

Rygjaveggen

Produksjon som statsforetak?

Side 6

Bompengeringen

Side 7

Handlingsprogram

Side 4

40 år i bilregisteret

Side 20



Statens vegvesen
Rogaland





Samlet statlig vegvesen med produksjonsdivisjon?

Den gode tilbakemeldingen fra våre styrende myndigheter er denne gang at vi også i framtiden skal ha et samlet og landsdekkende statlig vegvesen. Dette er godt nytt for alle i Statens vegvesen. Vi har vært opptatt av å ha et rasjonelt og kompetent vegvesen også i framtiden. Grunnlaget for å ha det er nå lagt og vi må gjøre vårt beste for at forventningene til oss blir innfridd. Samtidig skal fylkeskommunens rolle i vegpolitikken styrkes ved at de gis avgjørende innflytelse på prioriteringene når det gjelder utbygging av riksvegnettet. I Rogaland har vi etter hvert opparbeidet en god praksis for godt samarbeid med fylkeskommunen, og det er vi innstilt på å fortsette med. Vi har alt å tjene på et godt og konstruktivt samarbeid med det regionale folkevalgte nivå.

Vegdirektøren har gått inn for at vi skal ha en produksjonsdivisjon i framtiden i Statens vegvesen. Det betyr en fortsatt tilknytning til vegvesenet, men direkte underlagt vegdirektøren, ikke vegsjefen som nå. I tillegg vil det bety at en adskillig større del av oppdragsmengden må sikres gjennom å vinne anbudskonkurranser. Det vil også bety at produksjon kan gå inn i konkurranse med private om oppdrag utenfor vegvesenet.

I skrivende stund er ikke rapporten fra Statskonsult klar. Denne rapporten skulle gi anbefalinger om tilknytningsform for produksjon. I et foreløpig utkast anbefalte Statskonsult at produksjon skulle skilles ut som eget selskap (statsforetak el. statsaksjeselskap). Samferdselsministeren har imidlertid vært nokså klar på dette punktet idet han sier at vi ikke trenger noe nytt statlig anleggsselskap her i landet. Derimot trenger vi en sterk statlig produksjonsenhet som kan ivareta visse strategiske samfunnsmessige hensyn. Vi vet ennå ikke helt hvordan dette kommer til å ende. Det vil tilslutt være Regjeringen og i siste instans Stortinget som avgjør dette. Det vi må håpe på er at det ikke bare er økonomiske hensyn som blir utslagsgivende. Statens vegvesen har i dag en rolle som garantist for et framkommelig vegnett over hele landet. Det krever både tilstedeværelse og ansvarsfølelse, spesielt ute i distriktene. Vi har over tid også utviklet både rasjonelt utstyr og rasjonelle metoder som har kommet samfunnet til gode. Det vil vi gjerne fortsette med. Vi er ikke helt sikre på at dette hadde latt seg gjøre dersom ikke vår produksjonsvirksomhet hadde vært en integrert del av Statens vegvesen.

Vi går også spennende tider i møte på myndighetssiden. Allerede 15. september i år tas det sikte på å ha klar et forslag til tekst i en stortingsproposisjon om vegvesenets framtid. Her vil det stå noe om både regioninndeling og fysisk plassering av regionvegkontor. Et annet viktig tema vil være arbeidsdelingen mellom vegdirektorat, regionvegkontor og lokalenhet. Her kan det bli relativt store endringer i forhold til i dag.

I en slik situasjon blir vi naturlig nok usikre alle sammen. Alle vil tenke hva med meg? Det gjør også jeg. Vegsjefen blir også fristilt i denne prosessen. Vi må passe på å ikke svartmale situasjonen. De aller fleste vil finne sin plass også i ny organisasjon. Noen må kanskje flytte på seg, men personlig tror jeg at ved å utnytte de muligheter som nå finnes til å jobbe via nett, vil mulighetene til fjernjobbing bli utnyttet mye mer. I en slik prosess er det viktig at ikke tunge fagmiljøer smuldrer opp. Det må derfor være et overordnet mål at ikke prosessen drar for langt ut i tid. Derrest må vi allerede nå gi klare signaler om at Statens vegvesen trenger den veg- og trafikkfaglige kompetansen i fullt monn også i framtiden.

Tor Geir Espedal

Stor vekt på trafikk sikring og miljø

TEKST: HARALD SEL



Foto: Svein Kyte

Å unngå situasjonar som denne, er eit overordna mål i Nasjonal transportplan 2002–2011. Nullvisjonen – ingen personar skal bli drept eller alvorleg skada ved trafikkulykker – skal liggja til grunn ved prioriteringane.

Planramme til riksvegane i Rogaland for åra 2002–2005 er 1,9 milliarder kroner. 450 millionar skal skaffast fram utanom statsbudsjettet, stort sett som bompengar. Berre eit stort prosjekt blir fullført, ny riksveg 44 Stangeland–Skjæveland til 287 millionar. Det er lagt stor vekt på trafikk sikring og miljøtiltak



E 39 gjennom Drangsdalen skal få forbi-kjøringsfelt på ein kilometer. Arbeidet skal etter planen starta i 2002. Her ser me litt av vegen opp Drangsdalen.



Foto: Tor Kåre Austheim

Norheimkrysset på Karmøy skal byggjst om til toplankryss, med planlagt anleggsstart i 2002. Me ser Karmsund bru i bakgrunnen, vegen til venstre går mot Torvastad og vegen til høgre mot Salhus og industriområdet.

Dette går fram av forslag til handlings-program for perioden 2002 til 2011. Programmet er inndelt i to periodar, 2002–2005 og 2006–2011. Prosjekt og tiltak er berre spesifisert for den første perioden.

Handlingsprogrammet byggjer på stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2002–2011 og Stortingets behandling av denne meldinga 15. februar i år.

STAMVEGANE

Løyvingar til stamvegnettet kjem i tillegg til fylkesfordelt planleggjingsramme. Tabell 1 viser prosjekta i Rogaland som er ført opp med statlege midlar.

STAMVEGAR I GRANNEFYLKA

To store, og viktige prosjekt for Rogaland, er planlagt oppstarta utanfor fylket i perioden 2002–2005.

Det mest omfattande prosjektet er Handeland–Fedafjorden, i Vest-Agder. Anleggskostnadene blir på bortimot 1,1 milliardar kroner.

Første byggetrinn av ny E 134 gjennom Rullestadvjuvet i Hordaland er ført opp i handlingsprogrammet. Anleggskostnadene er 290 millionar kroner.

ANDRE RIKSVEGAR

Tabell 2 visar prosjekt på det vanlege riksvegnettet som er foreslått oppstarta fram til 2006.

I tillegg til desse prosjekta er det planlagt mindre utbetringar, mellom anna rassikringstiltak på riksveg 13 Nesvik–Indre Eiane, riksveg 520 mellom Ropeid og Saudasjøen og E 39 ved Tronvik i Lund.

NYE BOMPENGEORDNINGAR

I tillegg til dei to vedtekne bompengordningane på Nord-Jæren og i T-sambandet, er det i handlingsprogrammet foreslått to nye bompengordningar, på riksveg 45 i Gjesdal og i Haugesund-området.

Bompengane på riksveg 45 skal brukast til utbetring av dei dårlegaste strekningane mellom Ålgård og Vest-Agder grense. Statens vegvesen og Gjesdal kommune er einige om ein utbyggingsplan med investeringsramme på 102 millionar 2000-kr. Av dette skal 80 millionar koma frå bompengar.

I Haugesund-området ligg det føre ein utbyggingsplan (2002–2011) for dei høgast prioriterte vegprosjekta med ein kostnadsramme på 759 millionar kroner. 480 millionar av denne summen er tenkt finansiert med bompengar.



I handlingsprogrammet er det foreslått oppstart i 2002 med den lenge planlagde rassikringa ved Ivarsflaten på Suldalsvegen.

Her ser me at veggen nå går i tunnel på ein kort strekning. Den nye Ivarsflaten tunnel blir ein kilometer lang, og han vil erstatta heile den veggstrekninga me ser på biletet pluss litt til.

RYFYLKEPAKKEN

Aktuelle prosjekt i Ryfylke blir lagt fram i den såkalla Ryfylkepakken, som politisk skal behandlast som eiga sak. Dei største prosjekta er Ryfylke-sambandet Strand-Stavanger, fastlandssamband for Finnøy, bru på riksveg 46 over Sandsfjorden i Suldal og ny riksveg 520 mellom Sauda og Etne. Den totale investeringsrammen i Ryfylkepakken er 3,1 milliardar kroner. Då er det tenkt at Staten skal betala 354 millionar, Rogaland fylkeskommune 150 millionar og 2.602 millionar skal koma frå bompengar og kommunale midlar.

TRAFIKKSIKRING

Innsats for tryggare trafikk er eit overordna mål i Nasjonal transportplan 2002–2011, særleg for vegsektoren der 90 prosent av ulykkene skjer. Nullvisjonen – ingen personar skal bli drept eller alvorleg skada ved trafikkulykker – skal liggja til grunn ved prioriteringane.

I handlingsprogrammet er det mellom anna sett av 60 millionar kroner til arbeid med haldningsskapande tiltak som betre føraropplæring, bruk av bilbelte og sikring av barn og barns adferd på skulevegen.

Det er også foreslått redusert fartsgrense på ein del av riksvegane.

KOLLEKTIVSATSING, SYKKEL OG MILJØ

I Nasjonal transportplan peikar ein

på ulike måtar å løysa transportproblema på i byar og i distrikta.

I storbyane går ein inn for vidare utbygging av hovudvegnettet og kollektivtiltak og fleire virkemiddel for å redusera vegtrafikken.

I distrikta vil ein halda oppe busetting og næringsliv ved mellom anna eit godt utbygt transportnett.

I handlingsprogrammet er det planlagt 22 km gang- og sykkelvegar i perioden 2002–2005.

Det skal arbeidast for overføring av persontrafikk frå bil til miljøvennlege

transportformer. Dobbelspor på jernbanen Stavanger – Sandnes er eit tiltak for å få fleire til å reisa kollektivt. Sykkelbruken er dokumentert liten på kortare reiser på Nord-Jæren og det same gjeld truleg for fylket elles. Det er difor potensiale for trafikkoverføring frå bil til sykkel.

Det er ført opp 261 millionar kroner i handlingsprogrammet til gang- og sykkelvegar, miljø- og servicetiltak og kollektivtiltak i perioden fram til 2005. Av dette kjem 45 millionar frå bompengerevninga på Nord-Jæren.

