i Statens vegvesen.

VANNRETT

- 1. Salget
- 11. Innkrevingsentral
- 13. Ambolt
- 14. Rett
- 16. I orden
- 17. Tallord
- 19. Tema
- 20. Uvennen
- 21. Kv.navn
- 22. Øyboere
- 24. Nedbør
- 25. Sammenslutning fork.
- 26. Blåseinstrument
- 28. Politi fork.
- 30. Union
- 31. Sammenstimling
- 32. På biler i Rog.
- 33. M.navn
- 34. Rekke
- 35. Vær stille!
- 37. Dårlig
- 38. Voks
- 40. Rører
- 41. Åre

LODDRETT

- 1. Oppmerksom
- 2. Maskin
- 3. Slag
- 4. Voks
- 5. To like
- 6. Luring
- 7. Dessert
- 8. Nils Jensen
- 9. Teppe
- 10. Områder
- 12. En, engelsk
- 5. Klima
- 17. Instrument
- 18. Vurderer
- 20. Lever
- 23. Hykler
- 24. Sult
- 26. Bergensavis fork.
- 27. Føle
- 29. Kunststoff
- 36. Haste
- 37. Dyrelåt
- 39. Klokke



nr. 1/2001 BOKMÅL

Løsningen på kryssord nr. 1/2001 sendes til:

RYGJAVEGEN

Postboks 197, Sentrum, 4001 Stavanger

Innen 18. april 2001

Innsendt av:

Adresse:



Vinnere av kryssord nr. 6/2000

Johanna Skogerbø
Fiskekroken 12
4085 HUNDVÅG

Stein Brendholen
Postboks 310
1520 MOSS

Vinnerne får tilsendt en klokkeradio

Rett løsning nr. 6/2000



FOTGJENGERUNDERGANG

i Haugesund

Fotgjengerundergangen i Dr. Eyes gate i Haugesund sentrum er offisielt åpnet av ordfører Finn Martin Vallersnes.

Gjennomføringen av prosjektet har skjedd i samarbeid mellom Haugesund kommune og Statens vegvesen. Undergangen har kostet bortimot fem millioner kroner.

TEKST: HALVOR FOLGERØ FOTO: ALF ROBERT SOMMERBAKK



Stabsleder Halvor Folgerø (t.v.) fra Statens vegvesen og Haugesund-ordfører Finn Martin Vallersnes samarbeidet om åpningen av undergangen, som er et samarbeidsprosjekt mellom vegvesenet og kommunen.

Kommunen har spilt en meget aktiv rolle for å få realisert undergangen. Det var derfor naturlig for Halvor Folgerø som representerte vegvesenet under seremonien 17. januar, å be ordføreren foreta snorklippingen som markerte at anlegget kunne tas i bruk.

PROSEKT FRA 80-ÅRENE

Opprinnelig var prosjektet en del av opprustningen av Karmsundsgata som vegvesenet gjennomførte i andre halvdel av 80-årene. På grunn av vansker med å oppnå en løsning som oppfylte ønskene fra Revmatisme-sykehuset, ble det bestemt å flytte undergangen lenger mot vest. Dette krevde ny planbehandling som tok lang tid, da det var en rekke forhold som måtte avklares før kommunen kunne treffe endelig planvedtak.

TILSKUDD OG FORSKOTTERING

Da formalitetene endelig var kommet i orden, var det imidlertid ikke lenger midler til prosjektet over vegvesenets budsjett. Som følge av sterkt press fra oppsitterne fattet bystyret i Haugesund i juni 2000 vedtak om å yte et tilskudd på 50 prosent og forskottere 50 prosent av anleggskostnadene som opprinnelig var beregnet til 4,6 millioner kr. Finansieringssøknaden ble anbefalt av Utvalg for samferdsel i august 2000. Deretter kunne det inngås avtale mellom kommunen og vegvesenet om finansiering og bygging av undergangen.

KOMMUNEN BYGGHERRE

Kommunen har stått som byggherre for prosjektet. Anleggsarbeidet startet opp i september 2000 og det var

Elever fra Lillesund skole på sin første tur i den nye undergangen. Klasse 1A underholdt med sang under den offisielle åpningen.

