

# Rygja vegen

## Kultur- dagane

Side 10-11

## Kulturpar

Side 12-13

## Vegskilting

Side 16-17

## Vegen hans Aadne

Side 20-21

## Slåttekar

Side 28





# Vegsjeftøigen



## Så er det slutt

Etter 19 år i Statens vegvesen sier jeg altså takk for meg og begynner i ny jobb som direktor i Rogaland Kollektivtrafikk fra 1. oktober 2002.

Jeg har ved flere anledninger gitt uttrykk for at det har vært 19 gode år i vegvesenet. Allerede fra første dag i vegvesenet fikk jeg inntrykk av å jobbe i en etat der det skjedde noe og en etat som jobbet med viktige saker for samfunnet. Det inntrykket har bare blitt forsterket i årene som har gått og jeg er svært takknemlig for alt jeg har fått være med på i etaten. Et høydepunkt for meg var selvfølgelig planlegging og bygging av Rennfast. Det var på mange måter min «baby», mitt prosjekt. Imidlertid var prosjektets suksess bare i mindre grad min fortjeneste. Jeg hadde svært god hjelp av gode medarbeidere i prosjektet og av konjunkturer og renteniva. Prosjektet ble for meg et springbrett til andre viktige jobber i etaten. Det ene året jeg hadde som produksjonssjef lærte meg mye om produksjonskulturen i Statens vegvesen. Ikke minst ble jeg kjent med svært mange i avdelingen som det har vært verdifullt å ha med seg senere.

Jeg ble vegsjef i 1996, 40 år gammel. Jeg folte meg relativt uerfaren som leder på toppnivå, og må nok innrømme at det nok preget meg litt mye den første tiden som vegsjef. Forsiktig og tilbakeholden vil nok mange karakterisere min adferd i den tiden. Jeg må innrømme at jeg flere ganger tenkte at jeg hadde satset på feil hest når jeg våknet om nettene og grublet over vanskeligheter som tårnet seg opp. Etter hvert kom imidlertid både selvtillit, kunnskap og erfaring og jeg foler jeg har vokst i jobben de senere årene. Dermed øker også trivselen og gleden ved å gå på jobb hver dag. Slik sett skulle jeg derfor gjerne ha fortsatt i denne jobben noen år til. Men som alle vet, fra 1. januar 2003 skal vegvesenet framstå en ny ham og i den hamen var det ikke plass til en vegsjef i hvert fylke.

Ved slike milepæler blir det gjerne til at man gjør opp status og spør seg selv hva man vil gjøre videre i yrkeskarrieren. For mitt vedkommende har det fort til at jeg velger å hoppe av og starte med noe nytt.

Til dere som skal fortsette i vegvesenet vil jeg si at jeg tror at vegvesenet fortsatt vil være en god arbeidsplass for de fleste. Vi kan frustreres over at man under dekke av å effektivisere vegvesenet innfører et organisasjonsnivå til. På litt lengre sikt tror jeg imidlertid man må gjøre en del tilpasninger som gjør organisasjonen noe mer funksjonell enn det ser ut til i første omgang nå. Slik er det med de fleste omorganiseringer, man treffer ikke helt i første forsøk når man gjør en slik kjempeomstilling som det vegvesenet er inne i nå. Etter hvert tror jeg ting vil falle bedre på plass.

Det er mange å takke etter 19 år i Statens vegvesen Rogaland. De som har vært med i ledergruppa og i staben er de som til daglig har stått meg nærmest. De fortjener en stor takk alle sammen for det fellesskap vi har hatt og det vi har fått til i lag. Men det er mange flere som har bidratt til at jeg har opplevd Statens vegvesen som en god arbeidsplass. Tillitsmannsapparatet har vært gode samarbeidspartnere. I tillegg har jeg fått god hjelp og støtte av mange enkeltpersoner i etaten. Vegsjefkolleger i andre fylker har også vært gode støttespillere. Sosialt sett har mine orienteringsvenner i bedriftsidrettslaget betydd mye for meg. Derfor vil jeg gjerne fortsette mitt medlemskap i o-gruppa i vegvesenet selv om jeg slutter i etaten.

Til slutt vil jeg ønske dere alle lykke til videre i Statens vegvesen både på forvaltningssiden og i det nye produksjonsselskapet. Jeg kommer til å følge med dere og håpe at vegvesenet lykkes med sitt djerve omstillingsprosjekt.

LYKKE TIL !

Tor Geir Espedal



Vegsjefteigen .....	2	Gamlevegen Bryne–Undheim/Arne Garborgs turveg .....	20
Verneverdig men ikkje verna .....	3	Trafikkfarlige foreldre på skoleveien .....	22
Opning av Nordbø- krysset på Karmøy .....	4	Nord-Rogaland- prosjekt for tryggare skuleskiss .....	23
Innplasseringsprosessen i Region vest .....	6	Tormod Steine tilbake på Suldalsvegen .....	24
Leiargruppa i Region vest .....	6	Kjellaug og Odd Malmin på sykkel .....	26
Intervju med regionvegssjef Ole Christian Torpp .....	7	Lønsame sykkelveggar	27
Haugalandkontoret på Stord .....	8	Kjell Bjørnevold – slåttekar frå Moi til Mortavika .....	28
Intervju med distrikts- vegssjef Astrid Eide .....	9	Opningsfest i Byrkjedal .....	29
Kulturdagane 2002 .....	10	Finnfast AS stifta .....	30
Kulturpar: Kari Vaage Gjuvsland og Svein Gjuvsland .....	12	Ryfylkevegen AS stifta	30
Vaierrekkeverk på Brusand .....	14	Ein ny milepæl for Finnfast .....	31
Arbeid for Jernbaneverket .....	15	Førti år i Arbeids- mandsforbundet .....	32
Jon og Marton skiltar fylket .....	16	Pengestøtte til å komme i form .....	32
Servicevakter ved bomstasjonar .....	17	Personalnytt .....	33
Nasjonal verneplan for vegkulturminne .....	18	Avdelingsleiar- kommentar .....	34
Verneobjekt i Rogaland .....	19	Brev til lesarane .....	35
		Tillitsvalgtes spalte .....	35

## Rygjavegen Nr. 3 – Oktober 2002

Ansvarleg redaktør:	Harald Sel
Redaksjonsråd:	Tove Dirdal, Nils Lausund, Oddveig Levang, Tormod Nag, Rune Sandven, Asbjørn Wiik
Sats/layout:	Grafisk senter, Statens vegvesen Rogaland
Trykk:	Centrum Trykkeri as
Framsidedfoto:	Harald Sel <i>Ordfører Kjell Arvid Svendsen opnar Nordbøkrysset. Til høgvegsjef Tor Geir Espedal.</i>
Baksidefoto:	Torstein Rein Larsen
Opplag:	1900 eksemplar

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



## Verneverdig men ikkje verna

Nasjonal verneplan for vegar, bruer og vegrelaterte kulturminne er lagt fram og overlevert Riksantikvaren. Eit stort og verdifullt arbeid ligg bak utarbeidinga av planen. Over 1000 verneverdige kulturminne er registrert over heile landet; av desse er meir enn 80 i Rogaland. Vel 400 verneobjekt er med i planen og av desse er 20 i Rogaland.

Når Riksantikvaren nå har fått hand om planen, får me tru at desse 20 er sikra. Men kva med dei verneverdige vegkulturminna som ikkje er komne med i verneplanen? Eit eksempel er den gamle hovudvegen frå Sogndalstrand til Vassenden i Sokndal og vidare til Heskestad i Lund. Ein del av denne vegen med fire bruer var med i Statens vegvesen sitt forslag til verneplan men fall ut i den endelge planen etter høyringsrunden. Ei av bruene på denne strekkinga, Hølen bru, blir av ekspertar omtalt som ei av dei vakraste steinbruene i Rogaland. Delar av den gamle vegen er også godt bevart. Men både bruene og vegen treng tilsyn og vedlikehald om dei skal vernast for ettertida.

Eit anna eksempel på ein verneverdig veg er omtalt i dette nummeret av Rygjavegen, den gamle vegen mellom Bryne og Undheim. Denne vegen er ikkje ein gong registrert mellom dei vel 80 verneverdige objekta i Rogaland, men han bør så avgjort tas vare på for ettertida.

For verneobjekta i den nasjonale planen vil Staten ha eit ansvar. For dei vegkulturminna som er verneverdige men ikkje verna kan det lett bli til at den enkelte kommunen får heile ansvaret. Me veit at økonomien er dårleg i mange kommunar, og då kan det gjerne bli lite pengar til kulturvern. Difor er det viktig at også Staten viser ansvar utover dei vegkulturminna som er med i den nasjonale verneplanen. Det er ei oppgåve som Statens vegvesen har dei beste føresetnadene til å ta seg av. Etaten har gjennom mange år vist at ein med små midlar kan utføra eit omfattande kulturvernarbeid.



Harald Sel





Ein del av toplankrysset.  
Til høgre går riksveg 47 i bru  
over fylkesvegen forbi bede-  
huset og Karmsund bru, som  
me skintar i bakgrunnen.  
Til venstre ser me ei av  
rundkjøringane med av- og  
påkjøringsramper som knytter  
fylkesvegen til riksvegen.



Torvastad skulekorps sørga  
for feiande fin musikk både før  
og etter sjølve seremonien.  
Det mangla verken på spele-  
glede eller konsentrasjon hos  
dei unge musikarane.