TABELL 1 **STAMVEGANE**

Veg	Prosjekt	Anleggskostnad (mill. 2002-kr.)	Oppstart
E 39	Solasplittkrysset (refusjon)	39	Bygt i år
E 39	Tjensvollkrysset	90	2002
E 39	Drangsdalen (forbikjøringsfelt)	15	2002
E 134	Liasletta–Erslund	20	2002

TABELL 2 **ANDRE RIKSVEGAR**

Veg	Prosjekt	Anleggskostnad (mill. 2002-kr.)	Oppstart
– statlege midlar			
Rv 13	Rassikring Ivarsflaten (Suldal)	40	2002
Rv 13	Askvik–Pundsnes (Hjelmeland)	25	2005
Rv 47	Nordbøkrysset i Karmøy	26	2001
Rv 47	Haugesund–Hordaland grense	122	2004
Rv 502	Eie–Nordsjøterminalen (Eigersund)	10,5	2004
– bompengar/andre midlar			
Rv 44	Stangeland–Skjæveland	287	2003
Rv 44	Omkjøringsveg Kleppekrossen	107	2005
Rv 47	T-sambandet Karmøy–Haugesund–Tysvær	786	2006
Rv 509	Arabergv.–Skiljaberget (Sola)	45	2006
Rv 510	Solasplitten (E 39–Sømmevågen)	76	2006

Framtida for vegvesenets produksjon

STATSKONSULT TILRÅR:

Statseigd produksjons-selskap

Vegvesenets produksjon bør organiserast som eit statsforetak under Samferdselsdepartementet. Av effektivitetsomsyn bør det på sikt leggjast opp til full konkurranseutsetting av drift, vedlikehald og utbyggingssoppgåver.

Dette tilrår Statskonsult i sin rapport der dei vurderer ulike modellar for organisering av Statens vegvesen sin produksjon

Statskonsult grunngir si tilråding ut frå effektivitetsomsyn. I rapporten går ein imot ein modell som kombinerer direkte oppdrag og oppdrag som er konkurranseutsett. Ein slik modell er lite i samsvar med regelverk på området og har lita tiltru i marknaden. Eventuell eigenregi bør organiserast som ein del av myndighetssida, heiter det i rapporten.

Statskonsult meiner at eit eige statseigd selskap er den modellen som gir mest like rammevilkår med dei private konkurrentane. Selskapet bør vera underlagt Samferdselsdepartementet. Dersom Statens vegvesen skal forvalta eigarskapet tilrår Statskonsult at det blir oppretta eit aksjeselskap og at dette blir styrt etter reint forretningsmessige prinsipp.

Statskonsult seier at det ikkje er tilrådeleg å gå direkte frå dagens modell til ein selskapsmodell og full konkurranseutsetting. Men ein omstillingsperiode bør ikkje strekka seg over for mange år. Omstillinga bør vera basert på ein fastlagt plan med måltall for milepelar i prosessen, og omstillinga må ha eit definitivt slutt-tidspunkt.

Statskonsult seier til sist i rapporten at omstillingsbehova vil vera så store at det vil vera behov for ein eigen statleg omstillingspakke.

AV HARALD SEL



Blir Statens vegvesens produksjonsarbeidarar og maskinar å finna både høgt og lågt også i framtida? Her frå arbeid med rassikring om lag 150 meter over Lundevatnet og fylkesveg 2 i Lund kommune.

Foto: Birgit Hoiland Gudmestad.

Statsråd TERJE MOE GUSTAVSEN:

Rask politisk behandling

Samferdselsdepartementet vil om kort tid senda Statskonsult sin rapport på høyring. Alt i haust får me kanskje vita kva regjeringa går inn for, i samband med behandlinga av statsbudsjettet.

Dette seier samferdselsminsiter Terje Moe Gustavsen. Han vil ikkje antyda kva konklusjon departementet kan koma fram til. Men statsråden legg vekt på at produksjonsverksemda skal vera eit virkemiddel, mellom anna som eit korrektiv i marknaden.

– Dette tilseier nok etter mi oppfatning at produksjonsverksemda ikkje kan organiserast fjernt frå Statens vegvesen. Eg vil understreka at produksjon framleis skal underleggjast offentleg styring og kontroll, og at privatisering ikkje er aktuelt, seier Moe Gustavsen til Vegdirektoratets informasjonsteneste.

Etatsdirektør KJELL BJØRVIG:

Uheldig med utskilling

– Eit eige selskap utskilt frå Statens vegvesen, kan ikkje brukast strategisk. Det vil bli eit selskap som eit anna entreprenørselskap. Det er her Statskonsult kortsluttar, seier etatsdirektør Kjell Bjørvig.

Bjørvig har vanskeleg for å sjå at det norske samfunnet treng eit nytt statleg entreprenørselskap. Han meiner at vegvesenet framleis må ha ei stor og landsomfattande produksjonsverksemd, men han er budd på at omfanget av verksemda vil avhenga av konkurranseevna.

– Me er klare til konkurranse, og me skal visa at me har ei effektiv og kompetent produksjonseining i Statens vegvesen. Vegvesenet bør også i framtida bygga, vedlikehalda og drifta vegar over heile landet i konkurranse med private tilbydarar. Det blir best og billigast for samfunnet. Statskonsults rapport om organiseringa av produksjonsverksemda endrar ikkje vårt syn på dette, seier etatsdirektør Kjell Bjørvig.

EIGA INFORMASJONSAVIS

Det blir sendt ut ei eiga informasjonsavis om Statskonsult sin rapport og produksjonsverksemda si framtid. Avisa kjem ut kort tid etter 17. mai og blir sendt til alle tilsette i Statens vegvesen.

BOMRINGÅPNING

uten forviklinger



Første og andre bil som betaler med mynt i bomstasjonen på E 39 på Forus



Prosjektleder Gunnar Eiterjord blir intervjuet av TV-Vest rett før bomringen ble satt i drift. I tiden rundt åpningen sto media i kø for å få Eiterjord i tale.

Fredag 20. april var D-dag for åpning av bompengeringen på Nord-Jæren. På slaget 12 flyttet vegvesenets folk bort kjeglene i de manuelle feltene. Samtidig rullet skiltene over fra gratis og stengt til abonnement og manuell. TEKST OG FOTO: EVA VIVOLL

Det betydde at alle med abonnement kunne kjøre som før, mens alle andre måtte inn i det manuelle feltet og finne fram myntene. Hele 65 000 bilister hadde tegnet abonnement da bomringen åpnet. Allikevel kunne man ane en letterespent stemning hos både vegvesenet, driftsoperatøren og media. Det store spørsmålet var om det ville danne seg køer i de mest utsatte manuelle feltene, og om teknikken ville fungere som den hadde gjort under testingene.

ÅPNINGEN

Det gikk over all forventning. Prosjektleder Gunnar Eiterjord sto rolig og bivånet at kjeglene ble flyttet og skiltene vippet over på E 39 på Forus. Media fikk sine intervju og bilder og dro, enkelte kanskje noe slukøret, tilbake til redaksjonen. Det ble rett og slett ingen skandaler å skrive hjem om. De ventede aksjonistene uteble, i hvert fall på motorvegen, og teknikken fungerte som den skulle.

STORT BRIKKESALG

Det store brikkesalget har ført til forholdsvis lite biler i de manuelle feltene, og dermed få køproblemer. Dersom brikkesalget fortsetter i den hastigheten det gjør i disse dager regner prosjektlederen med at køene er en saga blott om kort tid. Vaktentralen på vegkontoret overvåker bomstasjonene kontinuerlig. Det er også plassert ut vakter fra Securitas, samt en del egne folk, for å hjelpe bilistene gjennom de manuelle feltene på de mest trafikkerte bomstasjonene de første dagene.

UTFORDRINGER

Noen få tekniske innkjøringsproblemer har dukket opp etter hvert. Det er kommet klager på at en del myntautomater er plassert for høyt, og i

På slaget kl 12 den 20. april sto prosjektlederen rolig og bivånet at skiltene vippet over til abonnement og manuell.



noen få stasjoner skifter lyset fra grønt til rødt før bilene har kommet seg ut av den manuelle fila. Begge disse forholdene skal være i orden før dette leses. Det har også vært en del utfordringer ved at abonnementene ikke er registrert på brikkene. Dermed har bilistene fått gult lys, noe som indikerer feilpassering. Dette rydder driftsoperatøren Q-Free opp i fortløpende.

UTBYGGINGSPROSJEKT

Fram til 2011 skal det investeres for ca 2,8 milliarder kroner i forbedringer i transportsystemet i regionen, 1/3 del er bompenginntekter. Så neste gang du kjører gjennom bomringen, vet du at du er med på et skikkelig spleiselag for å forbedre transportsystemet i regionen.

PLANLAGT FORDELING AV INVESTERINGSMIDLENE

Kollektivprosjekter inkl. Jærbanen	980 mill. kr
Vegprosjekter	1285 mill. kr
Gang- og sykkelveger	225 mill. kr
Spesielle trafiksikkerhetstiltak	85 mill. kr
Spesielle miljøtiltak (støy med mer)	190 mill. kr



Nye Stavanger

TEKST OG FOTO: EVA VIVOLL

Foto: Brit Elve Strand



Reidun Lanne og Venke Sande Trahan er svært godt fornøyd med den nye arbeidsplassen. I forhold til brakketilværelsen på Mariero, som etter hvert ble mer og mer kummerlig, har nye Stavanger trafikkstasjon både god plass og godt tilrettede arbeidsplasser.

Livet på præreren kommenterte en av de ansatte da Ryggjavegen kom på besøk for å lage fotoreportasje fra nye Stavanger trafikkstasjon. Riktignok ligger den nye stasjonen uten mye le fra verken nordavind eller sønnvind. Men på de totalt 4000 kvm fordelt på 4 bygg har de ansatte til gjengjeld svært gode arbeidsforhold. Alle rom har lyse tiltalende farger, og inventar og arbeidsplasser er tilpasset arbeidet som skal utføres. Til venstre ligger to av kontrollhallene, mens administrasjonen holder til i det store vinkelbygget midt i bildet. Bak administrasjonsbygget ligger den store kontrollhallen.



En stolt gjeng: Fra venstre distriktsleder Dag Folkestad, faggruppeleder Reidun Lanne, førstesekretær Anne Karin Øren, formann Erik Fjermestad og faggruppeleder Eilert F. Evensen.



Som en orme lange strekker den røde sofaen seg gjennom ekspedisjonslokalet. Det er likevel ingen selvfølge at alle kundene får sitteplass i de mest hektiske periodene. Automater for leskende drikke, telefon og foto sees i bakgrunnen.



Også små besøkende har fått sin sitteplass. Under vårt tidlige morgenbesøk ser det ut til at bare en liten hadde besøkt trafikkstasjonen.



Avdelingsingeniør Johan Vasbø har gode arbeidsforhold når han arbeider med registrering og kontroll av kjøretøy.



Stavanger trafikkstasjon har mange haller, og enda flere spor. Hall E er for tunge kjøretøy og har to spor. Her er det sjåfør Bengt Høiland som har kjørt bilen inn på det lengste sporet. Det måler hele 36 meter, og er et av de lengste i Norge.

Hall D for lette kjøretøy har tre spor. Avdelingsingeniør Cato Roland kan konstatere at dagens første EU-kontroll på en Ford Ka ga strøket resultat.



Foto: Brit Elve Strand

En nyslått og svært fornøyd sjåfør: Håvard Finesand fra Bryne besto førerprøven med glans, og fikk mye ros fra både kjørelærer Jone Hansen fra ABC trafikkskole og sensor Willy Nesse.

DATABASERT trafikkstasjon



Georg Eie ved datamaskinen på kontoret ved Egersund trafikkstasjon. I ei nær framtid vil internett og databaserte tenester overta for mange av dagens manuelle tenester.