Johan Lund, Bjørg Bilstad og Magnhild Ødegård er aktive pensjonister. Her gjør de en pakkejobb for trafikkavdelinga.



PENSJONISTFORENINGEN

TEKST OG FOTO ARNE G. VASBØ

Selmer ASA som stod for hovedarbeidene. Vegvesenet har deltatt på byggemøtene ved Kjell Tronstad fra Haugesund trafikkstasjon. Arbeidene har stort sett gått greit, selv om det har vært nødvendig å grave seg gjennom en av de sterkeste trafikkerte gatene i Haugesund sentrum.

Nå står altså anlegget ferdig etter vel fire måneders byggetid. Undergangen har fått en tiltalende utforming og det er lagt stor vekt på å gjøre den brukervennlig. Det er videre lagt opp til at gående og syklende ferdes på adskilte trafikkarealer gjennom undergangen. Beplantning vil bli utført til våren og dette vil ytterligere gjøre slett til å gi anlegget en god estetisk utforming.

TRYGGERE SKOLEVEG

Breidablikk velforening har spilt en aktiv rolle for å få gjennomført prosjektet, da undergangen betyr mye for dem for å kunne ferdes trygt i sitt nærmiljø. Skolebarna på veg til og fra Lillesund skole måtte tidligere krysse den sterkt trafikkerte Dr. Eyesgate i plan. Nå har de fått en egen undergang og en sikrere skoleveg. Den store betydningen av anlegget på dette området ble markert ved at skoleklasse fra Lillesund skole framførte spesialskevne sanger under åpningsarrangementet.

Undergangen inngår i hovedruten for gående og syklende langs Rv 47 i Haugesund sentrum og er derfor også et viktig element i dette vegsystemet. Det er derfor all grunn til å gi honnør til kommunen for det utviste engasjementet for å få realisert undergangen.

Pensjonistene i vegvesenet i Rogaland organiserte seg i pensjonistforeninger i 1980. Den gangen var det 5 selvstendige foreninger omkring i fylket. Nå er det igjen 3 stk: En for Haugalandet, en for Ryfylke og en som dekker Stavanger og sørfylket.

Driften av pensjonistforeningene er ikke en del av vegvesenets virksomhet. Det er ingen automatikk i at nye pensjonister blir medlem av pensjonistforeningene, eller blir henvist til dem av etaten på en eller annen måte.

Det eksisterer likevel et nært samarbeid mellom pensjonistforeningene og etaten, både formelt og til dels uformelt. Pensjonistene har i alle år fått en del av velferdsmidlene til bruk for denne gruppen.

På vegkontoret har pensjonistene en egen kontaktperson som hjelper til med praktiske tiltak. Kontaktpersonen står for løpende kommunikasjon mellom de enkelte foreningene og etaten og har en viktig rolle som reiseleder på foreningens utfarter og langturer. I tillegg har hver enkel forening store fordeler av praktisk hjelp til den daglige driften, både fra vegkontoret og fra utestasjonene.

Den som ønsker å bli medlem av en pensjonistforening etter sin arbeidsdag i vegetaten, må selv sørge for å ta kontakt med den foreningen han/hun ønsker å tilhøre. Vedkommende vil da få tilsendt et innbetalingskort for kontingent der kvitteringen bekrefter medlemskapet. Størrelsen på kontingenten vil variere fra kr. 100 til kr. 150 i årene 2001–2002.

Vi oppfordrer alle i etaten til å vurdere et medlemskap i en av de tre pensjonistforeningene når den tid kommer. Her kan du fortsatt holde kontakt med gamle kolleger og få anledning til å følge med i hvordan din gamle arbeidsplass utvikler seg videre.

MEDLEMSKAP

Alle som har vært ansatt i Statens vegvesen, og deres ektefelle/samboer, kan bli medlemmer i pensjonistforeningen allerede når de fyller 60 år. Når du blir pensjonert er du selvskreven!

Ektefeller og samboere kan også fortsette som medlemmer i foreningen selv om den vegvesenansatte skulle falle bort. Også yngre mennesker, som f.eks er uføretrygdet eller førtidspensjonert, kan søke fellesskapet med pensjonistene hvis de ønsker det.