## OPNING AV TOPLANKRYSS PÅ KARMØY

# ÅRETS STØRSTE

Den første reguleringsplanen for toplankryss på Nordbø blei stadfesta i 1990. Vel 12 år seinare kunne Karmøy-ordfører Kjell Arvid Svendsen klippa snora og erklære det etterlengta Nordbøkrysset for opna.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Ordføraren karakteriserte krysset mellom riksveg 47 og fylkesveg 840 på vestsida av Karmsund bru som flaskehals nummer ein på Haugalandet. Han ga uttrykk for stor glede over at flaskehalsen endeleg er borte.

### TRAFIKKORK OG ULYKKER

Det gamle Nordbøkrysset har i lang tid vore lite tenleg. Med stadig aukande trafikk har det vore store avviklingsproblem i dei trafikkette periodane morgon og kveld. Dessutan har det vore fleire ulykker i krysset.

Gjennomsnittets døgntrafikk på riksveg 47 gjennom Nordbøkrysset er 18.000 kjøretøy. På vanlege yrkedagar er trafikken over 20.000. I tillegg er gjennomsnittstrafikken i overkant av 5.000 på fylkesvegen gjennom krysset.

### BRU OVER FYLKESVEGEN

Trafikken på riksveg 47 går nå på bru over fylkesvegen gjennom det nye krysset. Fylkesvegen til Storesund og Bøneset blir knytta til riksvegen via to rundkjøringar og av- og påkjøringsramper.

Det er også lagt til rette for at bussar skal ha lettare adkomst til halde-





Her er dei fleste samla av Statens vegvesen sine folk, som har hatt ansvaret for bygging av Nordbøkrysset. Dei står framfor minnesteinen over Elias Sandvig (1886–1957) som var fremste pådrivaren for å få bygt Karmsund bru. I bakgrunnen ser me ein av støyskjermene og litt frå ein natursteinmur på Nordbø-anlegget.

Frå venstre: Lars S. Simonsen, Jan Rossebø, Odd Ingard Bårdsvik, Tor Kåre Austrheim, Lars Harald Nordnes, Steinar Rullestad, Ivar Seime, Helge Førland, Olav Tørresdal, Bjørn Bårdsen, Bjørn Gunnar Pedersen, Magne Thorsen og Reidar Lilleskog.



Mange karmøybuar og ein del politikarar hadde møtt fram til opningsseremonien.

# G PRODUKSJONSAVDELINGAS SISTE

plassen ved bedehuset rett før Karmsund bru. Det er bygd ein avkjøringsfil for bussar som munnar opp i påkjøringsfila mot brua og busstoppen.

## LÅN OG PÅTRYKK FRÅ KARMØY

Det nye krysset har kosta 25 millionar kroner og er det største vegprosjektet i Rogaland i år. Anlegget er finansiert av riksvegmidlar, men Karmøy kommune har forskottert ti millionar kroner som skal betalast tilbake i 2003 og 2004.

Opp gjennom åra har kommunen fire gonger gjort vedtak om å forskottera ti millionar for å få bygd krysset. Likevel har det stadig blitt utsett på grunn av manglande midlar på riksvegbudsjettet. Ei tid var det snakk om å byggja ei billigare rundkjøring, for å

få løyst prosjektet. Men Karmøy kommune sto på at dei ville ha toplanekryss, og det fekk dei.

## SOLID OG VAKKER «SLUTTSTREK»

Arbeidet er utført av vegvesenet si produksjonsavdeling. For Statens vegvesen Rogaland er dette prosjektet på sett og vis ein sluttstrek for ein lang og ærerik historie. Nordbøkrysset er produksjonsavdelingas siste større anlegg. Det er eit solid og vakkert anlegg, levert til rett tid og utan prisoverskridingar.

Med dyktige arbeidarar og stor kompetanse er det all grunn til å tru at det nye statlege produksjonsaksjeselskapet vil få mange store oppdrag i framtida, men frå nyttår er dei ikkje lenger ein del av Statens vegvesen.

## FAKTA OM ANLEGGET

Bru over fylkesveg 840	32 m
Omlagging av riksveg 47	620 m
Omlagging av fylkesveg 870	390 m
To av- og påkjøringsramper	580 m
Gang- og sykkelveggar	910 m
To rundkjøringar	
To fotgjengerundergangar	
To feundergangar	

Kostnad: 25 millionar kroner av riksvegmidlar. Karmøy kommune har forskottert 10 millionar, som blir tilbakebetalt i 2003 og 2004.

Anleggstart i august 2001

Bygd av Statens vegvesen Rogaland, produksjonsavdelinga



Bemanningsplanen for Region vest ble godkjent i hovedavtalemøte i Vegdirektoratet før sommerferien. Planen og andre omstillingsdokumenter finner du på vegvevens første side under knappen øverst som heter omstilling.

## Innplasseringsprosessen

Planen innebærer at det skal innplasseres personell som vil få organisatorisk tilknytning på henholdsvis regionnivå og distriktsnivå. Alle skal innplasseres, men for noen vil det bli endring i arbeidsoppgaver.

Regiongruppa i vest er tillagt ansvaret for å legge frem et første forslag til innplassering av medarbeidere for den nye ledelsen i regionen. Det er planlagt følgende fremdrift for innplasseringen:

- 30.8.: Møte i regionsgruppa
- 03.9.: Uformelt møte med organisasjonene på regionalt nivå
- 04.9.: Møte med nye ledere
- 12.9.: Møte i regionsgruppa
- 16.9.: Møte med nye ledere
- 20.9.: Foreløpig innplasseringsplan sendes organisasjonene på regionalt nivå
- 01.10.: Drøftingsmøte med organisasjonene på regionalt nivå hvor prinsipper for innplassering diskuteres
- 03.10.: Alle tilsatte mottar forslag til innplassering

I perioden 3.10.-1.11. kan de som ønsker det ha samtale med sin nye leder, og be om justert innplassering eller evt klage på innplasseringen.

### 01.11: Endelig innplasseringsplan

I samme periode vil det bli lyst lederstillinger på nivå 3 i bemanningsplanen (ledere som rapporterer til distriktsvegsjef). Stillingene kunngjøres 24. oktober samtidig i hele etaten. Det er forventet at tilsetting skal være foretatt innen 2. desember.

### 01.01.03: Oppstart ny organisasjon

I slutten av august blei det tilsett folk i dei aller fleste leiarstillingane i den nye forvaltningsorganisasjonen frå 1. januar 2003.

## Leiargruppa

Berre for distriktsvegsjefstillingane i Stor-Oslo og Stavanger blei det bestemt at desse skulle lysast ut på ny, og denne gongen eksternt. Først midt i oktober er det truleg klart kven som blir distriktsvegsjef i Sør-Rogaland. Som grunngeving for at stillingane i Stor-Oslo og Stavanger blei lyst ut eksternt seier vegdirektør Olav Søfteland: – Me ønsker eit breiare søkargrunnlag enn det me har hatt.

### Desse fekk 28. august tilbod om leiarstillingar i Region vest:

Distriktsvegsjef Fjordane:	Oddvin Ylvisaker, <i>Produksjonssjef Sogn og Fjordane</i>
Distriktsvegsjef Sogn:	Paal Fosdal, <i>Administrasjonssjef i Sogn og Fjordane.</i>
Distriktsvegsjef Hordaland vest:	Olav Finne, <i>Leiar av plan- og eiendomsseksjonen i Oslo</i>
Distriktsvegsjef Hordaland aust:	Arnfinn Ansok, <i>Leiar av prosjekteringsseksjonen, Hordaland</i>
Distriktsvegsjef Haugaland:	Astrid Eide, <i>Trafikksjef i Troms</i>
Leiar fagstab strategi:	Signe Eikenes, <i>Tilknytt omstillingsprosjektet</i>
Leiar fagstab utbygging:	Audun Aaland, <i>Tunnelsjef</i>
Leiar fagstab trafikk:	Jan Tore Odd, <i>Trafikksjef i Sogn og Fjordane</i>
Leiar fagstab administrasjon:	Ingebjørg Ljones., <i>Administrasjonssjef i Hordaland</i>
Leiar ressurseininga:	Nils Magne Slinde, <i>Utbyggingssjef i Sogn og Fjordane</i>





Regionvegsjef Ole Chr. Torpp

## – Regionen må tuftast på det beste frå ulike kulturar

– Me må tenkja samlande og inkluderande, så skal me gjera eit stykke felles arbeid i ein samla region, seier regionvegsjef Ole Chr. Torpp. Han er opptatt av å smelta saman kulturane; få fram samhandling som er tufta på det beste frå dei tre fylka.

TEKST: HARALD SEL FOTO: SYNNØVE LIEN

Regionvegsjefen er fødd i Oslo i 1943, men han budde ti barne- og ungdomsår i Bergen. Frå 1951 til 1961 var far hans, Olav A.B. Torpp vegsjef i Hordaland.

### UTDANNING I USA

Ole Chr. Torpp tok først utdanning ved teknisk skule (i dag ingeniørhøgskule). Deretter var han forskingsassistent ved Transportøkonomisk Institut (TØI). Han studerte til sivilingeniør i USA; var student i cowboystaten Wyoming, som han sjølv uttrykker det. Deretter tok han mastergrad ved University of California, Berkley.

### BREI YRKESBAKGRUNN

Etter utdanninga i USA gjekk Ole Chr. Torpp tilbake til arbeidet som forskar på TØI. Frå 1974 til 1993 arbeidde han i Oslo kommune, storparten av tida i ulike leiarstillingar. Etter ein kort periode i Oslo spurveier blei han i 1994 tilsett i Statens vegvesen Oslo. Her arbeidde han først med planlegging, deretter var han trafikksjef og frå 1997 vegsjef. Til Hordaland kom han som vegsjef i 2000.