Kundene må berre møta på stasjonen til den praktiske delen av førarprøven og til kjøretøykontroll; alle andre tenester kan utførast elektronisk. Innan kort tid vil truleg den databaserte trafikkstasjonen vera ein realitet.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Alle fylka har ein nettverksperson som arbeider mot Vegdirektoratet om utvikling av EDB-teknologi. I Rogaland har Georg Eie, Egersund trafikkstasjon, denne funksjonen. Grappa av kontaktpersonar arbeider mellom anna med det dei kallar «den virtuelle trafikkstasjonen», som på vanleg norsk betyr omtrent det same som databasert trafikkstasjon. I grappa har Georg arbeid spesielt med saker knytta opp mot førarkortforskriftene. – Dette er eigentleg ei vidareføring og eit delprosjekt av TREFF-prosjektet, der me arbeider med dataløysingar via Internett som kan erstatta personleg fram møte på trafikkstasjonane, seier Georg Eie.

FØRARPRØVEBESTILLING PÅ INTERNETT

Av datatenester som me veit vil koma, er timebestilling for teoretisk og praktisk førarprøve. Programmet skal knyttast opp mot Føniks. Dette er eit landsdekkande dataprogram som alle trafikkstasjonane nyttar i dag.

Vegdirektoratet har ikkje fastsett dato for oppstart. Først skal programmet prøvast ut på nokre få stasjonar. Nyordninga vil få mest å seia for den praktiske delen av førarprøven, sidan alle trafikkstasjonane i Rogaland alt har innført såkalla «drop inn-ordning» for teoriprøver. Det vil seia at elevane som har sendt inn søknad om førarkort, kan møta ved trafikkstasjonane og avleggja teoriprøve utan å bestilla tid på førehand.

– Elevane må samordna timebestillinga for den praktiske prøven med kjøreskulane, så me er spente på korleis det går, seier Georg Eie. I innkjøringsfasen trur han nok at samkjøringa med kjøreskulane kan svikta av og til, slik at dei ikkje møter fram til tida som er bestilt. Difor vil det bli lagt vekt på å informera aktuelle brukarar.

Frå Statens vegvesen og trafikkstasjonane si side vil nyordninga også krevja betre langtidsplanlegging. – Me må til ei kvar tid ha planar for mist ti veker framover, seier Georg Eie.

REGLAR, SKJEMA OG FØRARKORT

Når kundane skal nytta databaserte tenester skal dei klikka seg inn på internettsida til Statens vegvesen. Her vil ein finna ein info-portal der ein kan finna fram til dei tenestene som ligg inne.

Mellom anna vil ein finna forskrifter og reglar av alle slag. Ein vil finna svar på dei spørsmåla som publikum oftast vil ha svar på, for eksempel reglar om kjøring med tilhengar, om førarkort, om øvingskjøring og registrering av kjøretøy.

Vidare kan ein henta inn skjema og blankettar, fylla dei ut elektronisk og senda skjemaet som elektronisk post til ein trafikkstasjon.

Truleg vil det heller ikkje gå lenge før ein kan få nytt førarkort, for eksempel når ein har mista det gamle, over internett. Foto og signatur ligg inne i databasen og den elektroniske signaturen vil bli sidestilt med handskriven signatur.

Teoriprøve på PC er nok heller ikkje langt unna. Eleven får fram teori-skjemaet på skjermen. Her er Rogaland peika ut til å vera prøvefylke for nyordninga. Ved enkle kontrolltiltak vil PC-prøve vera sikrere mot juks enn dagens skriftelege prøve på trafikkstasjonane, mener Georg Eie.

Slik kan ein lista opp teneste etter teneste. Den databaserte trafikkstasjonen vil gjera personleg fram møte unødvendig.

FÆRRE TILSETTE

Overgang til databaserte tenester vil etter kvart få konsekvensar for dei som arbeider på trafikkstasjonane. Det vil bli bruk for mindre folk, og Georg Eie er spent på kor raskt kundane vil ta i bruk internett.

– Erfaringsmessig har mange spørsmål til oss og dei har problem som dei gjerne vil snakka om. Så eg trur at behovet for informasjon av ulik slag heller vil bli større i tida som kjem. Uansett må me ha ei viss manuell betjening også i framtida, trur Georg Eie.

KJØRETØYKONTROLL:

Alle telefonar til Egersund



Kontrollhallane ved Egersund trafikkstasjon. Nå skal Egersund administrera timebestillingane av kjøretøykontroll for både sin eigen stasjon og stasjonane i Stavanger og Haugesund.

Egersund trafikkstasjon skal vera mottakssentral i Rogaland for timebestilling til kjøretøykontroll.

Det er nyleg oppretta eit nytt såkalla 800-nummer som skal brukast i heile fylket ved kjøretøykontroll-bestilling.

Ved Egersund trafikkstasjon reknar ein med at minst to personar i første omgang blir sysselsette med å svara på telefonar og administrera bestillingar og timelister for trafikkstasjonane i Egersund, Stavanger og Haugesund. Dette betyr ei effektivisering i forhold til dagens desentraliserte ordning.

– Ved å sentralisera bestillingane til ein stasjon vil ein kunna arbeida meir rasjonelt med personar som er spesialistar innan området. Dette vil gje maksimal utnytting av ressursane, samtidig som stasjonane i Stavanger og Haugesund kan nytta disponible ressursar til andre oppgåver, seier Georg Eie. Han er usikker på kor mykje ein vil spare på nyordninga. Det vil ein vita meir om etter ei viss prøvetid.

Georg Eie seier at det på sikt blir spennande å sjå kor mange som kjem til å bestilla time for kjøretøykontroll over internett. Den databaserte bestillinga, som blir knytta opp mot bilregisteret (Autosys), vil redusera behovet for manuell ekspedering.

– Uansett må me rekna med at ein del ønsker å snakka med levande menneske også i framtida, så det er bra for Egersund trafikkstasjon at me får denne tenesten med tanke på å sikra arbeidsplassane, seier Georg Eie.

Til Kvitsøy med kranbåt

Gamle Såmesund bru er bytta ut med ny betongplatebru. Entreprenøren, Selmer ASA, støypte landkara og to bruelement i Hinnavågen, frakta delane til Kvitsøy og montert dei med kranbåt. Midtspennet er støyt på plassen. Brua har kosta 2,2 millionar kroner.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL



Prosjektansvarleg Magne Laugeteig etter at brua er heist på plass og montert. Alt har gått etter planen.

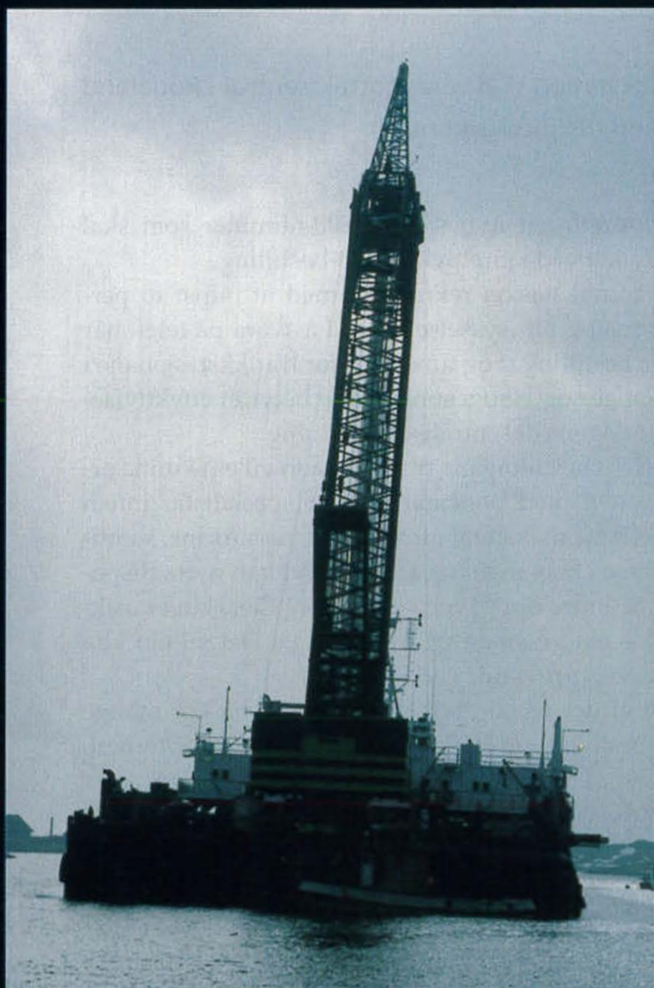
Gamle Såmesund bru var frå 1916. Ein inspeksjon i 1999 viste at både fundamentet og sjølve brua var i svært dårleg forfatning. Ho var ikkje sterk nok til lenger å kunne tola åtte tons aksellast. Frå 1. juli 1999 blei maksimal aksellast nedsett til seks

tonn. Seinare er aksellasta redusert til maksimalt fem tonn.

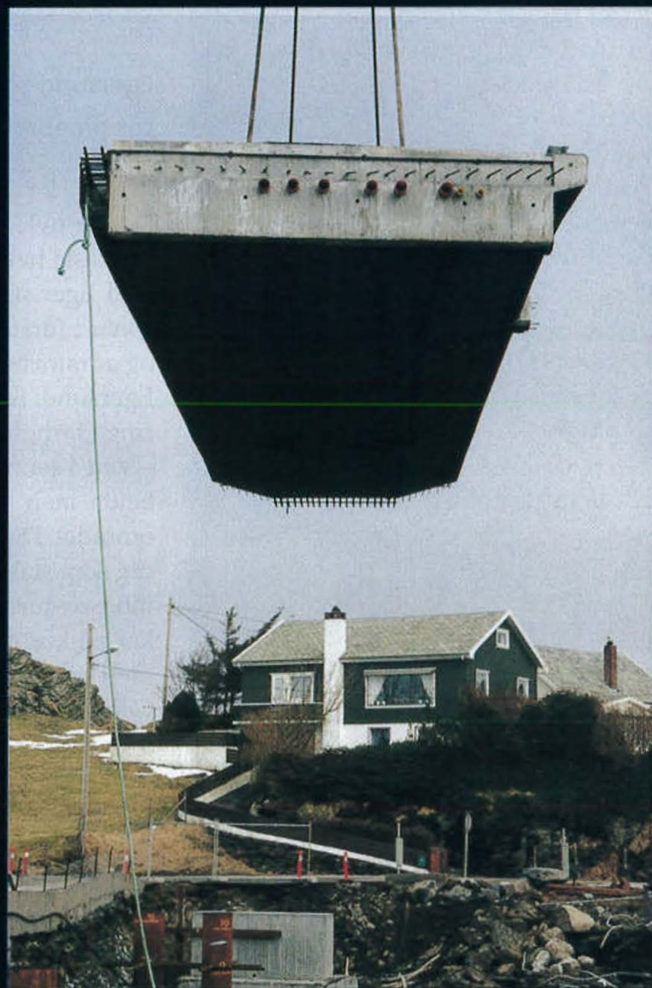
Prefabrikering av bruer har i liten grad vore brukt i Norge. I Rogaland er det gjort ein gong tidlegare, ved bygging av ei større bru. I 1988 blei bruspennet til Helgøysund bru pro-

duisert på Rosenberg Verft, frakta til sundet mellom Nord-Talje og Helgøy og heist på plass med kranskip.