DERSOM DU ØNSKER Å BLI MEDLEM, KAN DU KONTAKTE:

Haugalandet: Hans Bakken, Håland, 5570 Aksdal tlf. 52 77 71 78

Ryfylke: Bjørn Sandvik, Fisketjønn, 4237 Suldalsosen tlf. 52 79 91 45

Sørfylket: Chester Danielsen, Krokusstien 4, 4022 Stavanger. tlf. 51 56 04 25 eller Kristoffer Sivertsen, Nedre Tastastjøen 15, 4029 Stavanger tlf. 51 54 67 95



Jens Bernhard Motland til minne

Jens B. Motland døde på årets første dag etter noen tids sykdom, 83 år gammel.

Jens utdannet seg til ingeniør på Bergen Tekniske Skole i 1946, etter først å ha gjennomført handelsskole, elementær teknisk skole og vinterlandbruksskole. Etter endt utdanning fikk han midlertidig tilsetning ved Statens vegvesen Rogaland i august 1946. Og vegvesenet skulle bli hans faste arbeidsplass i de neste 40 årene fram til at han gikk av med pensjon sommeren 1985.

Jeg hadde gleden av å samarbeide med Jens i nesten 10 år på den gamle anleggsavdelingen. Jeg lærte å kjenne ham som en meget lojal og samvittighetsfull person. Jens var først og fremst anleggsmann og likte seg best når han fikk være ute i marken og se at noe skjedde. Han var spesielt opptatt av å få til en god avslutning av anleggene,

noe som vi har mange eksempler på gjennom de anleggene som han var ansvarlig for.

Jens var interessert i veghistorie og gjennomførte en del registreringer av gamle kongeveger etter at han avsluttet sin aktive tjeneste i etaten. Han ga også viktige bidrag til vår muntlige historie.

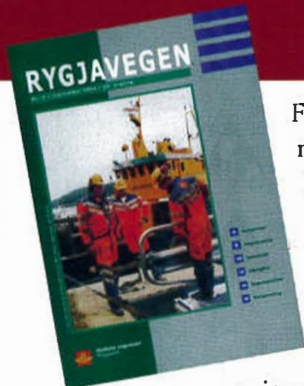
Jens fikk god kontakt med mange tjenestemenn ute i driften, hvor han ble oppfattet som en vennlig, omsorgsfull og dyktig leder. Han var en lun og omgjengelig person og han hadde en stor kontaktflate med medarbeiderne både i vegvesenet og utenfor etaten. Jens var ivrig med i vegkontorets bridgeklubb og var også en god skytter.

Det er et stort savn for oss som kjente Jens at han ikke lenger er blant oss. Våre tanker går nå til hans nærmeste familie.

Vi lyser fred over hans minne.

Halvor Folgero

ÅRETS BEDRIFTSAVIS:



Rygjavegen i finalen

For tredje gong var Rygjavegen med i finaleomgangen, ved Kommunikasjonsforeningen si kåring av Årets bedriftsavis for 2000. I 1997 gjekk vårt bedriftsblad heilt til topps.

To aviser delte førsteplassen for internaviser, «Kontant»,

avisa til Gjensidige og «Universitets-

avisa» som er NTNU si bedriftsavis. Ved vurderinga fekk desse 10 av 10 oppnålege poeng. Rygjavegen var mellom sju aviser som fekk 9 poeng. Totalt 72 aviser blei vurderte.

I juryen si vurdering av Rygjavegen heiter det at bladet har ein luftig og tiltalende layout. Stoffet er bra og variert – også biletstoff. Juryen framhevar særleg fotoreportasjen «Vegen gjennom Ryfylke».

Juryen seier vidare at bladet har mange gode reportasjar og intervju. Særleg ros får intervjuet med etatslege Børge Skeie «Ein etat med stressympton» og intervjuet med statssekretær Eirin Sund «Rogalending i Stoltenbergs hus».

I tillegg nemner juryen møtet med Kjell og Harry Helgeland, «Møte ved Ryfylkevegen» som godt.

Juryen likar at Rygjavegen legg vekt på kommentarar, både frå vegsjef, avdelingsleiarar, redaksjon, tillitsvalde og bedriftslege. Redaksjonskommentarane «To fy-ord» og «Grevlingane på Storhaug» blir karakteriserte som «meget gode».