### ROGALENDINGAR I REGIONLEIINGA

– Valet av Leikanger som stad for regionvegkontoret fører til utfordringar på fleire måtar. Den lange avstanden spelar inn når ingen av dei tilsette leiarane ved regionkontoret kjem frå Rogaland. Det er dumt. Me burde fått med meir av den kunnskapen rogalendingar sit inne med, seier Ole Chr. Torpp. Sjølv skal han vekependla mellom Bergen og Leikanger, iallfall i første omgang. Torpp seier at han ikkje kjenner Rogaland særleg godt. Også av den grunn hadde han gjerne sett at folk frå Rogaland kom med i leiargruppa på regionvegkontoret, enten ved flytting til Leikanger eller ved vekependling i ein periode.

– Me skal ikkje sitja på regionkontoret og seia oss i Leikanger, de i Rogaland og de i Hordaland. Sogn og Fjordane har fått mange av leiarane. Difor må me bli flinke til å fokusera på Rogaland og Hordaland, seier Torpp.

### DISTRIKTSVEGSJEF I STAVANGER

Regionvegsjefen seier at Rogaland ikkje skal bli skadelidande av den forsinka tilsettinga av distriktsvegsjef i Stavanger. – Leiinga er klar over situasjonen. Me skal sørga for at Sør-Rogaland blir ivaretatt på lik line med dei andre

distrikta. Etter at distriktsvegsjefstillinga i Stavanger er lyst ut eksternt rundt 10. september reknar Torpp med at tilsettinga vil skje om lag 15. oktober.

### EFFEKTIVISERING OG BORTFALLET AV PRODUKSJON

Den første vegsjefen i Region vest har stor tru på omorganiseringa. 19 vegkontor er for mange. Ei effektivisering måtte til; hadde ikkje Statens vegvesen sjølv tatt initiativet til omorganisering ville andre gjort det. Det ville ikkje etaten vore tent med, meiner han. Ulemper vil det likevel alltid vera med ei stor omorganisering. Torpp er ikkje minst spent på kva det vil bety at produksjon blir eit statleg eigd aksjeselskap.

– Eg er spent på kva opningsbalansen blir for det nye selskapet. Eg trur dei vil klara seg på ein god måte; produksjon har vist at dei er konkurransedyktige men dei bør ha med seg ein del i «ryggsekken». Bortfallet av produksjon for oss i forvaltninga kan elles bety at me misser marknadskorrektivet. Dersom det skjer kan gevinsten ved konkurranseutsetting fort gå tapt. For å hindra det må me ikkje minst vera bevisst på vår innkjøpsverksemd i tida framover, seier Ole Chr. Torpp.



## Haugalandkontoret på Stord

Frå årsskiftet er kontoret til Statens vegvesen på Stord ei avdeling under Haugaland vegkontor i Haugesund. Det virkar ikkje som dei tilsette har noko imot å bli «rogalendingar».

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

– Geografisk ligg me jo nærare Haugesund enn Odda, seier ein av dei tilsette. Og dette synspunktet virkar å vera representativt. Dei tilsette ser praktisk på dette. Med trekantsambandet har Sunnhordland blitt enda meir knytta til Haugaland enn tidlegare. Ikkje minst difor kan det vera fordelar med å høyra til Haugesund framfor Odda, som i dag. Kjellaug Bernhardsen har arbeidd 20 år i Statens vegvesen på Stord. – Her



Seks av dei 13 tilsette på Stord framfor inngangen til ekspedisjonen ved stasjonen i Leirvik. Frå venstre Faggruppeleiar trafikk Ivar Thorkildsen, førstesekretær Kjellaug Bernhardsen, oppsynsmann Solfrid Agdestein, inspektør Jon Horne, faggruppeleiar veg Magne Heggland og avdelingsingeniør Gulleik Vatnebryn.

skal eg vera til eg blir pensjonist, – dersom dei ikkje legg ned stasjonen, seier ho. Det trur ho ikkje skjer. Kontoret på Stord vil bli viktig for Haugaland vegdistrikt. Dersom ein meiner noko med god publikums-

service og nærhet til kundane må Sunnhordland ha eit avdelingskontor, meiner ho. – Men litt spente er me jo, legg ho til. – Det skjer jo mykje nytt heile tida, men me ser ikkje for oss at det blir dei store endringane.

## Burde fått nye leiarar utanfrå



Rolf Johansen

Rolf Johansen har 32 års tenestetid i Statens vegvesen. Sidan 1981 har han arbeidd i ekspedisjonen ved trafikkstasjonen på Stord. Før det arbeidde han i Bergen. Han meiner det er heilt likegyldig om Stord høyrer til Haugesund eller eit anna vegkontor.

– Dei som skal leia den nye organisasjonen blir dei same som har kjørt Statens vegvesen på ræva, enten me høyrer til den eine eller den andre plassen, seier han.

– Kva meiner du med det?

– Eg meiner at ein burde nytta denne

anledningen til å få tak i nye folk som har brei erfaring utanfor vegvesenet. Nå blir det dei gamle som skal styra rundt om på dei nye vegkontora.

– Er det ikkje usakleg og sterkt å seia at desse folka har kjørt vegvesenet på ræva?

– Eg trur at Statens vegvesen i dag er ein ineffektiv etat, og det må den gamle leiinga ta sin vesentlege del av ansvaret for. Med så lite «nytt blod» er eg redd for at me også i framtida vil bli ineffektive, men eg håpar inderleg at eg ikkje får rett, seier Rolf Johansen.





Distriktsvegsjefen for Haugaland og Sunnhordland

## - Eg har fått ønskejobben

- Eg har alltid sagt at eg skulle flytta tilbake til Vestlandet. Eg søkte fleire stillingar i den nye organisasjonen, men eg prioriterte Haugesund som nummer ein. Eg gler meg veldig til å møta folka i området og koma i gang med arbeidet, seier Astrid Eide.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Me møtte Astrid Eide (32) kort tid etter at ho hadde takka ja til stillinga som vegsjef for Haugaland og Sunnhordland frå 1. januar 2003. Ho nølte ikkje lenge med å svara. Jobb på vestlandet var noko ho hadde tenkt seg heilt sidan ho i 1990 reiste frå Odda til Trondheim for å studera; ein utfordrande jobb i den landsdelen der ho har røtene og som ho kjenner.

Då ho hadde takka ja til jobben nølte ho heller ikkje lenge med ei ny viktig avgjerd. Få dagar etterpå kjøpte ho hus i Aksdal, så frå årsskiftet blir ho tvisværbu.

### ALDRI NORD FOR TRONDHEIM

Astrid Eide er fødd og oppvaksen i Odda der foreldra, Sigrun og Arne Eide, famleis bur. Vegvesenet blei ho tidleg kjent med. Både bestefar og far har arbeid i Statens vegvesen og faren var mellom anna i mange år brøytebilsjåfør på Haukelivegen.

Etter gymnas i Odda drog ho til Trondheim og utdanna seg til ingeniør og deretter studerte ho arealplanlegging ved landbrukshøgskulen på Ås.

- Under studietida på Ås sa eg alltid at eg ikkje skulle flytta lenger nord enn Trondheim, men då studietida var over vart eg lokka av ei studievevinninna og saman drog me til Vadsø. Eg har no vore i over sju år i Nord-Norge og har hatt nokre utruleg flotte år, men eg er no veldig klar for å vende «heim att» til vestlandet, seier ho.

### RASK KARRIERE I VEGVESENET

Statens vegvesen blei arbeidsstaden til Astrid Eide straks etter at ho var ferdig med utdanninga på landbrukshøgskulen, og her har ho blitt verande. Først var ho fire og eit halvt år ved trafikkavdelinga i Finnmark. I januar 2000 flytta ho til Tromsø for å bli leiar for trafikkikkerhetsseksjonen. I oktober 2001 tok ho over stillinga som trafikkisjef i Statens vegvesen Troms.

- Det har vore gode år i Nord Norge men, som sagt, eg ville tilbake til meir heimlege trakter. I Haugesund har eg mange vener, og det er kort veg til Odda, seier ho.

### TRU PÅ DESENTRALISERING

Astrid Eide ivrar etter å ta fatt som distriktsvegsjef i Haugesund men

understrekar at ho er klar over at det er mykje arbeid og ei stor utfordring å byggja opp eit nytt vegdistrikt. Å endra eksisterande organisasjon er ikkje gjort på ein dag. Ho meiner at desentraliseringa i den nye organisasjonen er eit viktig poeng.

- Me kjem nærare brukarane, både publikum og kommunane. Eg har veldig tru på dette grepet ved omorganiseringa, seier ho.

### TILPASSING UTAN PRODUKSJON

Då Rygjavegen møtte Astrid Eide hadde ho ennå ikkje vore i Haugesund og møtt sine nye medarbeidarar. Kva som må til av nye stillingar for at kontoret skal ha den nødvendige basiskompetansen som byggherre, innan planlegging, vegforvaltning og tilsyn med vegnettet i tillegg til trafikkstasjonsteneane, må ho finna ut etter kvart.

- Eg høyrer at det er flinke folk og godt miljø i Haugesund og på Stord. Det er det beste utgangspunktet, seier Astrid Eide. Ho meiner at den største utfordringa blir omstillinga etter at produksjon går ut av Statens vegvesen og ein skal tilpassa seg systemet med konkurranseutsetting.