På Kvitsøy var det smale og grunne sundet ei særleg utfordring. Det store kranskipet måtte ha hjelp frå ein mindre slepebåt for å manøvrera seg



Det store kranskipet ruva i Såmesundet.



Det eine bruspenn-elementet blir manøvrert på plass.



Steinane i eine karet på gamlebrua frå 1916 er i ferd med å siga ut i fjorden. Også elles er bru og fundament i elendig forfatning.



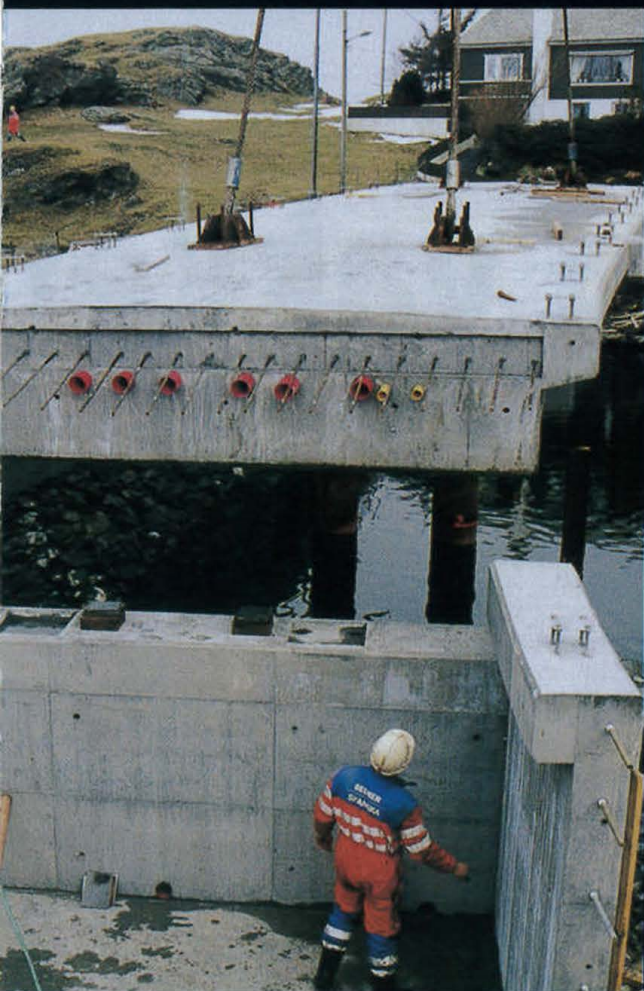
Både eldre og yngre kvitsøybuar var møtt fram. Med orkesterplass frå gamlebrua, kunne dei sjå at nybrua blei heist på plass.

inn. Det gjekk, med små marginar. Kranskipet fylte opp så godt som heile sundet. Små marginar og finmanøvrering var det også då elementa skulle heisast på plass. – Her skal det vera på millimeteren, sa basen frå Selmer. Og på millimeteren blei det.

Men så var vel også bruelementa, med ei vekt på bortimot 15 tonn, som småting å rekna for kranfører med kran. Krana kan løfta opptil 180 tonn. Heile arbeidet med å heisa dei fire elementa på plass var unnagjort på tre til fire timar.

Den nye Såmesund bru er 43,5 meter lang. Ho er fem meter brei, fordelt på eit kjørefelt med skulder og rom til rekkverk. Ved vestre landkar er det bygt ny støttemur.

Det er ikkje avgjort om den gamle brua skal bli ståande eller om ho skal rivast.



– Her skal det vera på millimeteren, sa basen.



Og på millimeteren blei det.



Naust og vakker

Mot slutten av dette året skal 1,2 km ny gang- og sykkelveg mellom Eie og Tengs i Eigersund vera ferdig. Samtidig skal 400 meter av riksvegen byggjast om. Mange års kamp frå dei som bur på Tengs og langs vegen har endeleg ført fram.



Prosjektet er kostnadsrekna til 12 millionar kroner. Av denne summen betaler Eigersund kommune ein million. I tillegg forskotterer kommunen fire millionar kroner, for å få arbeidet utført i år.

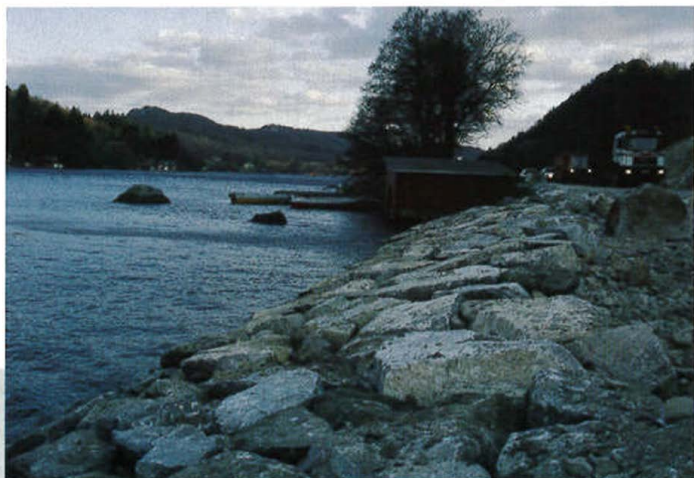
JERNBANE BRU TIL BENSINSTASJON

Gang- og sykkelvegen skal gå frå og med jernbanebrua på Eie og koplast

på den korte biten med gang- og sykkelveg som er bygd tidlegare frå bensinstasjonen på Tengs mot Eie. Over jernbanen skal det byggjast ny gang- og sykkelbru. Det blir ikkje gjort noko med strekinga frå bensinstasjonen til Tengs bru og vidare over brua. I dette området bur dei fleste barnefamiliane. Både Statens vegvesen og Eigersund kommune vil at gang- og sykkel-

Ingen av nausta langs fjorden må fjernast eller flyttast. Gang- og sykkelvegen skal gå mellom bilvegen og nausta. Langs fjorden elles blir det lagt stor vekt på det estetiske, mellom anna med steinsetting mot sjøen.

Ein del av strandsona, der gang- og sykkelvegen blir bygt, og med Kjeøyno og området ved Tengs i bakgrunnen.



TEKST OG FOTO: HARALD SEL



Då Rygjavegen var på anlegget rett før påske var desse vegvesenfolka i arbeid med gang- og sykkelvegen: Leif Sigve Myklebust (t.v.), formann Eivind Stangeland, KåreTaksdal, Terje Rugland, Odd Tommy Eie og Magnus Meland.



strandsona

vegen skal gå heilt fram til krysset med fylkeveg 51 til Bjerkreim, men i denne omgangen var det ikkje pengar til heile strekninga.

MANGE ULYKKER

Vegen frå Tengs til Eie har vore farleg og ulykkesbelasta. Frå 1988 og fram til nå har det her vore 19 meir eller mindre alvorlege ulykker. Ingen fotgjengarar har vore innblanda, men så har heller ikkje vegen i særleg grad vore brukt av mjuke trafikantar. Få foreldre har våga å senda barna sine ut på vegen. Fram etter åra har det blitt mykje foreldrekjøring på grunn av den farlege vegen.

MILJØ OG SAMARBEID

Å byggja veg langs ei strandline som den mellom Eie og Tengs, set strenge krav til miljøomsyn. Dessutan ligg det fleire båtnaust, båtstø og mindre kaiar langs fjorden.

Trass i dette har det lukkast å koma fram til avtaler med alle eigarane av naust og båt plassar. Byggeleiar Tove Dirdal er rosande i sin omtale av grunneigarane og dei som bur i området.

– Me er møtt med velvilje og forståelse. Det er bare ein fornøyelse å jobba der nede, seier ho.

Det blir lagt stor vekt på det estetiske og god utforming av anlegget. Mot

sjøen blir det brukt mykje naturstein, både til plastring og murar, og det blir bygd nye båtstø og småbåtkaiar.

KABLAR OG RØYR

Som det er vanleg ved anlegg av nye vegar, blir det også mellom Eie og Tengs lagt ned fleire kablar og røyr i gang- og sykkelvegen. Mellom anna blir det lagt ned vatn- og avløpsrøyr for Eigersund kommune. Desse skal erstatta ledningar som nå ligg i sjøen.



Under arbeidet blir trafikken i krysset Strømsbrua – Rv 44 ledet gjennom med fysiske sperrer både mellom kjørebane, gang-/sykkelvegen og anleggsarbeidet.



BEDRE FLYT

FOR ALLE TRAFIKANTER

TEKST OG FOTO: EVA VIVOLL.

I januar startet arbeidet med ny rundkjøring og undergang for myke trafikanter i krysset mellom Lagårdsveien og Strømsbrua i Stavanger. Samtidig bygges det kollektivfelt fra Strømsbrua til Muségata. Dette skal gi bedre trafikkavvikling for både myke og harde trafikanter.

Krysset Strømsbrua–Lagårdsveien er sterkt trafikkbelastet av både kjørende og gående/syklende. Det kommer blant annet av at Lagårdsveien er den viktigste innfartsåren til Stavanger sentrum fra sør, foruten motorvegen. Årsdøgns trafikken ligger på hele 17 000 biler. Strømsbrua forbinder Storhaug bydel, samt byøyene med riksveg 44, og når Storhaugtunnelen åpner i mai forventes det enda mer trafikk i krysset og dermed tøffere forhold, særlig for myke trafikanter. Derfor blir nå hele krysset bygd om.

UNDERGANG

Dagens fotgjengerovergang skal erstattes med en ny undergang. Undergangen skal ha tre armer slik at myke trafikanter skal kunne krysse vegen i alle retninger, men under jorda. Undergangen får god lysåpning i taket slik at det oppnås best mulig lysforhold og god sikt. Det skal også bygges fortau i undergangen slik at gående og syklende blir atskilt, og dermed ikke så utsatt for ulykker. Sykkelfeltene på Lagårdsveien og Strømsbrua skal allikevel opprett-

holdes. For de harde trafikantene blir det etablert en større og bedre rundkjøring, og det gamle lyskrysset for fotgjengere blir tatt bort.

KOLLEKTIVFELT

Det skal også bygges 500 meter kollektivfelt. Denne strekningen skal gå fra Muségata til Strømsbrua og blir en videreføring av kollektivfeltet som allerede går fra Stavanger sentrum langs riksveg 44. Kollektivfeltet er en del av satsingen for å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken.

FERDIG I MAI

Det er Statens vegvesen som er byggherre for prosjektet, mens NCC anlegg A/S og vår egen produksjonsavdeling er entreprenører. Kostnadene er beregnet til 25 millioner kroner som i sin helhet bekostes av statlige midler. Av disse forskotterer Stavanger kommune fem millioner kroner. Disse skal tilbakebetales i 2002. Rundkjøringen og undergangen skal stå ferdig når Storhaugtunnelen åpner 22. mai i år, mens det nye kollektivfeltet skal være klart i juli.