Juryen har vidare merka seg at Rygjavegen tar opp problemet med trafikkulykker på «en nærgående og god måte».

Bladet får også eit pluss for historisk stoff.

Til slutt blir det nemnt som positivt at bladet kjem ut regelmessig. Sjølv om seks utgåver i året er i minste laget, er det nok til å presentera ein rimeleg porsjon aktuelt stoff i kvart nummer, meiner juryen.

Juryen har lite negativt å seia om Rygjavegen, men dei stiller to spørsmål: Kunne bladet hatt meir lett og uhøgtidleg stoff frå det indre liv? Tekst på farga bakgrunn gir redusert lesbarhet; kunne fargebruken vore tona ned?



Odd Jostein Aas
Fagarbeidar, P – større anlegg



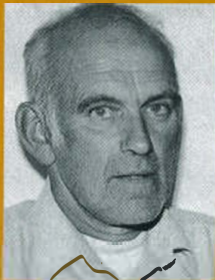
Manfred Meinkøln
Avdelingsingeniør, Trafikkavdelinga



Jørgen Ekeland
Fagarbeider, P – større anlegg



Harald Lødemel
Overingeniør, U – vegprosjektering



Laurits M. Torsen
Spesialarbeider, Produksjon



Kåre A. Olsen
Inspektør, Egersund trafikkstasjon



Kåre Sikveland
Spesialarbeidar, P – større anlegg



Audun Høgstø
Spesialarbeider, P – dekkeseksjonen

50

Tormod Magne Steine
Tunnelenheten
6. mars

Harald Refsland
Produksjonsavdelinga, Egersund
30. mars

Per Eirik Bauge
Stavanger trafikkstasjon
9. april

Helge Gunnar Nessa
Utbyggingsavdelinga, Vegkontoret
27. april

Harald Paulsen
Utbyggingsavdelinga, Vegkontoret
4. mai

60

Marit S. Hansen
Administrasjonsavdelinga,
Vegkontoret
3. april

For 25 år sidan

STOR ANLEGGSVIRKSOMHET

Til riksveganlegg har vi 98 millioner kroner til disposisjon i 1976. Dette er et langt større beløp enn vi har hatt noe tidligere år. Vi har av den grunn økonomisk grunnlag for en stor virksomhet på riksveganleggene.

I alt har vi 13,3 mill. til disposisjon på strekninga E 18 Vest-Agder grense–Stavanger. Arbeidet med parsellen Krossmoen–Vikeså ble påbegynt i fjor. Til denne parsellen har vi i år 7,4 mill. kroner til disposisjon. Andre store anlegg er E 18 Stangeland, Hinna, Rv 46 Solheimsvik–Nesflaten (Suldalsvegen), Rv 13 Nesvik–Vindsvik, Rv 13 Ropeid–Saudasjøen, Rv 14 Stavanger–Tungenes og Rv 14 Skudeneshavn–Hordaland grense.



Eddie Westad
Administrasjonssjef



Spennende tider

Situasjonen i Statens vegvesen er nå preget av betydelig uvisshet, og det er uklart hvor lenge uvissheten vil vare. Situasjonen fortøner seg ventelig relativt uklar også for de som er gitt det øverste styringsansvaret i etaten, men det er viktig at en nå gjør det som er mulig for å begrense uvissheten den enkelte opplever.

Jeg mener vi trenger en prosjektplan som angir kritiske prosesser, rekkefølge, antatt tidsforløp, virkemiddelbruk og prosedyrer. I sjakk blir det sagt at det er bedre å ha en dårlig (usikker) plan enn ingen plan. Slik tror jeg det er også for oss. Ut fra det vi vet nå kan det settes opp en (usikker) plan, eventuelt flere alternative planer. Det må gjøres klinkende klart at planen vil trenge hyppige revisjoner, og det er avgjørende at planen blir revidert når politiske beslutninger og endrede forutsetninger for øvrig gjør det nødvendig.

Ny tilknytning for produksjon vil få store konsekvenser for administrasjonsavdelingen. Av avdelingens ca 50 utførte årsverk i 2000, ble om lag 30 % eller 15 årsverk utført for produksjon.