*Samferdselsminister Torild Skogsholm sto for den offisielle opninga av Kulturdagane. Ho kunne sjå utover ei stor forsamling, mellom andre mange musikarar og korsongarar som var i aksjon under opningsseremonien.*



# Rogaland viste igjen på Kulturdagane

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Jakob Sande-kabaret ved Sogn og Fjordane, ein times Beatles av korfolk frå Buskerud, Vestfold og Telemark, spelemannstreff, gravemaskinbalett, lyrikk, viser, dans, matkultur og mykje, mykje meir. Ikkje lett å hevda seg i dette kultur-sleppet, men Rogaland gjorde sine saker bra.

Rogaland sitt hovudinnslag frå hovudscenen (Magasinet) var eit revyinnslag på 15 minutt. Gjennom spel, song og dans gjorde rogalendingane eit fartsfullt og humoristisk program. Dette var eit gruppearbeid, der alle gjorde ein god innsats.

## IMPONERANDE

For Kulturdagane totalt må ein berre la seg imponera over kva Statens vegvesen kan stilla opp med av kulturformidling og kulturaktivitetar over

eit svært vidt område. Topp sangarar og musikarar, revykunstnarar på eit høgt nivå, handverkskunst av ulike slag, fotokunst og svært mykje meir

## UTSTILLARAR OG TORLEIV

Utanom dei 14 som var med på revyinnslaget hadde Rogaland åtte aktive deltakarar. Mellom desse var seks utstillarar. Liv Jonassen stilte ut vevtekstiler. Torleiv Tveit viste fram fotografisk kunst. Magnar Michelsen og Emil Ripland hadde utstillingar med





Frå innmarsjen under opningssereminien. Elisabeth Renberg og Reidun Lanne i spissen for deltakarane frå Rogaland.



To av utstillarane frå Rogaland i samtale med Kjell Knutsen frå Vegdirektoratet. Frå venstre: Kjell Knutsen, Chester Danielsen og Torleiv Tveit



Emil Ripland var på Kulturdagane for andre gong med sitt treskjeringsarbeid. For dei som ville sjå, demonstrerte han også utføring av treskjeringskunsten.

treskjerjing. Magnar Michelsen hadde også snekkerarbeid på si utstilling. Rogaland hadde også to utstillarar av oljemaleriar, Jostein Aadnøy og Chester Danielsen.

I år, som ved Kulturdagane i 1998, gjorde Torleiv Haugvaldstad stor lukke med sine gode historiar. «Kvilebua» var open både fredags- og laurdagskvelden, og Torleiv var i sin beste forteljarlune.

## VERABALLAR I VEST

Matkultur hadde ein enda større plass

ved Kulturdagane i år enn for fire år sidan. I 1998 var det nok Nordland som for førsteprisen innan kulinarisk matkultur, med sine eminente fiske- og kvalrettar. I år hadde dei sterk konkurranse frå fleire andre fylke; Finnmark, Troms, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane og Oppland. Godsakene var mange, men fleire falt for veraballane og heimebrygget til Lars Lefdal og hans folk frå Sogn og Fjordane. Dette kan bli festmat under framtidige samkomer i Region vest



Me lar Møre og Romsdal vera representat frå eit rikhaldig utval av matkultur. Ei eigen «ferje», M/S Møringen, var bygd for Kulturdagane. Frå denne blei det mellom anna servert store mengder bacalao og sveler.



Kari Vaage Gjuvsland og Svein Gjuvsland har vore aktive deltakarar på Kulturdagane til Statens vegvesen både i 1998 og i år. Og i heimbygda Suldalsosen er dei mellom drivkreftene i eit mangesidig og blomstrande kulturliv.



# Kulturpar

Svein har arbeidd i Statens vegvesen sidan 1986. Kari arbeider på kontoret ved Vinjar skule i Suldalsosen, men også ho har ei fortid i Statens vegvesen. Ho vaks opp på Våge ved Suldalsvatnet. Foreldra, Anna og Lars Vage, dreiv gard og i tillegg hadde faren skyssbåt. Han hadde mange oppdrag for Statens vegvesen under bygginga av Suldalsvegen. I ein periode hadde vegvesenet anleggskontor på Våge, og her blei Kari tilsett i 1978. Ho arbeidde i Statens vegvesen til 1980.

## SONG FOR BESTEMOR

– Det var spesielt å veksa opp på ein veglaus gard, så det var ikkje så lett å delta i kulturaktivitetar då eg var liten. Men me er sju søsken og eg hadde ikkje fritidsproblem, forsikrar Kari.

Ho blei tidleg glad i å syngja. – Eg song og spelte gitar for den gamle bestemora mi, og ho likte det utruleg godt. Bestemor, Ingrid Tveit, blei 107 år gamal og ho var klar og sprek til sin siste dag. Foreldra hennar blei også svært gamle, mora 107 år og faren 103 år.

## SVEIN OVERTOK MUSIKKEN

Gjennom dei siste 20 åra har Kari sunge mykje og for eit stort publikum, men gitaren har ho lagt bort. – Svein har overteke alt som har med strenger og musikk å gjera, slår ho fast.

Kari og Svein gifta seg i 1981. Svein Gjuvsland kom til Suldal i 1975, då familien hans flytta dit Faren, Sverre Gjuvsland, som hadde arbeidd som oppsynsmann ved fleire anlegg, var då tilsett ved kraftutbygginga på Ulla-Førre. Før familien kom til Suldal hadde dei mellom anna budd i Varaldsøy i Kvinnherad, der Gjuvsland-namnet kjem frå, i Hallingdal, Vik i Sogn og Mauranger.

– Eg begynte tidleg å spela gitar. Ein periode, etter at eg kom til Suldal, var eg ivrig på orgel. Frå 1993 var det mest toradar, og så har eg hatt periodar med trekkspel. I det siste har det stort sett vore gitar igjen, oppsummerar Svein. – Eg må få leggja til at Svein også er god til å syngja. Han er like god som meg, skyt Kari inn. – Det blir helst gamle «svisker» det, kommenterer han og meiner bestemt at han ikkje når opp mot nivået til ektefellen.

## VIDT REPERTOAR

Sjølv om Kari hadde med seg songen frå barndommen, var det først på 1980-talet det tok til «å badla på seg», som ho seier. Ho melde seg på eit stevkurs i regi av Folkemusikkarkivet på Sand. Det førte til sterk interesse for folke-musikk. Men elles femner ho over eit vidt register, frå kveding, slåttestev og gamle salmetonar til moderne viser.

Og så har både ho og Svein vore med på mange revyar i heimbygda.

## REVVY OG KREATIVT BYGDEMILJØ

Begge syns at det er utruleg moro å vera med på revy. – Som regel har me ein påskerevy, så fram mot påske har me det grusomt travelt, seier Svein. – Travelt og kjekt, legg Kari til. Både i samband med revymiljøet og elles understrekar dei det verdfulle ved å bu i ei mindre bygd som Suldalsosen. – Eg trur ikkje eg hadde vore så aktiv dersom eg budde på ein større stad. Det har noko med miljøet å gjera, seier Svein og får eit samtykkande nikk frå Kari.

## SONG, SEGN OG OSATRALL

For Kari kan det i periodar bli vel travelt. – Eg får lite tid til å øva inn nytt stoff, seier ho. I sommar har ho mellom anna vore med på dramatisering av ei segn frå Suldal. Det har foregått på Kolbeinstveit bygdatun men fram-syninga er også vist for turistgrupper som kjem til Hylsskardet. Det handlar om ei jente som er komen bort. Ein mann fortel og Kari syng. Elles er det opptredenar på hotella i Sand og på Lindum, i lag og organisasjonar. Og så er ho med i ei damegruppe som kallar seg Osatrall. Dei er ti damer som kjem saman ein gong i månaden, og dei har halde på i 19 år. Ved sida



*Kari og Svein  
svingar seg i dansen  
under framsyninga  
til Statens vegvesen  
Rogaland si danse-  
gruppe under  
Kulturdagane 1998.*

av songen spelar to av dei trekkspel, ei spelar gitar og ei bassgitar. – Me reiser litt rundt og syng og spelar, helst for gamle folk, fortel Kari.

#### **SAMAN PÅ HEIMEBANE**

– Opptrer du og Svein mykje saman?  
– Me har gjort det, men det blir mindre nå. Men på heimebane opptrer me mykjesaman. Dei tre ungene våre miss-likar heller ikkje våre songar og vår musikk, sjølv om dei også er veldig opptatt av dei mest moderne rytmene. – Den mellomste spelar bassgitar og gitar. Han er ganske musikalsk, seier Svein.

#### **DANS OG MOTORSYKKEL**

På Kulturdagane i 1998 var Kari og Svein med i dansegruppa til Statens vegvesen Rogaland. Begge understrekar at dei er veldig glade i å dansa, både songdansar, gammaldans og moderne danseformer. – Dansen er ein av grunnane til at eg har roa det ned med toradaren. Det er vel så kjekt å dansa som å spela, vedgår Svein.

Som om ikkje alt dette skulle vera nok, begge to kjører motorsykkel og dei seier at også det er grueleg kjekt. – Men det blir for lite tid, seier Svein. – Kva brukar me tida til, Svein, spør Kari. Svein berre humrar litt, men eit passende svar kunne vel vore: Me brukar tida godt.







*Knut Nyland (t.v.) er Statens vegvesen sin rådgivar og foreslo vaierrekkverk på Brusand. Her ser han på resultatet saman med Terje Salvesen frå Autøvern Montasje A/S, Mandal, som hadde ansvaret for oppsetting av rekkverket.*



# VAIERREKKVERK i landskapsvernområde

TEKST: HARALD SEL

For første gong i Rogaland har Statens vegvesen montert vaierrekkverk.