NY VEG

mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær

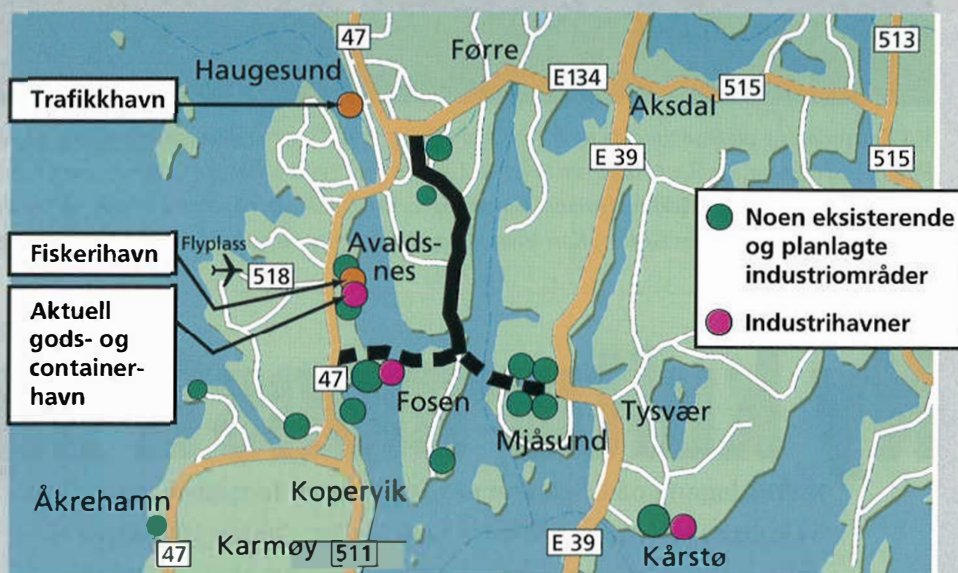
I februar vedtok Stortinget T-forbindelsen – en ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommune. Over ti års kamp hadde gitt resultater. I 2005 starter arbeidet. Byggetiden er beregnet til fire år.

TEKST: EVA VIVOLL

T-forbindelsen skal knytte Karmøy til Tysvær med to undersjøiske tunneler, den ene skal gå under Karmsundet og blir 3980 meter, den andre får en lengde på 3870 meter og skal gå under Førdesfjorden. Fra Fosen skal det bygges 9950 meter veg til E134 ved Raglamyr. Når forbindelsen er ferdig bygd har Karmøy fått bedre tilknytning mot E39, reiseavstanden mellom sentrale deler av Karmøy og Nord-Jæren er redusert med om lag 25 km og det interne transportsystemet på Haugalandet er betraktelig forbedret.

KOSTNADER

De samlede kostnadene (2002-kroner) for T-forbindelsen er beregnet til 786 millioner kroner, der mesteparten – 578 mill. kroner – skal dekkes av bompenger. 165 mill. kroner er ordinært statstilskudd. Karmøy kommune forskutterer 33 mill. kroner, i tillegg



kommer 10 millioner som tilskudd fra det lokale næringslivet.

MILJØET

Kortere kjøreavstander vil føre til bedre miljø både gjennom redusert utslipp av klimagasser og reduserte støy og støvplager, særlig for beboerne langs Rv 47 nord på Karmøy og i Norheim-området. Det forventes også at det vil bli færre trafikkulykker. T-forbindelsen muliggjør også et forbedret kollektivsystemet ved at Karmøyregionen kan knyttes mot Kystbussen, samt at det lages et bedre kollektivtilbud mellom øy- og fastlandssiden i kommunen.

POSITIVE VIRKNINGER

T-forbindelsen vil få betydning for en bred videreutvikling av næringslivet. Blant annet vil Karmsund fiskerihavn og industriområdene på Karmøy få bedre tilknytning til Kyststamvegen, og det tilrettelegges for en videre utvikling langs industriaksen mellom Håvik og Kårstø. Også fylkesdelplanen for havner i Rogaland framhever T-forbindelsen som et sentralt prosjekt i forhold til videre havneutbygging i Nord-Rogaland. Således oppfylder prosjektet godt de målsettinger som er satt opp i en rekke Stortingsmeldinger om å se vegsystem, havner og terminaler i sammenheng.



Vil Kulturdagene neste sommer få ny SVING på dansegruppa? Her er dansegruppa samla på Norsk Vegmuseum under Kulturdagene 1998. Framme: Spelemennene Bent Andersen (fele) og Torleiv Tveit (gitar). Bak fra venstre: Svein Gjuvsland, Bjørg Våge Ullenes, Anne Elisabeth Dahle, Lidvard Skorpa, Martin Nødland, Gaute Vigre, Dagfrid Nødland, Maria Vigre, Eli Undheim, Jostein Undheim, Synnøve Bjelland, Magne Bjelland, Torunn Hausken Gederø, Kari Vaage Gjuvsland, Bjarne Bjustveit, Georg Ullenes, Ingrid Bjustveit og Hans Gederø.

Ny kulturmonstring i 2002

TEKST: JORUNN S. BOKN FOTO: HJARALD SEL

Kulturdagene på Lillehammer i 1998 var en fantastisk monstring av kulturelle vegvesenfolk fra hele landet. Omlag 100 aktive utøvere og publikum deltok fra Rogaland. Nå skal suksessen gjentas. Derfor må vi ta frem kreativiteten og sette av dagene 14.–16. juni 2001 allerede nå.

Også denne gang skal kulturdagene arrangeres i Norsk vegmuseums vakre omgivelser på Lillehammer. Arrangementet går av stabelen nesten samtidig med vegmuséets 10-års jubileum, noe som nok ikke kommer til å gå upåaktet hen.

Jeg skal være fylkeskontakt i Rogaland. I februar var vi fylkeskontakter sammen med hoved-komiteen samlet på Lillehammer til dyst for å klette ut gode idéer og legge slagplan for neste års store begivenhet. Det forventes stor innsats fra fylkene. Jeg er ikke i tvil om at vi har mange entusiastiske sjeler i Rogaland.

Det er etablert en lokale ressursgruppe som består av:

- Jorunn S. Bokn, fylkeskontakt/representerer vegsjefens stab / administrasjonsavdelinga
- Rolf A. Mygland, representerer utbyggingsavdelinga
- Liv Torild Rypestøl, representerer trafikkavdelinga
- Rosalyn Waaga, representerer produksjonsavdelinga
- Kari A. Mehla, støttespiller/representerer administrasjonsavdelinga
- Liv Rettedal, pensjonistenes representant

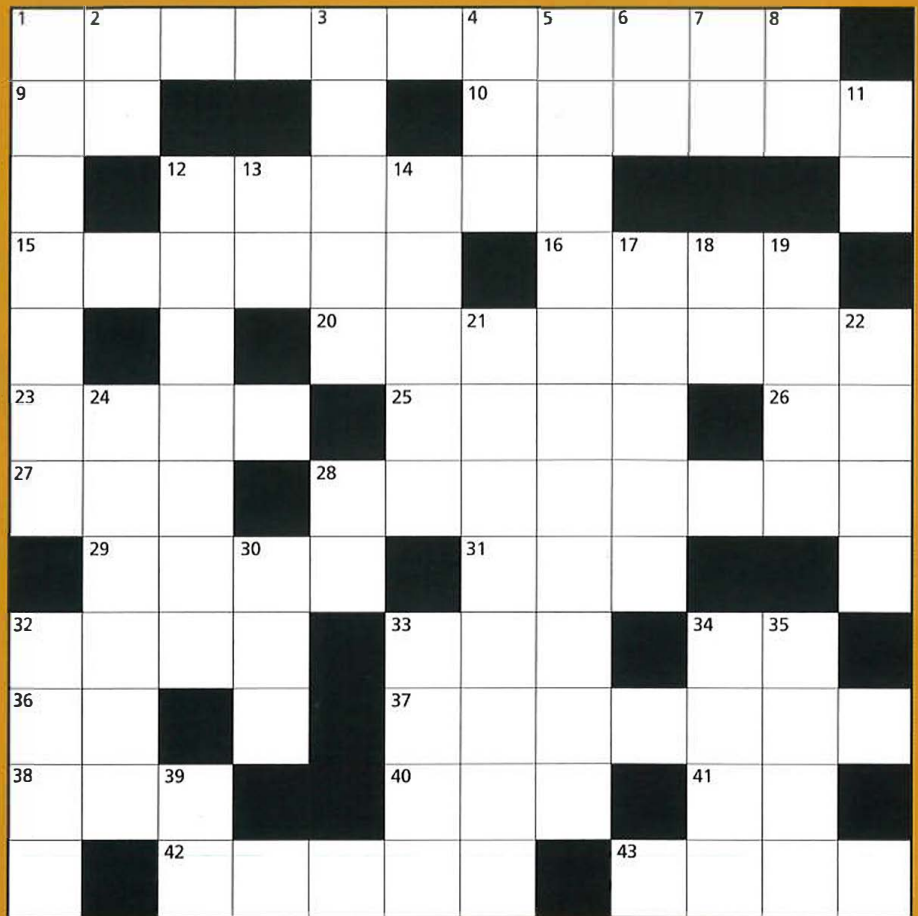
Vi satser på revy-/musical-innslag. Liv Torild Rypestøl har startet med den litterære biten, Kari Mehla håper på mange kor-medlemmer og Rolf A. Mygland er den kreative innen det instrumentale. Ta gjerne kontakt med en av oss. Du har sikkert noe på lur, kanskje slagverk, trompet eller korstemme. Jeg vet også at dansegruppa som var i SVING på kulturdagene sist sysler med tanken om nye trinn. I 1998 var det flere fra Rogaland som deltok på utstillingsarenaen. Det blir det også anledning til denne gang. Ta derfor med maleriene eller knivene du har produsert. Kanskje har du også en matspesialitet du vil presentere? Mer informasjon fremover kommer i Rygjavegen, Veggen og Vi og på Vegveven.