I tillegg til endret tilknytning for produksjon, vil selv sagt ny fylkes-/regionsinndeling og hvorvidt (deler av) vegvesenet blir fylkeskommunalt få betydning også for administrasjonsavdelingen. Ny teknologi og spesialisering på landsbasis vil også påvirke oss.

For vår avdeling er det viktig å få en avklaring blant annet på følgende:

- Hvordan skal (eventuelt) divisjonalisert produksjon dekke sitt behov for internadministrative tjenester? Egen enhet i produksjon eller kjøpe tjenester fra myndighet? Hvis produksjon skal kjøpe tjenester, hvilke kriterier og prosess skal gjelde ved valg av fylke?
- Hvilke kriterier og prosess skal gjelde for tildeling av spesialistoppgaver på landsbasis?
- Vil noen fra administrasjonsavdelingen overføres til produksjonsområdene? Hvilke kriterier og prosess skal i så fall ligge til grunn for utvelgelse?
- Divisjonalisert produksjon må raskt bli maksimalt konkurransedyktige. Vil myndighet arve produksjon sin overtallighet?

For alle avdelinger er det behov for presisering av kjøreregler knyttet til indentifisering/utvelgelse av de overtallige. Hvordan skal kompetanse, ansiennitet og

sosiale forhold avveies? Hvilke sosiale forhold skal vektlegges? Selv om det kan virke fristende i forhold til framtidig effektivitet, kan det ikke aksepteres om ledere ensidig vektlegger kompetanse.

Hva kan vi selv gjøre for å ruste oss til å takle de kommende omveltninger? Ett viktig stikkord er kompetanse. Endringer i private bedrifter og offentlige etater vil komme stadig hyppigere, og å stole ensidig på trygghet i tilsetning vil innebære en falsk trygghetsfølelse. Den eneste reelle og varige trygghet vil være trygghet basert på egen kompetanse.

På avdelingsmøtet i Haugesund signaliserte jeg en liberal holdning til permisjon for å delta på kurs og annet for videreutvikling av den enkeltes kompetanse.

Videre har vegsjefen bestemt at 2001 skal være et kompetanseår og har satt av ekstra midler øremerket kompetanseutvikling.

De ulike seksjonene har laget kompetanseplan for 2001. Det vil i tillegg være rom for innspill fra den enkelte i løpet av året.

To fellestiltak:

- Alle på avdelingen vil bli tilbudt relativt grunnleggende IT-opplæring med avsluttende prøve. Dette vil kunne gi den enkelte økt kompetanse, bedre selvtilitt og dokumentert IT-kunnskap. Dokumentasjonen vil komme til nytte dersom en skal orientere seg ut av etaten.
- Videre vil avdelingens tilsatte få tilbud om seminar med individuelle oppfølgingssamtaler med erfaren ekstern konsulent. Hensikten med dette er å bevisstgjøre den enkelte i forhold til egen kompetanse, samt egne ønsker og mål. Dette vil sette den enkelte bedre i stand til å gjøre «riktige» valg i de kommende omstillinger.

Når temaet er kompetanseutvikling tenker mange først på kurs og skolegang. Vi må ikke glemme at kompetanseutvikling i all hovedsak skjer ved utførelsen av arbeidsoppgaver i bedriften. Bedriften skal så langt vi makter det legge til rette for læring. Det er imidlertid avgjørende at den enkelte tar ansvar for sin egen utvikling, og er åpen for læring gjennom nye oppgaver, prosjektarbeid og nye former for samarbeid med andre.

Redaksjonsråd Rygjavegen



Vegsjefen har oppnemnd Tove Dirdal, Rune Sandven og Asbjørn Wiik som nye medlemmer i redaksjonsrådet for Rygjavegen for åra 2001 og 2002. Dei tre erstattar Bjørn Martin Alsaker, Nidunn Sandvik Eiterjord og Lars S. Simonsen.

Dei andre medlemmene i redaksjonsrådet, Nils Lausund, Oddveig Levang og Tormod Nag er opnemnde for åra 2000 og 2001.