Rekkverket er sett opp på Brusand mellom riksveg 44 og turstien, som går i landskapsvernområdet.

Fylkesmannen krevde tiltak for å hindra kantparkering og skader i og ved turstien.

Turstien på Brusand blei bygd i fjor som eit ledd i Nordsjøruta for sykkel. For at naturinngrepa skulle bli små, er stien lagt tett inntil riksvegen. For å sikra gang- og sykkel-trafikanter mot påkjørsel, skal det normalt vera tre meter mellom bilveg og gang- og sykkelveg. Dette er også ein grunn for monteringa av det 1.100 meter lange rekkverket.

## **FØRSTE I NORGE**

Det er første gong denne typen vaierrekkverk blir brukt i Norge. Rekkverket

blei valt fordi det gjer lite av seg og det er mjukt samtidig som det er stivt og ganske sterkt. Det er produsert av det svenske firmaet Almaco og norsk forhandler er Vik Verk i Sogn og Fjordane. Det var ein tilsett i svenske Vägverket produksjon som monterte vaierane saman med ein representant frå produsenten. Autøvern Montasje i Lyngdal sette opp stolpane.

## **HÅ BETALAR**

Vaierrekkverket er forholdsvis rimeleg samanlikna med andre typar rekk-





*Riksvegen og turstien med rekkverk-skilje gjennom landskapsvernområdet på Brusand. Vaierrekkverk er truleg det minst skjemmaende ut frå forventningane til estetikk og landskapstilpassing. Foto: Knut Nyland*

verk, men kostnadene kom likevel opp i 500.000 kroner. Alt blir betalt av Hå kommune. Miljøvemsjef i Hå, Egil Tofte, seier til Rygjavegen at kommunen satsar ein god del på miljøvennlege og trygge tur- og sykkelstiar. Turstien ved Brusand er for eksempel ein del av ei samanhengande turrute frå Brusand til Sirevåg. Egil Tofte seier at han i utgangspunktet er lite glad for rekkverket mellom riksvegen og turstien. Når det kom krav om eit skilje, syns han at resultatet er tilfredstillande ut frå forventningane til estetikk og landskapstilpassing.

*Andreas Roan (t.v.) og Ole Morten Helleland i arbeid med montering av miljøstasjon på Sandnes jernbanestasjon.*



## Arbeid for Jernbaneverket

Produksjonsavdelinga til Statens vegvesen Rogaland fekk tilslaget på eit anbod frå Jernbaneverket om opprusting av stasjonane og haldeplassane på Jærbanen mellom Stavanger og Klepp. Kontraktsummen var drøye 700.000 kroner.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Arbeidet for jernbaneverket er utført i sommar. Ei rekke ulike opprustningstiltak er gjennomførde. Det er mellom anna sett opp miljøstasjonar, nye benkar er på plass, det er montert sykkelstativ på Ganddal stasjon og det er lagt brustein på Øksnavadporten haldeplass. Dessutan er venteskura reingjorde, pussa opp og sett i stand. Der glasa var knuste er det montert inn nytt glass.

John Reidar Gard var leiar for arbeidet og med seg hadde han Odd Krumsvik, Ole M. Helleland, Leif S. Myklebust og Andreas Roan. Rygjavegen traff to av dei, Ole Morten Helleland og Andreas Roan under arbeid på stasjonen i Sandnes. – Litt uvanleg, men fint arbeid, slo dei fast.

Elles er det eit godt teikn, nå før overgangen til statsaksjeselskap, at produksjonsavdelinga ennå ein gong har vist at dei er konkurransedyktige.





Jon Holmebakken (t.v.) og Marton Tunheim tar seg av vegskiltinga i heile fylket.



Jon Holmebakken monterer eit nytt skilt. Plattformen på bilen kan heisast opp og ned etter behov. Før sto ein i stige under monteringsarbeidet.



Bilen er også utstyrt med trapp, slik at ein lett kan koma ut og inn med utstyr og verktøy. Jon Holmebakken viser at trappa også kan brukast til ein ørliten pust i bakken.



## To mann med bil SKILTAR FYLKET

Godt utstyr er halve jobben, – minst. Eit eksempel på dette er skiltarbeidet. Før var dette eit omstendeleg arbeid, med klatring i stige og mykje styr. Nå kan to mann ta seg av all vegskilting i fylket. Dei reiser rundt med bil som har spesialutstyr for arbeidet.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Jon Holmebakken er skilt-sjefen i Statens vegvesen Rogaland. Fleire har vore saman med han i arbeidet. I den siste tida har Marton Tunheim vore Jon sin parkammerat.

### RULLANDE SKILTVERKSTAD

Jon og Marton viser stolt fram bilen og alt det gilde utstyret. Her er eit lite dellager, slik at ein sjeldan står i beit når uforutsette problem oppstår under skiltmonteringa. Alt ein har bruk for av verktøy er i bilen. Bak på bilen kan ei trapp heisast ned, slik at det er ei

enkel sak å gå inn og ut for å henta utstyr og verktøy.

### HEISEKRAN OG PLATTFORM

Å fjerna ein gammal skiltstolpe er ei enkel sak. Bilen har ei lita heisekran. Den har meir enn nok styrke til å dra opp stolpen med heile fundamentet. Sjølve monteringsarbeidet forgår frå ein regulerbar plattform på bilen. Den kan heisast opp og ned etter behov, så stige er det ikkje lenger aktuelt å dra på under skiltarbeid. Plattformen blir også brukt til arbeidsbenk, når skilta skal gjerast klare til montering på stolpe eller stativ.





*Ei lita kran er montert i bilen og kan «kjørast» fram når ting skal heisast på plass eller, som her, når gamle skiltstenger med fundament skal fjernast.*

#### UTVIKLA I ETATEN

Som så ofte elles, er det etatens eigne folk som har stått for utviklingsarbeidet med bil og utstyr. Asbjørn Wiik og Jon Holmebakken har brukt sine kunnskapar og erfaringar til å «skreddersy» spesialbilen. Og det har blitt kjempebra, – og effektivt.

Jon Holmebakken og Marton Tunheim seier at alt fungerer svært godt. Ikkje minst understrekar dei at spesialutstyret fører til godt og trygt arbeidsmiljø. Tidlegare kunne ein lett få belastningsskader ved skiltarbeid. Den faren er atskillig mindre i dag.

*Mohammed Omar Ali er mellom dei som i sommar har arbeidd som servicevakt ved bomstasjonen på Bråstein.*



## SERVICE VED BOMMEN

TEKST OG FOTO: HARALD SEI

I sommar har to av bomstasjonane på Nord-Jæren, ved Bråstein og Tasta på E 39, hatt servicevakter for å rettleia reisande om bompengordninga og betalingssystem. Særleg har mange utanlandske turistar på denne måten fått hjelp.

Mohammed Omar Ali er ein av dei som har arbeidd som servicevakt ved bomstasjonen på Bråstein.

– Utanom norsk snakkar eg berre engelsk skikkeleg, men det har gått bra, seier han. Mellom utanlandske turistar er tyskarar i fleirtal. Men mange av dei forstår engelsk, og elles kan Mohammed også litt tysk. – Elles klarar ein det meste ved å kommunisera med fingrane, meiner han, men innrømmer likevel at det av og til har det vore nesten håpløst å gje visse utlendingar rett informasjon.

Totalt sett har opplegget med betente bomstasjonar på Bråstein og Tasta fungert bra. Ein har stort sett unngått mange av problema ein hadde sommaren 2001. Det skuldast ikkje berre at stasjonane har hatt servicevakter. Ved begge dei to «problemstasjonane» er det utført fysiske tiltak som gjer det enklare og tryggare for bilistane.



Vern av vegar, bruer, bygningar og maskinar

# Nasjonale verneplan presentert i Rogaland

Statens vegvesen hadde valt Stavanger då Nasjonal verneplan for vegar, bruer og vegrelaterte kulturminne blei lagt fram. Vegdirektør Olav Søfteland overleverte planen til riksantikvar Nils Marstein. Det fylldige dokumentet inneheld over 400 verneobjekt.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL



Vegdirektør Olav Søfteland (t.h.) overrekker verneplanen til riksantikvar Nils Marstein.

*Samling under Stavanger bybru, eit av verneobjekta i Rogaland, etter at planen var presentert og overlevert til riksantikvaren.*

*Frå venstre: Museumsarbeidar i Rogaland Martin Nødland, vegsjef Tor Geir Espedal, direktør på Norsk vegmuseum Geir Paulsrud, administrasjonsdirektør Kjell Haaland, vegdirektør Olav Søfteland, prosjektleiar Ellen Devold, riksantikvar Nils Marstein, prosjektmedarbeidar Nils Nonås og informasjonsdirektør Steinar Gullvåg.*



Verneplanen omfattar vegar, bruer, bygningar og maskinar i alle delar av landet frå 1500-tallet og fram til i dag. Planen vil danna grunnlaget for Vegvesenets arbeid med kulturminne i åra framover.

## OMFATTANDE REGISTRERING

Det ligg eit omfattande arbeid bak verneplanen. Etter oppdrag frå Samferdselsdepartementet i 1997, har Statens vegvesen gjennomført kartlegging og

registrering i alle fylka. Til saman er over 1000 kulturminne registrert. I desember 2001 sende Vegvesenet sitt forslag til departementet. Dette forslaget har Samferdselsdepartementet i hovudsak slutta seg til.