VANNRETT

1. Vegkryss
9. Konjunksjon
10. Fra Iran
12. Fastlandsforbindelse
15. Kuer
16. Lavvann
20. Herme
23. Slapp
25. Ildsted
26. Bakke
27. Fengsel
28. Leser
29. Rest
31. Huttetu!
32. Drikk
33. Utstikker
34. Leker
36. To like
37. Merke seg
38. Pir
40. Korn
41. Bekreftelse
42. Smykkesten
43. Reiser

LODDRETT

1. Musikkstykke
2. Retning
3. Drikk
4. Bile
5. Skjer hver vår og høst
6. Sporte omv.
7. Kjem. Symbol
8. Nyn. pron. omv.
11. Ukokt
12. Fastlandsforbindelse
13. Nedbør
14. Arbeidsformidling
17. Jøkler
18. Spurte
19. Frukt
21. Spillemann
22. Ruste
24. Stat i USA
28. Kikke
30. Lei
32. Nektelse
33. Kv.navn
34. Fiskeredskap
35. Bilmerke
39. Dessert



nr. 1/2001 B O K M Å L

Løsningen på kryssord nr. 2/2001 sendes til:

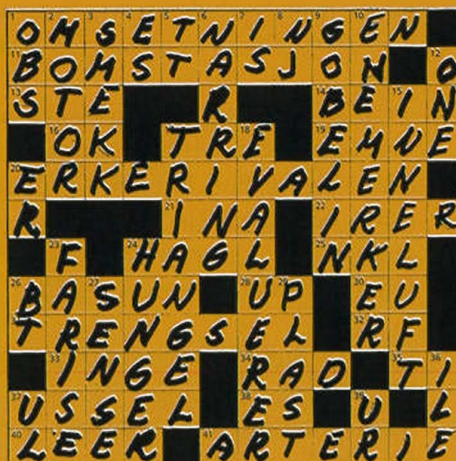
RYGJAVEGEN

Postboks 197, Sentrum, 4001 Stavanger

Innen 10. juni 2001

Innsendt av:

Adresse:



Vinnere av kryssord nr. 1/2001

Helene Sirevåg
Osc. Mathisensgt. 11
4021 STAVANGER

Bjørn Bårdsen
Midtstokke
4250 KOPERVIK

Vinnerne får tilsendt en klokkeradio

Rett løsning nr. 1/2001

TRUFAST I BILREGISTERET I 40 ÅR

Bergen og Stavanger var to stader ho ikkje ville flytta til for der hadde dei så stygg dialekt, meinte ho. Nå har Etne-kvinna budd i Stavanger i 40 år og arbeidd like lenge i Biltilsynet og Statens vegvesen.

TEKST OG FOTO: HILDE EIDSAA BJØRLAND



Guro Flokktvedt har vore borti ein del tal og registreringsnummer i løpet av dei førti åra i Biltilsynet og Statens vegvesen.

66 år gamle Guro Flokktvedt har lengst fartsstid blant dei tilsette ved Stavanger trafikkstasjon. I 40 år har ho registrert køyretøy, skrive ut vognkort og svart på spørsmål om rettar og plikter. To gonger har ho vore med kontoret på flyttefot. Ho begynte i Risa-bygget i Hillevåg i 1960, der Biltilsynet var fram til dei flytta til Mariero i 1969. Nå sist var ho med i endå ein flyttesjau, då Statens vegvesen flytta trafikkstasjonen til nytt, stort bygg på Forus.

– Har du lyst til å sjå korleis me har fått det? spør Flokktvedt. Ho synest det er greit å nytta sjansen sjølv også til å få sjå i nokre delar av bygget ho ikkje har vore i.

LITE KLAGING

Til dagleg sit ho bak skranken og møter kundar som treng hjelp til å registrera bilen sin eller å få utstedt

vognkort. Nokre dagar tek ho seg også av sentralbordet.

– *Blir du aldri lei når du har vore her i 40 år?*

– Det er klart eg har vore lei i periodar. Men samstundes er det inspirerande å få kontakt med folk og kunne vera til hjelp. Nokre synes av og til at me hjelper for lite, men me har eit regelverk som me må halda oss til.

– *Har du møtt mange vanskeleg kundar?*

– Det går stort sett ei stund mellom kvar klaging. Folk har betre økonomi i dag, og syter ikkje så mykje på avgiftene. Dei var meir tyngande for folk på 60-talet, seier 66-åringen.

Det var tilfeldig at Guro Flokktvedt blei verande i Stavanger. Ho gjekk på handelsskulen på Voss, og fekk deretter tilbod om ei stilling som sekretær ved Heimevernskulen i Ål. Der vart

ho verande i vel tre år.

– Eg likte meg godt i Ål. Det var godt miljø, og me kunne gå mykje på tur. Men det var litt langt heimefrå, seier ho.

Flokktvedt ba om permisjon og reiste til systema på Sandnes. Ho begynte å arbeida litt som syerske ved Øglænd, og då Statens Bilsakkyndige lyste ut ei stilling, søkte ho og vart kalla inn til intervju.

– Det var ganske tilfeldig at eg begynte der, og eg har trives så godt at eg bare har blitt verande.

Guro begynte som kontormedarbeider og sat ved sentralbordet.

– Det var av og til litt tungvint fordi sentralen var oppe i 2. etasje på Hillevåg apotek, medan kontrollen og førarkortavdelinga var nede i Esso-bygget på Hillevåg. Dermed kunne det vera vanskeleg å finna dei rette folka nokre gonger.

INNSNEVRA ARBEID

Noko av det som har endra seg mest i løpet av dei førti åra er teknologien og kontakten med folk.

– Me hadde ei veldig brei kontaktflate før. Alle stasjonane frå Sogn og sørover hadde me ofte kontakt med, men det blei det slutt på når alle fekk tilgang på data og andre hjelpemiddel.

– Med det same sakna eg den kontakten, og eg syntes at arbeidet blei meir einsformig og kjedeleg når me fekk data og innsnevra arbeidsområde. Men samstundes blei arbeidet også lettare. I dag tek det bare nokre minutt å skriva ut eit vognkort. Før måtte me skriva personopplysingar og data inn for hand på kortet.

– Kva har vore det kjekkaste i løpet av desse 40 åra?

– Det er vanskeleg å plukka ut noko spesielt, men me har hatt eit godt miljø på mange måtar.

På slutten av 1970-talet måtte Guro gjera nokre krumspring for å få litt meir utfordring. Ho tok økonomisk gymnas og 1. avdeling jus ved sida av jobben.

– Det ga nok litt meir inspirasjon i jobben å få meir kjennskap til lovverket. I tillegg ga det meg tryggleik i det eg driv med til dagleg.

SPENNING

Guro Flokketvedt bur i Hillevåg og har heile tida hatt kort veg til arbeid. Etter at trafikkstasjonen flytta til Forus, har ho fått litt lengre veg.

– Når eg tenker på dei lokala me starta i og fram til i dag, har det vore ei enorm endring, seier ho.

Ho viser plassen sin og den flunkande nye skranken i den lyse hallen på Forus. Kontoret står framleis som ubrukt, og det meste luktar nytt. Høgt under taket og store vindu gir eit flott uttrykk i den nye stasjonen.

– Korleis var det å få ny stasjon?

– Eg har aldri så veldige forventningar, men det er kjekt å få lyse, trivelege og lekre lokale. Kundane skryt, men det tek vel litt tid før me finn oss heilt til rette.

Midt oppi alt det nye og gilde, er det likevel ei spenning blant dei tilsette.

– Det blir spennande å sjå korleis det går med arbeidsoppgåvene våre.

Nokre oppgåver vil kanskje gå til bilfirma eller køyreskular, og nokre kan bli verande. Førebels er det ingen som veit noko sikkert, men i løpet av året skal fire-fem årsverk vekk. Me har dermed fått tilbod om utdanning, seier Guro.

– Samstundes som det er ei viss uvisse, er me så opptekne med kvart vårt arbeid at me ikkje har tid til å tenka særleg over det.

Om ikkje så lenge er Guro pensjonist. Det ser ho på som ei utfordring.

– Det blir rolegare tider, men det gjeld å halda seg i aktivitet. Eg trur det er viktig å ha noko meningsfylt å ta seg til når ein blir pensjonist.

– Kva vil du hugsa best frå tida i Biltilsynet og Statens vegvesen?

– Samhaldet og all hjelpa frå kollegaene.

– Er det ein meningsfull jobb?

– Absolutt. Det er ein jobb som må gjerast i samfunnet, og samstundes har ein høve til å vera med og klara opp i ting, seier biltilsyn-veteranen.



Guro Flokketvedt og kollegaane på vegstasjonen, har fått ein arbeidsplass i lyse og triveleg lokale på Forus.

FRA BILENS FØRSTE ÅR

Besigtigelse

Som bekjent skal der ifølge de nu approberede vedtægter for automobiler paa Stavanger Amts veie foretas besigtigelse af automobilen og førerens kyndighed prøves, inden tilladelse til kjøring gis.

Hr. stadsingeniør Saxegaard er oppnævnt til at foreta besigtigelser og prøver.

Stavanger Aftenblad 21. juli 1909

15 kilometer i timen

Den automobil-korso «Aftenbladet» arrangerte igaar eftermiddag, hadde som nævnt i notisen onsdag et dobbelt formaal: at demonstrere den høieste lovlige kjørehastighet for biler, 15 km. i timen, og at reklamere for majblomsten. Kl. 4 samledes paa holdepllassen en del medlemmer av Majblomstkomiteen, og i alt 9 biler. Hele turen ble kjørt med en fart av 15 km. i timen. Paa den første bil var nemlig anbragt et speedometer, hastighetsmåler, og en av «Aftenbladet»s medarbeidere sat ved siden av chaufføren for at kontrollere. Hvad vil saa egentlig en fart av 15 km. i timen si? Vi skal nævne nogen eksempler: Lokaltogene til Sandnes, som stanser ved alle stoppestedene, tilbagelægger de 15 km. i 1 time. En hests naturlige trav er 250 a 300 meter i minuttet = 15 a 18 km. i timen. I gaar var det en flok smaa-gutter, som sprang ved siden av den forreste bil fra holdepllassen gjennom hele Østre bydel og lekepladsen ved Nye Maldevei – først da gav de op! Folk som ved hvad det vil si at kjøre bil, lo hjertelig, da de saa korsoen komme ruslende – det hadde de al grund til!

Stavanger Aftenblad 14. mai 1915



Fra Nesvåg ved fylkesveg 33 i Sokndal. I Hauge i Dalane gjør sykkelruta en avstikker fra riksveg 44, går om Rekefjord, Nesvåg, Vatland, Birkeland og kommer ut igjen på riksveg 44 ved Åvendal.

EN INTERNASJONAL BEGIVENHET

Nordsjøen rundt på sykkel

The North Sea Cycle Route vil om kort tid bli verdens lengste sammenhengende sykkelrute. Den går langs kysten rundt hele nordsjøbassenget, og er 6000 km lang.

TEKST: JAN GEIR FJOGSTAD FOTO: CHRIS HEYMANS

The North Sea Cycle Route er et samarbeidsprosjekt mellom sju land og ca 70 fylker. Det er ledd i EU's Intereg IIC program for Nordsjøen. Initiativet til prosjektet ble tatt i Rogaland og Rogaland fylkeskommune har ansvaret for gjennomføringen.

STAFETT HAMBURG–ABERDEEN

Sykelruten åpnes offisielt 5. mai. Startsskuddet går i Hamburg og stafetten skal foregå som et internasjonalt sykkelritt.

Rittet går parallelt i to retninger, en sydlig rute via Nederland og England og en nordlig via Danmark, Sverige, Norge og Skottland fram til Aberdeen hvor begge ritt møtes 23. juni. Da er sykkelruten offisielt åpnet – kommune for kommune, fylke for fylke, land for land!

HVA SKJER I NORGE?

Stafetten, som består av en internasjonal kjerne-gruppe, fulgt av en lokal/regional «hale» av syklister, krysser Svinesund søndag 27. mai og forsetter gjennom Østfold til Moss. Tar fergen over til Horten og deretter nedover Vestfold-kysten, gjennom Telemark og Aust-Agder til Kristiansand. Så gjennom Vest-Agder og Rogaland til Stavanger og til sist Hordaland og Bergen. Tirsdag 12. juni forsvinner stafettpinnen med «M/S Smyrild» fra kaien i Bergen over til Shetland.