TILLITSVALGTES SPALTE



Marit Th. Olsen
Flerfaglig fellesforbund (2FO)

Vei i vellinga

Marie Simonsen skrev følgende kronikk i VG lørdag 27. mai 2000, der det på samme side stod en artikkel som omhandlet; **Gjør vei i vellinga. Jens ønsker privatisering, Ap-regjeringen gir gass. Nå skal også veisektoren reformeres og delprivatiseres.** Kronikken er så fyllestgjørende for den tid vi er inne i at jeg velger å gjengi den i sin helhet.

«UTMATTELSE SOM POLITIKK

All modernisering handler om utmattelse. Ikke om modige kvinner og menn som stormer frem og skal fornye verden. Ikke om politikere med fikse ideer, eller finansfolk med for mye penger og for lite å bruke dem på. Det handler ikke en gang om han som fant opp Internett. Nei, det er bare ren utmattelse som får ting til å skje. Før eller siden strekker vi armene i været og sier: Vi gir oss. Få det overstått. Bare ikke plag oss mer.

Det gjelder bare å holde ut med oss underveis. Vite at det nytter med sjokk-modernisering, eller trusler om død og fordervelse. Ta oss som gisler og snart lider vi av Stockholm-syndromet hele gjengen; vi omvendes sakte, men sikkert til saken, enten den er god eller dårlig.

Slik vil det gå med privatisering også. Slik vi i dag kan le av at Yngve Hågensen bare for noen år siden forbannet kveldsåpne butikker, vil vi om noen år helt sikkert le av at vi brydde oss om hvem som eier norske banker. Statoil vil nok ta lengre tid, men den siste oljen er kanskje verken statseid eller norsk. Vi får helt sikkert noen Brustad-buer underveis. To skritt frem og ett tilbake er en del av utmattelsen. Men buingen viser at vi for lengst er helomvendt til det døgnåpne samfunnet. En fremmed tanke er blitt helt naturlig.

Det tar tid å utmatte folk. Det må planlegges og konspireres. Privatisering av Statoil er jo ikke akkurat noe Jens Stoltenberg fant på i går. Det har han tenkt på siden han var oljeminister, og Harald Nordvik har tenkt på det før ham og mange før ham igjen. I mange, mange år. De har snakket halvhøyt om det, hvisket litt i krokene, plantet ideen varsomt i ørene på hverandre og etter hvert også hos vanlige folk. Først som en løs tanke, så mer og mer konkret, og plutselig en dag våkner vi opp og tenker: Hm, privatisere Statoil? Det var jammen en god ide.

Og selv de som ikke synes det er en god ide, som tvert imot synes det er satans verk, vil få det for seg at det er uunngåelig. At det er bakstrevversk å si nei, at de motvillig sier ja. På den annen side har vi EU, så ingen regel uten unntak. Men er utmattelse politikk, eller er det bare markedskrefter? Det kan synes som det siste, men det finnes også politikere som har perspektiver utover siste budsjettsprekk. Jens Stoltenberg er en av dem. I tankene er han der inne i fremtiden et sted og venter utålmodig på at vi skal komme etter. Kanskje litt for utålmodig denne gangen.

For i mellomtiden gjelder det å holde tett og holde ut. Til utmattelsen sprer seg over landet, og du kan høre oss le: Tenk at vi en gang trodde det spilte noen rolle hvem som eide Statoil.»

Og hva så med Statens vegvesen. Muligens får vi et svar på vår fremtid en gang i mars/ april 2001 når Oppgavefordelingsutvalgets utredning blir behandlet i Stortinget, eller blir det til sommeren, høsten? Uansett, vi får håpe at vi da er så utmattet at vi kan le og si:

Tenk at vi en gang trodde det spilte noen rolle hvem som eide Statens vegvesen!



RETURADRESSE:

Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197, Sentrum
4001 Stavanger



Under arbeidet med den nye firefeltsvegen i Sømmevågen var det ikkje lenge mellom kvar gong fly kom inn for landing, få meter over arbeidarane.

Men etter at Stavanger lufthavn på det næraste blei nedlagt som militær flyplass, ser ein sjeldan jagerfly på Sola. Men det hender, og ein dag på haustparten i fjor knipsa byggeleiar for Sømmevågen-prosjektet Kjell Øwre to militærfly som susa inn for landing.



Statens vegvesen
Rogaland