## SAMFUNNSHISTORIE

Veghistorie er samfunnshistorie. Utbygging og utvikling av vegnettet speglar endringane i det norske samfunnet gjennom dei siste århundra.

Vegen fortel historia om busetting og kommunikasjon. Dette er ikkje berre interessant for vegetaten, men for heile samfunnet sa vegdirektør Olav Søfteland, då han presenterte planen.

## KULTURMINNEVERN PÅ ALVOR

Vegdirektøren meinte verneplanen er eit uttrykk for at Statens vegvesen tar arbeidet med kulturminnevern på alvor. – I vårt vidare arbeid ønskjer me å ta vare på ein viktig del av vår





Verneobjekt i Rogaland:

# Frå gangsteinar til undersjøiske tunnelar

Mellom meir enn 80 registrerte og verneverdige vegar, bruer og andre faste vegkulturminne i Rogaland er 20 med i Nasjonal verneplan. Verna av Sokn bomstasjon var overraskande. Bomstasjonen var ikkje med i fylket sin delplan over verneverdige prosjekt.

TEKST: HARALD SEL

Heile Rennfast frå Byfjordtunnelen til Mortavika blir ved dette verna. Under presentasjonen i Stavanger sa prosjektleiar Cathrine Thorstensen at Sokn bomstasjon i denne samanhengen er ein viktig del. For ettertida vil bomstasjonen og bompengefinansieringa vera ein vesentleg del av veghistoria rundt tusenårsskiftet.

## NYARE PROSJEKT

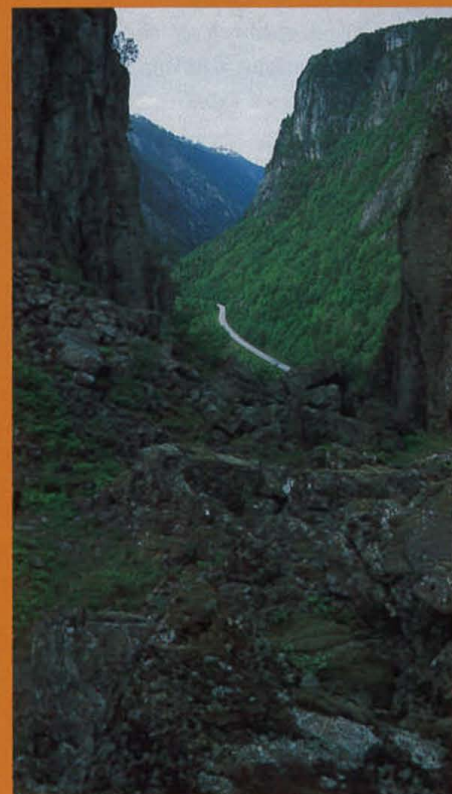
Rogaland er rikt på gamle vegkulturminne, men i planen er også fleire nyare prosjekt kome med, i tillegg til Rennfast. Stavanger bybru frå 1978, Suldalsvegen frå 1980 og gang- og sykkelvegen langs Hafrsfjord frå 1998 er også verna. Det same gjeld dei to bevegelege bruene (vippebruer), Skjoldastraumen slusebru frå 1932 og Strømsund bru ved Kopervik frå 1978.

## VEGAR OG FERJELEIE

Av gamle vegar i Rogaland er desse verna: Vestlandske hovudveg over Tronåsen i Lund/Vest-Agder frå 1844, delar av vegen gjennom Bratlandsdalen i Suldal frå 1892 og ridevegen gjennom Hylsskardet i Suldal frå om lag 1500. I Suldal er også dei gamle ferjeleia i Solheimsvik og Nesflaten (Suldalsvatnet) verna.

## BRUER

Den eldste verna «brua» er gangsteinane over Figgjø mellom Stangeland og Øksnavad i Klepp. Ein veit at desse gangsteinane var i bruk før 1650, men dei kan vera frå forhistorisk til. Andre verna bruer er Terland klopp (hellebru frå ca 1800) i Eigersund, Skjæveland steinkvelvbru (1883) i Sandnes/Klepp, Vikedal bru (fagverksbru frå 1992) i Vindafjord og Låge bru (sprengverkbru frå 1780) i Suldal.



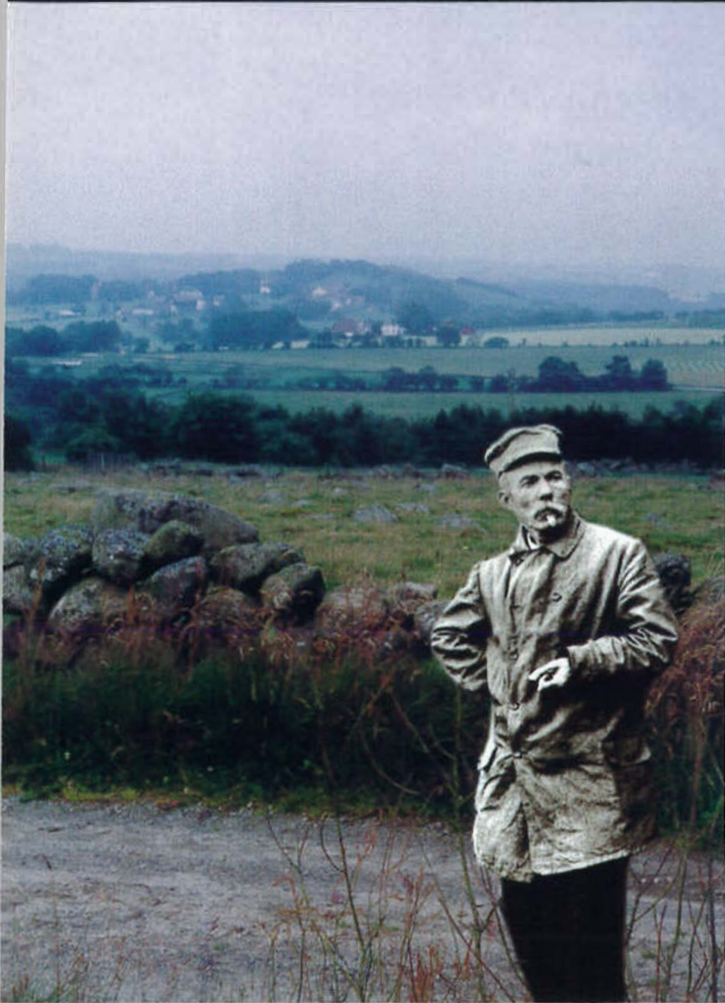
Ridevegen frå om lag 1500 gjennom Hylsskardet i Suldal er mellom dei verna vegane.

Foto: Torstein Rein Larsen

kulturhistorie, slik at framtidige generasjonar kan sjå og studera tidlegare tiders vegar, bruer, bygningar og vegutstyr, sa vegdirektøren.

Riksantikvar Nils Marstein takka for planen og rosa det omfattande kartleggings- og registreringsarbeidet som er utført. Over 1000 kulturminne er registrert. Riksantikvaren lova å fylgja i det vidare vernearbeidet og sa at verneplanen i så måte er eit framifrå grunnlag.





# Vegen hans Aadne

Etter at nåverande riksveg 505 var bygd rundt århundreskiftet, brukte også Arne (Aadne) Garborg nyevegen på vandringar mellom Knudaheio (Undheim) og Bryne. Men helst tok han gamlevegen. Dette var vegen der han såg utover heile Midt-Jæren og der han Aadne «anda so lett i dei unge år».

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

*Frå gamlevegen ved Fossebakkane ser ein vida ut over Jæren. Eg «kjenner meg lett og fri på dei høgdene», skriv Garborg i Knudaheibrev. Her er dikteren innfeldt, og i bakgrunnen ser me barndomsheimen hans, Garborg.*

(Foto av Arne Garborg: K.K. Kleppe.)

Gamlevegen er stort sett ennå i bruk som lokal veg. Enkelte strekningar er borte, dyrka eller tilgrodd med skog. Opparbeiding og gjenopning av den gamle vegen til ein gjennomgåande tur- og gangveg ligg inne i arealdelen av kommuneplanen for Timekommune. Vegen i seg sjølv er verneverdig. Men først og fremst er han eit verdifullt kulturminne; knytt til åndshøvdingen og Rogalands store diktar, Arne Garborg.

## «EIN MAKELAUS TUR»

Det er ikkje berre i Knudaheibrev han skriv om gamlevegen. I dagboka, som han begynte å skriva den dagen han fylte 54 år, 25 januar 1905, kan me lesa om mange turar frå og til Knudaheio på denne vegen.

16. august 1910 skildrar han til dømes ein «makelaus tur» frå Knudaheio til Time og vidare til Njå. «Aldri hev eg sett landet so vent som no, i denne stor-rike lyngblømingstid. Over heiar og haugar eit einaste violett skimmer av lyngblom, – finaste blomen i verdi», skriv han mellom anna.

## «SÅG OM GRAVI HANS FAR»

Eit par veker seinare, 1. september 1910, skriv han i dagboka: «Var på Bryne i går. Gjekk som vanleg gamlevegen; den er min. Var innom kyrkjegarden og såg om gravi hans far.» 29. august 1917, skriv han i dagboka om ein av sine mange lange turar. Han gjekk gamlevegen til Fosse, vidare til Grødem, Haugland, Re, Bryne, Braut, og Salte. Så bar det heim att til Knudaheio, men han skriv ikkje om kva rute han gjekk.