Hva som skjer underveis er ikke mulig å forutsi, men det vil bli store og små

arrangementer i 17 sammenhengende dager. Alt fra hageselskap i Sarpsborg, sykkel-arangement akkompagnert av sykkelorkester i Vestfold, bryggedans på Sørlandet til sykkel-frokost ved kaien i Sandnes. Skoleklasser, sykkelklubber, bedriftsidrettslag, m.m. kommer til å følge rittet over kortere og lengre strekninger.

ROGALAND

I Rogaland blir det spennende arrangementer i alle kommuner langs ruta. Blant annet er det annonsert at ordføreren i Sokndal kommune, fylkesordføreren, og vår egen Tor Geir Espedal vil sørge for at stafettpinnen kommer seg vel over fylkesgrensen i sør og videre i retning Sogndalstrand onsdag 6. juni.

HVORFOR GJØRES DETTE?

Sykling som ferieform er blitt populært. Vi ønsker å legge til rette for økt sykkelturnisme. Vi har svært mye å tilby sykkelturnister både i form av natur og kulturopplevelser. Ved å satse på sykkelturnisme stimulerer vi til «miljøriktig» reiseliv. Sykkelen forurensner ikke, syklisten får bedre helse, kommer ut i terrenget og får nærkontakt med folk, natur og kultur undervegs. Sykkelturnister oppholder seg lengre i regionen enn bilturisten og legger også mer penger igjen. Prosjektet synliggjør nordsjølandenes felles kultur og historie.

Sykelruta gir også et forbedret til-

bud til lokalbefolkningen i form av en interessant og skiltet rute som like gjerne kan brukes til kortere sykkel-turer – f.eks. en ettermiddagstur, søndagsturen eller en helgetur. Vi vil bruke anledningen til å sette sykkel og sykling på dagsorden også lokalt, og gi store og små lyst til å komme seg ut sammen og bruke kroppen på en enkel og rimelig måte.

For mer informasjon besøk: www.northsea-cycle.com

VEGVESENETS ROLLE

Vår sykkelkoordinator (J. G. Fjogstad) har siden prosjektoppstart i 1996 deltatt i en arbeidsgruppe i regi av Rogaland fylkeskommune. Vi har påtatt oss å skilte ruta gjennom hele fylket og tatt kostnadene både for skiltproduksjon og montering. Dette er en spesiell oppgave for oss fordi sykkelruta går på kommunale og private veier i tillegg til våre egne. Sykkelkoordinatoren har også fått være med på montering av skiltene som håndlanger.

Rolf Øveland (et ikke ukjent navn innen skiltkunnskaper) og sykkelkoordinatoren har dessuten, og for sikkerhets skyld, prøvesyklet strekningen Merkjarvik–Egersund med overnatting på Nærlandparken Gjestegard. Kan anbefales.



Rogalendinger på **SKIMESTERSKAP I TROMSØ**

I år stilte åtte deltakere fra Rogaland på ski-VM i Tromsø. Det må understrekes at fylket aldri før har deltatt så mannssterke på et liknende sportsarrangement. Deltakerne var en blanding av topp-trente atleter med konkurranseinstinkt og entusiastiske periode-trimmere med skiglede. AV BENTE PIHL

Vegmesterskapet ble fredag ettermiddag 30. april offisielt åpnet med en verdig seremoni på skistadion av vegvesenfolk bekledd i vernevest, trafikkjegler og annet sperremateriell. Musikken under seremonien var hovedsaklig «kjerringa med staven», sunget av seremonideltakerne!

Etter åpningen gikk stafetten av stabelen. Her deltok Rogaland med ett herrelag 3x5 km og ett mikslag 3x3 km. Dagen ble ellers avsluttet med en inspeksjon i den berømmelige «Rorbua», der man skal høre mye.....

Lørdag formiddag var de individuelle skiløpene. Her stilte 3 deltakere i konkurranseklassen på 10 km og 5 deltakere i trimklassen på 3 km. Både før og etter løpene var det mulighet for å delta på skileik.

Om kvelden var det bankett med premieutdeling. Høydepunktet for deltakerne fra Rogaland, var trolig

aprilspøken like over midnatt der hele dansegulvet ble lurt til å synge geburtsdagssangen for en heller forundret og uinnvidd Tove som angivelig fylte 40 år! En liten overdrivelse for en ungdom i begynnelsen av 30-årene som forøvrig er født i løven tegn.....

Vertsfylket Troms fikk mye ros for den mesterlige gjennomførelsen av

vegmesterskapet, som ble betegnet som «the best ever». Deltakerne fra Rogaland synes at i tillegg til det sportslige, var også turen meget positiv med hensyn på det sosiale. Det ble ingen medaljer på Rogaland denne gangen. Men vi kommer sterkere tilbake på neste vegmesterskap om to år, som forøvrig skal arrangeres i Hedemark.

*Deltakerne fra Rogaland.
Øverste rad fra venstre:
Bente Pihl, Odd Iversen,
Rune Jonassen, Finn
Estensen, Inger Sønneland
Eriksen, Tor Skårland.
Nederste rad fra venstre:
Tove Dirdal, Jan Vidar
Mattingsdal*

SYKLE TIL JOBBEN-AKSJONEN

21. mai til 17. juni er tidsrommet for årets
Sykle til jobben-aksjon

Finn fram sykkelen og bli med!

Og hugs:

SYKLING ER SUNDT ÅRET RUNDT

– og ikkje berre i mai og juni



Aksel Lindland mellom distriktssekretær i NAF Ole Jarl Madland (t.v.) og hovudtillitsvald Kristoffer Skjørestad, etter at begge to har gitt han takk og blomar.

Vegslitar og fagforeningsmann rundar 90

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Aksel Lindland fylte 90 år 13. april. Han arbeidde 48 år i vegvesenet, frå 1927 til 1975.

I 1947 gjekk han i spissen for å starta klubb i Norsk Arbeidsmandsforbund for vegarbeidarane i sør-fylket. Gjennom mange år var han formann og tillitsvald og han sat i styret for vegarbeidarklubben i Dalane heilt til han blei pensjonist.

På den store dagen fekk Aksel Lindland besøk av distriktssekretær i Arbeidsmannsforbundet, avd. 18 (Rogaland), Ole Jarl Madland og hovudtillitsvald Kristoffer Skjørestad i Statens vegvesen Rogaland. Dei bar begge fram takk for det arbeidet han gjennom mange år gjorde for å betra løn og arbeidsforhold for vegarbeidarane.

Aksel fekk også takk frå dei som nå er aktive vegarbeidarar i sør-fylket. Johnny Røyland bar fram gratulasjonar og overrekte blomar på vegne av seg sjølv og kollegaene sine.

I eit intervju i Rygjavegen nr. 5 -1995, då Aksel nærma seg 85 år, fortalde han mellom anna om slit og dårlege arbeidsforhold, særleg i mellomkrigstida og under krigen. Det gjekk på helsa laus. Både arbeidsklede og sko var dårlege, så mange dagar gjekk han kald og blaut frå morgonen til seine kveld. Ein gong var han litt småklein og gjekk til doktoren på Moi. Etter at doktoren hadde høyrte litt om arbeidsforholda, sa han: «Stakkars deg, når du blir gammal.»

Men Aksel tolde slit, kulde og væte utan å bli helselaus. Trass i sin høge alder er han framleis i fin form. Og minnet er utruleg godt. Han fortel nøyaktig og levande om minne og opplevingar både frå 70 år tilbake og frå nyare tid.

Sjølv trur Aksel at jakt og friluftsliv er viktigaste grunnen til at han har fått behalda helsa.

– Jakt har vore min store hobby, seier han. Dessutan er han svært interessert i idrett. Han har vore ein habil skyttar og i yngre år spela han fotball og han dreiv litt med boksing.



Johnny Røyland overrekker blomar frå vegarbeidarane i sør-fylket.



ÅR I STATENS VEGVESEN

40 år

Sverre Espeland
Produksjonsområde sør

Guro Flokktvedt
Stavanger trafikkstasjon

Normann Helleren
Produksjonsområde sør

25 år

Bjørn Martin Alsaker
Trafikkavdelinga, vegkontoret

Håkon Evjenth
Bærheim vegstasjon, verkstaden

Marit Iversen
Stavanger trafikkstasjon

Berit Lomeland
Stavanger trafikkstasjon

John Mathias Mathiassen
Produksjonsområde nord

Oddmund Mellestrand
Produksjon – større anlegg

Knut Nyland
Trafikkavdelinga, vegkontoret

Oddvar Obrestad
Egersund trafikkstasjon

Kristoffer Skjørestad
Produksjonsavdelinga

Tormod M. Steine
Tunnelproduksjon

Ole Tamburstuen
Produksjon, dekkeseksjonen

Tor M. Thorkildsen
Produksjon – større anlegg

Kjell Einar Tronstad
Haugesund trafikkstasjon

Karin Tønnessen
Administrasjonsavdelinga, vegkontoret

Olav Tørresdal
Produksjonsområde nord

Pål Undheim
Trafikkavdelinga

Magnus Weltzin
Tunnelproduksjon

Johan Wold
Produksjonsområde nord

Rolf Øveland
Trafikkavdelinga, vegkontoret



NYE ANSIKT



JUBILANTER



Harald Bru
Avdelingsingeniør,
Stavanger trafikkstasjon



Per Skårland
Distriktsleiar,
Trafikkdistrikt Sør-Rogaland



Odd Magne Sørfossmo
Overingeniør, Trafikkavdelinga



Torill T. Lanne
Bedriftsjukepleiar

50

Rannveig Iversen
Haugesund trafikkstasjon
2. juni

60

Willy Tveit
Bærheim vegstasjon
23. juni



Leif Ødegård

Har frå 1. april gått over i ny stilling som leiar for tungtransportgruppa til Statens vegvesen Rogaland.

Leif Ødegård har vore sjef for Biltilsynet i Egersund /Trafikkdistrikt Sør-Rogaland i over 22 år. Også i si nye stilling skal han ha kontor ved Egersund trafikkstasjon.

FLEIRE FERIEDAGAR

Ved tarifforhandlingane i fjor blei det vedtatt å utvida ferien med to dagar i år og to dagar til i 2002. Dette fører til at alle får fleire feriedagar dette året, enten ein er heiltidstilsett eller deltidstilsett. I 2002 blir ferien endå lenger.

Her er ein oversikt over kor mange feriedagar ein skal ha som heiltidstilsett og deltidstilsett:

Tilsette i 100 prosent stilling har 23 dagar ferie i 2001. Er ein over 60 år og arbeider i full stilling, blir det ferie i 28 dagar.

Dei som arbeider i 80 prosent stilling har 18 dagar ferie, over 60 år 22 dagar.

Tilsette i 70 prosent stilling får 16 dagars ferie, 20 dagar for dei som er over 60 år.

60 prosent stilling gir 14 feriedagar til alle under 60 år og 17 dagar til dei som er eldre.

Tilsette i halv stilling får 12 dagar ferie, over 60 år 14 dagar.