## «TIL BRYNE MED EIT PAR BREV»

28. juli 1919 skulle han «til Bryne med eit par brev (mellom dei eit til Hulda)». Denne gongen tok han turen innom Garborg, gjekk vidare om Haugland til Line. Der besøkte han den lokale dikteren Jon Line. Då han kom til Bryne var posthuset stengt. «Eg laut då liggje over til dagen etter», kan ein lesa i dagboka, men han skriv ikkje om kor han overnatta. Dagen etter ordna han postsendingane og gjekk deretter gamlevegen attende til Knudaheio.



# Milslukaren

Arne Garborg var ingen pusling, slik som det til ei viss grad er skapt inntrykk av. Fysisk var han sterk, og han var uvanleg uthaldande til å gå. Heilt opp i høg alder, gjekk han milevis rundt på Jæren under sommaropphalda på Knudaheio. Vandringane hans fekk nærast eit religiøst preg, seier Garborg-kjennaren Sigbjørn Reime.

*Frå gamlevegen mot Bryne ved Fosse. Denne veggen har Arne Garborg gått mange gonger, både som gut unge, ungdom og som gammal mann.*



Tor Obrestad skriv i sin Garborg-biografi at det er imponerandekorleis han bokstaveleg tala gjekk seg inn i den jærsk naturen under opphalda i Knudaheio. Han må ha vore i ypperleg fysisk form. Dagsturane Garborg fortel om i dagbøkene og i Knudaheibrev er ikkje småtteri, han traska Jæren rundt frå sør til nord, frå aust til vest. «Fanten i han likte nok å streifa slik. Og han knytta mange sosiale kontaktar på det viset, gjekk innom folk på veggen, og først og fremst dei gamle slektskjenningane på Hognestad og Mauland», skriv Tor Obrestad.

## GJEKK TIL OSLO

Som ung student, tidleg i 1870-åra, gjekk han tilbake til Oslo, etter å ha vore på Jæren om sommaren. Han gjekk opp Sirdalen og tok leia vidare over fjell og dalar. I forteljinga Fjell-Luft, som kom ut i 1900, skriv han levande frå første delen av denne turen.

## 5 MIL SOM 64-ÅRING

Han heldt fram med å vera milslukar nesten heile livet. (I dag ville han

kanskje kasta seg på maraton-bylgja. Tenk deg til dømes Arne Garborg mellom nesten 30.000 maratonløparar i Berlin, ein by der han og familien budde ei stund på slutten av 1880-åra.) I 1915 var han i Østerdalen. I ein kommentar fortel han om kor god form han var i. Han hadde då fylt 64 år, og han gjekk frå Kolbotn (Garborg kjøpte Kolbotn i 1885, og familien budde periodevis der frå 1887 til 1896.) til Tynset på vestsida av Savalen. Det var ein tur på 40 kilometer. På Tynset gjorde han sine ærend og så vandra han tilbake på austsida av Savalen, men etter ei ny mil var han så sliten at han fekk seg skyss.

Siste vandringane på Jæren hadde han hausten 1923, då han nærma seg 73 år. Helsa var ikkje så god lenger, og turane var kortare enn i yngre år. Arne Garborg døydd 14. januar 1924 etter ein pinefull lungebetennelse.

## Vegen for mi tid og mine minne

*Med mjølkebruk og landhandlarar fylgjer nye vegar. Ein slik ein, og det ein storfin ein, er lagd frå Bryne til Undheim, so at mjølka frå desse sørbygdene gjeng til Bryne no, og ikkje til Nærbo som før, endå Nærbo ligg nærare.*

*Denne nye veggen har då vorte min veg au. Han er betre lagd enn den gamle og ikkje så bakkut; den gamle gjekk beint på alle dei bakkane han over kunne koma, han. Det var det, ser du, at han både var redd myrane og dertil skulle innom på gardane all stad.*

*Eg tek til å eldast no, og likar ikkje bakkar. Den nye veggen gjeng dertil alltid noko-so-nær beinleides, slær ikkje så mange bukter på seg som den gamle.*

*Det hender då eg vert lei den nye veggen og tek gamlevegen kor som er. Det er min veg likevel det, når sanninga skal fram. Ny-vegen hev ingenting å fortelja meg; den gamle er veggen for mi tid og veggen med mine minne. Og om bakkane hans kan vera tunge stundom, so er det so mykje gildare når ein fyrst hev vunne høgda. Eg anda aldri so lett i dei unge år som når eg var komen framom Mossige og nordpå Fossebakkane, og derifrå såg ut over heile Mid-Jæren og langt til sjøs; og emå kjenner eg meg lett og fri på dei høgdena.*

*Helg er det au over denne veggen. Han gjeng til Kyrkja og gøymer kyrkjeminne. Her gjekk me om sundagsmorgonane når det var godt vêr, og rødde med kjenningar og såg på folket. På jentene med, veit eg, når dei var vene.*

**Arne Garborg**  
Frå Knudaheibrev,  
datert 10. juni 1902



På et bilde ser vi to småjenter som ser forskrekket etter en bil, på to hjul, i en støvsky.  
– Er Supermann på besøk i byen, spør den ene.  
– Nei, det er bare Bentes pappa som kjører henne til skolen, er svaret.



## Trafikkfarlige foreldre på skoleveien

TEKST OG FOTO: ARNE G. VASBØ

På gatenettet rundt Nylund skole, på Storhaug i Stavanger, er det ikke foreldre i stor fart vi trenger å bekymre oss over.

– Fart er et problem der avstandene er lengre og kjøreforholdene er friere, sier Tore Haugland fra Stavanger Trafikkstasjon. Her ser vi først og fremst på hvordan foreldrene setter barna av, om alle er sikret i bilen og hvordan bilførere oppfører seg som i skolens nærhet.

### UTSATT GRUPPE

– Tore og partner Per Erik Bauge er ute på jobb for trafikkstasjonen. I noen år nå har vegvesenet rettet oppmerksomheten mot skolebarn og skolevegen. Dette ble ytterligere forsterket da vi fikk 6-åringer på veg til skolen.

Vi regner med at denne aldersgruppen er særlig utsatt. De har ikke utviklet en god trafikkforståelse. De kan opptre uventet dersom en konflikt-situasjon oppstår. Dette betyr at vi andre må ta på oss en større ansvar for skolebarnas trygghet. Dette gjelder særlig de aller yngste.

I samarbeid med FTU sender etaten brev til alle 6-åringene hver høst. Her omtaler vi forholdene ovenfor, gir råd, tilbyr samarbeid med foreldrene og deler ut en brosjyre om sikring av barn i bilen.

Det praktiske arbeidet ute i felten tar trafikkstasjonene seg av. Våre folk besøker flest mulig skoler i de respektive distriktene i løpet av den mørke årstiden. I Stavanger vil det si ca 30 stk. Vi legger vekt på personlig rettleiding til barn og foreldre i første omgang. Senere besøk kan resultere i at gebyrblokken hentes fram, og brukes.

### SNAKKER MED FORELDRE

– Her inne på Nylund er det rimelig god plass rundt skolen, sier Bauge. Gatenettet innbyr ikke til fart. Det brukes ikke skolebuss. I dag ser vi på de få som kjører ungene til skolen.

Vi snakker med foreldrene om forholdene i bilen og omkring den. Hvordan de bør stanse og sette barna av. Der det er busser i området, peker vi på hvordan privatbilene bør opptre, slik at vi ikke får farlige situasjoner. Vårt inntrykk er at foreldrene godtar dette.

– Er dette nok? Det hender jo at skolens omgivelser er dårlig lagt til rette.  
– En del av jobben vår er også å tenke på hvordan ting kan legges bedre til rette. Vi rapporterer tilbake til skolen om slikt og gir derved konkrete inn-



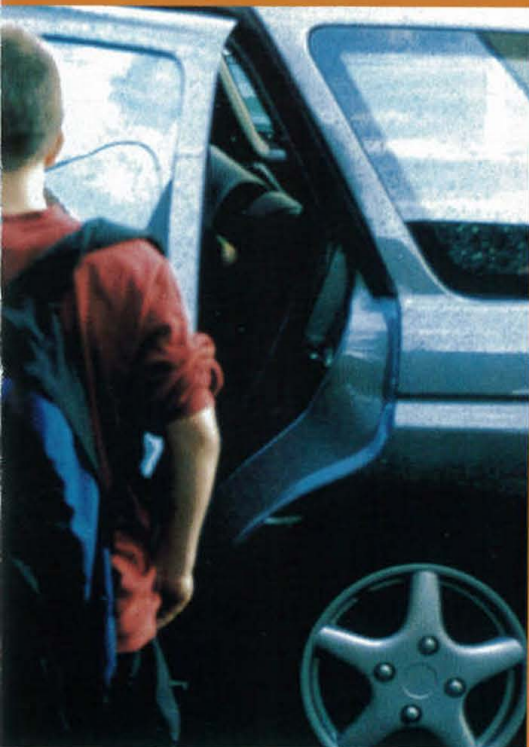
Per Erik Bauge i samtale med rektor Frøydis Anthonsen ved Nylund skole.



# Passopp i trafikken

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Prosjektet Tryggere skoleskyss blei sett i gang i 1997 ved reformen med skulestart for 6-åringar, og er eit tilbod til barn i Nord-Rogaland. Målet er at barna skal vera trygge på skulebussen, og at dei skal læra kor viktig det er å fylgja reglane i trafikken og dermed unngå ulykker.



*En viktig del av kontrollarbeidet er kontakt med foreldrene.*

spill til forbedringer. Vår erfaring er at både foreldre og skolens ansatte setter pris på dette.