For tilsette i 40 prosent stilling blir det ni feriedagar i år, og 11 dagar for dei som er over 60 år.

For å få så mange feriedagar som oversikten viser, må ein ha full opp-
teningstid.

For 25 år sidan

SULDALSVEGANLEGGET

Årets begivenhet til nå på Suldalsveganlegget er gjennomslaget i den 2.305 meter lange Hylstunnelen, drevet gjennom vekslende geologi, fra den mest samarbeidsvillige til den motsatte, med virvar av råtne sletter i vegger og tak – og vann silende ned i strømmer.

Etter sommerferien skal det være en form for kjørbarehet til Våge, og det er planen å arbeide videre fra Våge mot Litlehamar utover høsten i år. Suldalsveganlegget sysselsetter i alt vel 60 mann, hvorav 20 er ansatt hos entreprenører og maskineiere.



Per A. Smedberg

Svein Magne Olsen
Trafikksjef



Jeg er imponert!

Jeg er imponert! – og nå sikter jeg til det engasjement og den yrkesstolthet som utvises i alle ledd i organisasjonen. Jeg er imponert fordi jeg opplever at medarbeidere på alle arbeidsplasser prioriterer kundene våre og den jobb de er tilsatt for å utføre, til tross for alle diskusjoner om omorganisering og bemanningsreduksjoner.

Jeg vil gi en ekstra blomst til de merkantile ved trafikkstasjonene. De har nå vært igjennom en prosess hvor vi har identifisert overtallige som en følge av innføringen av «den virtuelle trafikkstasjon». Dette har utvilsomt vært en påkjenning. Likevel, arbeidsinnsatsen har vært på topp hele tiden og motivasjonen til å utføre oppgavene på en rasjonell og god måte har ikke sviktet. Dette fortjener honnør!

Det er denne holdningen som også skal være med å sikre våre arbeidsplasser i fremtiden. Vi skal gjennom noen kraftige omstillinger, men etaten vil ha bruk for dyktige og engasjerte medarbeidere også under og etter disse omstillingene.

Oppgavene blir ikke borte, men vi får kanskje en ny oppgavefordeling mellom organisasjonsleddene. IT-teknologien vil føre til at enkelte oppgaver må utføres på andre måter og evnen til å kunne fornye seg blir stadig viktigere. Jeg tror at de som vil ha utfordringer, de som synes det

er spennende å fornye og utvide sin kunnskap, de som fortsatt liker krav til et høyt engasjement, – de vil Statens vegvesen fortsatt ha bruk for. Vegvesenet vil bli en minst like trygg og interessant arbeidsplass som før, for de som baserer sin trygghet på kompetanse og stolthet over å gjøre en god jobb.

Vi er inne i et *kompetansesikringsår*. Dette innebærer en mulighet for mange til å utvide sin kompetanse enten innenfor dagens arbeidsområde eller med tanke på fremtidige oppgaver. Det bør derfor være en oppfordring til alle om å tenke igjennom hvilke behov og ønsker man har for fremtiden, og få formidlet dette til sine ledere, slik at man sammen kan planlegge en videre utvikling for den enkelte.

Ikke all opplæring behøver å skje via skoleverket eller eksterne kurs. Arbeidsplassopplæring eller læring via nettbaserte opplegg kan være gode alternativ. Dette betyr at mulighetene vil være til stede for de fleste av oss.

Jeg er ofte imponert over arbeidsinnsatsen, jeg er stadig imponert over kunnskapsnivået og jeg er alltid imponert over hvor stolte de fleste er av egen etat. Jeg føler meg sikker på at slike holdninger vil gi positive resultat også i fremtiden.

Vennlig hilsen og lykke til!



UAKTSOMT DRAP – UFORSIKTIG KJØRING?

AV ARNE G. VASBØ

I 80-årene mente mange at straffen for å drepe et menneske etter uvettig kjøring var forholdsvis mild. Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) delte dette synet. Utvalget ba representanter for påtalemyndigheten og domstolen inn til møter

i FTU der saken ble drøftet.

Etter hvert opplevde vi også at samfunnet reagerte med å tiltale bilførere for uaktsomt drap etter dødsulykker.

Med årene endres samfunnet. Dette gjelder også folks syn på hvordan samfunnet skal reagere i forskjellige situasjoner. I dommer etter dødsulykker har kanskje pendelen svingt for langt nå. Dom for uaktsomt drap blir kanskje pådømt for ofte. Synet på uaktsomheten i forbindelse med trafikkulykker med dødelig utgang bør kanskje nyanseres noe mer. Det finnes sikkert grunner for å vurdere om «uaktsomt» i en del tilfeller kan og bør erstattes med «uforsiktig». Det kan neppe herske uenig-

het om at fyllekjøring, hastighet langt over den lovlige og uvørenhet fremfor gangfelt er uaktsomt, men hvor skal egentlig grensen gå for «uforsiktig»?

En jurist hevdet i en radiokommentar at en som i lav hastighet plukket opp noe han mistet på dørken, eller skiftet kassett, han kjørte «uforsiktig». Beklager – da skurrer det i øret for en som har arbeidet i årevis for økt trafikksikkerhet. Den som kjører 30 km/t, eller gjerne 50 km/t, vil antakelig oppleve at dette er forsiktig. Med 30 km/t kan turen til og med oppleves som utålelig lusekjøring for den bak rattet. Likevel vet vi at den som kjører direkte på et menneske i 30 km antakelig vil drepe vedkommende i et av ti tilfeller. I 50 km øker sannsynligheten til sju av ti. Er det «uforsiktig» å la en potensiell drapsmaskin bevege seg 15–30 meter fremover uten tilsyn, eller er det kanskje heller «uaktsomt»? For oss er logikken enkel: Når vi kjører, så kjører vi – eller så plukker vi, og bare det. Da bør vi stoppe.

«DRYPP»

fra Pensjonistforeningen

AV: A. G. VASBØ

Pensjonistforeningen på Vegveven

Fra tid til annen får pensjonistforeningen kjeft fra ansatte som har gått av med pensjon.

– Hvorfor hører vi ikke noe om pensjonistforeningen, hvorfor sier ingen noe om kontakt med etaten etter at vi slutter, er spørsmål som går igjen.

Det er en realitet at de som slutter i etaten ikke automatisk fanges opp av et nettverk i ettertid. Man slutter, får sitt tilgodehavende – og så er man ute av rullene. Dersom Info får beskjed, vil den nye pensjonisten få tilsendt Rygjavegen i fortsettelsen. Pensjonistforeningen og Info har arbeidet en del for å sikre at opplysninger om nye pensjonister blir tatt vare på. Nå tror vi at dette fungerer bra.

Dersom du som ansatt vil ha kontakt med Pensjonistforeningen før eller etter pensjonsalderen, må dette skje på eget initiativ. Det skjer ikke etter oppmuntring eller informasjon fra vegvesenet.

Nå har pensjonistforeningen gjort det lettere for dem som søker informasjon for de fratrær. Vi har lagt opplysninger inn på Vegveven. Der finner du noe å lese om foreningen, vedtekter, adresser og om vårt medlemsblad Dråben. Denne informasjonen er ikke tilgjengelig på Internett.

Dråben finner du direkte på «Infobank > filarkiv > Dråben»

Opplysninger om Pensjonistforeningen ligger på «Velferd > Pensjonistforeningen» og deretter pekere til «Dråben, Medlemskap, Nyttige adresser, vedtekter og Statens Pensjonskasse»

Vi håper at dette er nyttig for dem som søker informasjon for de fratrær.

TILLITSVALGTES SPALTE



Arvid Kåre Seldal

Norske Sivilingeniørers forening (NIF)

Lære seg å seile i hardt vær

En god sjømann venter ikke på godt vær – Han lærer seg å seile!

Dette er et gammelt visdomsord som jeg vil bruke som utgangspunkt for denne artikkel.

Jeg tror vi alle kan si oss enig i at Statens vegvesen er inne i en tøff tid. Viktig for oss som arbeider i etaten i denne tida, er hvordan du og jeg takler denne tøffe tida/ situasjonen.

Noen av oss håper at det snart går over, og at alt vil bli som før.

Noen jobber seg gjennom det som kommer, og blir mer og mer motløse etter hvert som tida går, fordi det kommer stadig noe nytt frustrerende. Andre derimot ser etter muligheter i det som skjer – De er som sjømannen som lærte seg seile i en tid med mye vind.

Jeg tror at flere av oss i etaten kan bruke situasjon vi nå er oppe i, og kommer til å komme i, til å få en fremtidig arbeidsplass som er bedre enn den vi har i dag. I en tid med endringer ligger også muligheten til å få det bedre. Det er viktig at vi er bevisst dette.

Regjeringa og statsråd Korsmo vil i året som ligger føre oss, prøve å gjøre offentlig sektor mer effektiv og organisere den for framtida. Hvor de nye regionkontorene kommer til å ligge, tror jeg i noen grad avhenger av hvor andre offentlige etater får sine regionkontor/ hovedkontor. Jeg tror at vegvesenet er en liten brikke i et stort politisk spill. Det er ikke lett å spå utfallet når politikerne skal bestemme seg, når det er mange hensyn som blir vektlagt og som ikke har noe med vegvesenet å gjøre. Vi får krysse fingre og håpe på at både du og jeg vil komme heldig ut av prosessen.

Jeg tror vi må følge med, og se etter mulighetene. Dersom du og jeg er bevisst på hva vi vil holde på med i fremtiden – da har vi mulighet for å gripe de muligheter som byr seg som fører oss dit.

Er du en av dem som ser etter mulighetene og lærer deg å seile?



Jørgen Ekeland til minne

Igjen har produksjonsavdelingens seksjon for større anlegg hatt en trist hendelse. Søndag den 25. februar gikk Jørgen Ekeland bort. Jørgen begynte som lærling hos oss i 1993. Etter endt praksis tok han fagbrev, og var i en periode midlertidig formann for røyrlegging under utbyggingen av firefelt på E 39, og

han fikk for en tid tilbake fast ansettelse.

Jørgen ble fort kjent som en omgjengelig og grei kar. Som de fleste andre hadde han sine svingninger, men hadde godt humør og glimtet i øyet. De nære arbeidskameratene hadde et tett forhold til Jørgen, og hans bortgang har gjort inntrykk på oss alle.

Hilsen arbeidskolleger



RETURADRESSE:

Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197, Sentrum
4001 Stavanger

STORSALVE VED TENGS

Langs riksveg 44 mellom Eie og Tengs i Eigersund blir det for tida bygt gang- og sykkelveg. Samtidig skal bilvegen rustast opp.

Her blir ein bergnabbe skoten vekk, for å få bort ein skarp sving.

Øverst er karane i arbeid med å stappa tre tonn dynamitt i borehola.

Etter ladinga blir salva løyst ut med bulder, brak og ei sky av røyk og støv.

Bortimot 4000 kubikk-meter stein legg seg til rette i røysa. Til samanlikning kan me nemna at bilane til vegvesenet kan frakta lasta mellom åtte og 10 kubikkmeter stein i eit lass

Meir frå Eie-Tengs-anlegget på side 14 og 15.



Statens vegvesen
Rogaland