Vi gjør et poeng av å minne foreldre om at barn egentlig har godt av å gå på skulevegen. Særlig når avstandene er korte. Vi mener at færre biler skaper bedre miljø omkring skoleporten.

## FORNØYD REKTOR

Rektor Frøydis Anthonson har stått og hørt på oss, blid og smilende.

– Flott at foreldrene hører på dere, er hennes replikk. Vi som er lærere erfarer ofte at folk skal ha seg frabedt å mene for mye når det gjelder hva barna bør ta fatt i. Hun roser kontakten med etaten og setter mye inn på å rette opp forhold som vi mener kan forbedres.

– Hvilke inntrykk sitter så igjen etter dette besøket, spør vi de to.

– Fine forhold. Utrolig mange bruker hjelm. Positive foreldre. Lite tøv omkring bilkjøringen. Tok en som hadde bilbelte oppe under nesen. Tok fatt i tre med airbag fremme og småfolk i framsetet. En som sto mellom forsetene. Stort sett veldig bra her – og nå skal vi til rektor og melde fra! Og borte var de.

Haugaland Buss står bak prosjektet, initiativtakar, prosjektleiar og eldsjel er Elisabeth Madsen Omnes. Ho har vore bussjåfør i 18 år og kjørt skulebuss i alle desse åra. Ho har opplevd fleire farlege episodar på grunn av at barna ikkje veit korleis dei skal oppføra seg. Då skulealderen kom heilt ned i seks år, brann ho etter å få i gang tiltak som kunne gjera skulevegen tryggare for dei små.

– Det starta med at eg inviterte meg sjølv til skulane i Tysvær for å møte 6-åringane som akkurat hadde begynt på skulen. Eg fekk god respons, og så sette me i gang, fortel ho.

Seinare har det blitt utarbeiding av hefte og anna materiell. Ikkje minst er kursbeviset med namn på populært. Dette får alle barna som er med på opplegget. Her er det også lomme med plass til busskort og pengar.

Før skulestart får alle foreldra brev med informasjon om tiltak for tryggare skuleveg. Vidare får skulane i Hauge-sund, Tysvær, nord-Karmøy, Bokn og Sveio tilbod om kurs for alle første-klassingane. Nesten alle takkar ja.

Elisabeth Madsen Omnes og andre sjåførar reiser så rundt til skulane. Fortrinnsvis er dei same sjåførane med som kjører dei faste skulerutene til dei respektive skulane. I klasserommet blir det vist video og elevane får eit hefte som viser situasjonar som kan vera farlege ved skuleskyssen og skulevegen. Til slutt blir elevane med på ein liten demonstrasjonstur med skulebussen.

– Men først og fremst snakkar me med elevane, – kort og enkelt. Me leikar oss gjennom timen, seier Elisabeth Madsen Omnes.

Resultata har vore gode. – Eg merkar kjempeforskjell. Ungane tar hensyn til det me forklarar, for eksempel ved at



*Prosjektleiar Elisabeth Madsen Omnes, her ved rattet til ein av bussane til Haugaland Billag.*

dei sit på seta under turen og er forsiktige når dei går av bussen og når dei skal kryssa veggen.

Opplegget til Tryggere skuleskyss er unikt i Norge. Elisabeth Madsen Omnes seier at mange har tatt kontakt med dei for å få informasjon, mellom dei er Bussbransjens Riksforbund i Sverige. Økonomien er eit problem. Kampanjen sitt budsjett er ikkje større enn 100.000 kroner. Til august hadde dei berre klart å skaffa 30.000 kroner til årets kampanje, som var tilskot av trafikk-sikringsmidlar for Rogaland fylkeskommune.

– Me vil gjerne ha Statens vegvesen meir på banen, også økonomisk. Elles er samarbeidet med vegvesenet sin trafikkstasjonen i Haugesund god, mellom anna i arbeidet med fysiske tiltak, tiltak som kan gjera skuleskyssen og skulevegen til ein trygg og positiv opplevelse, seier Elisabeth Madsen Omnes.



# Tilbake på Suldalsvegen

Tormod Steine er tilbake der han begynte, – på Suldalsvegen. Etter over 20 år med omflakkende anleggsliv er han heime att. I eit års tid framover skal han vera anleggsleiar på Ivarsflaten tunnel, – rassikringsprosjektet på Suldalsvegen.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

– Det blir litt løye å få bu heime og gå på arbeid kvar dag, men eg er ikkje redd for at Solfrid skal bli lei av å ha meg heime heile tida, flirer han. Solfrid har han vore gift med sidan 1970 og dei har fire barn. Dei to minste er tvillingar. Då arbeidet på Suldalsvegen var ferdig i 1982 var dei tre år. Sidan då har Tormod stort sett vore langpendlar. Han medgir at pendlarlivet ikkje er det mest familievennlege. På den andre sida understrekar han sterkt det gode miljøet på dei mange anlegga der han har arbeidd.

## PENDLING TIL TROMS

Til Ivarsflaten tunnel kom Tormod Steine frå eit tunnelprosjekt på E 6 ved Kåfjord i Nord-Troms. Her har han stort sett arbeidd i to veker og hatt ei veke fri. Som anleggsleiar har han ikkje faste frivakter. – Det er ulempa med å ha ein leiar-jobb. Ein er meir låst. Men i Kåfjord har eg hatt ein fast mann som har fungert mens eg var borte, og det har gått bra, slår han fast.

## SNEKKAR

Tormod er fødd i 1951 og oppvaksen på Steine i Suldalsosen, her har han bygt hus og her bur han – når han ikkje er ute på anlegg. Han veit kva det er å arbeida; det har han stort sett gjort sidan han var 15 år.

– Då eg var ferdig med framhaldskulen i 1966 begynte eg på Meling Bygg og Høvleri i Sand. I to år var eg snekkar og husbyggar. Den praksisen





kom vel med då eg nokre år seinare bygde heile huset vårt sjøl. Eg likte meg hos Meling men i 1968 fann eg ut at tida var inne igjen til å gå på skule, fortel han.

### **MOTORAR OG KJØRETØY**

Skuleåret 1968/69 gjekk Tormod på jern og metallina på Sand yrkesskule. Deretter fekk han jobb som maskinførar og reparatør hos Ola Fisketjønn i Suldal.

– Ein trong ikkje noko særleg utdanning for å få jobb den gongen. Ein fekk arbeid etter kva ein kunne og hadde interesse for.

Og den unge sulldølen mangla verken kunnskap eller interesser; ikkje minst blei han tidleg nyfiken på maskinar, kjøretøy og motorar. Som 16-åring kjøpte han moped for sine første sparepengar. Mopeden kosta 1500 kroner, ikkje lite når årslønna var om lag 11.000 kroner.

– Det var vanleg at ungdommen i Suldal hadde moped på den tida. Men alle dei andre hadde Tempo moped, som Øglænd produserte på Sandnes. Eg kjøpte japansk. Med Zuzukien kjørte eg frå alle, mimrar Tormod.

– Var du ein villstyring?

– Ikkje det akkurat. Men eg sat ikkje i ro og venta på at ting skulle skje.

### **SJØLVBYGDE KJØREGREIER**

Ting skulle skje, ja. Og det har det gjort i Tormod sitt liv, både på den eine og den andre måten. For det første var det denne interessa for kjøretøy og motorar. Ein moped var vel og bra. Men då han fekk tak i ein motorsykkelmotor, konstruerte han like godt ein bil til motoren. Han laga også ein kjelke med motor.

– Eg bygde om ein spark med tannhjul som gjekk ned i isen. Den rasa eg rundtmed på vatna. Den gongen hende det at vegane og var islagde, så eg brukte motorkjelken der og, minnes Tormod.

Det neste motorvognprosjektet han ga seg i kast med var ei amerikansk Willys militærvogn. Den var brukt av Statens vegvesen under arbeidet på Jelsavegen på 1970-talet. Seinara har Tormod mellom anna restaurert

gamle traktorarar. På deltid driv han i dag Steine Maskin saman med sonen Torbjørn som også er maskinreparatør. Dei har mellom anna agentur for indre Ryfylke på snøscootrar og ATV terrengsyklar.

### **MOTORSYKKEGLEDE**

Gleda ved å tohjula motorkjøretøy har elles halde seg fram til i dag. Men etter ei tid blei mopeden skifta ut med motorsyssel. Gjennom åra har det blitt mange turar saman med forskjellige kameratar. I fleire år reiste han og Per Smedberg saman på motorsykkelferie. Per Smedberg var anleggsleiar på Suldalsvegen då Per arbeidde der. Seinare blei han gruvesjef på Titania AS i Sokndal.

– Fem gonger var Per og eg på sykkel-ferie i Skottland, og me var nedover i Europa – mellom anna i Frankrike. Det er gilde minne.

– Kva er så fascinerande med å kjøra motorsyssel?

– Følelse av frihet, frisk luft; er det då fint vêr så er det ein nytelse å kjøra syssel. Og så glir ein så lett i trafikken med motorsyssel.

– Men ufarleg er det ikkje!?

– Det er så, svarar Tormod. – Ennå meir enn i bil, er det viktig å vera obs på at det ikkje berre er opp til ein sjølv. Blir du tatt av ein annan trafikant nyttar det lite å ha retten på si side. Når eg kjører motorsyssel reknar eg aldri med at ein bil stoppar for meg i eit kryss.

### **PÅ ISEN OG I HEIA**

Motorisert iskjelke og andre motorgåande kjøretøy, men Tormod går heller ikkje av vegen for å ta seg fram med beina. I ungdommen var det få suldøler som kunne hamla opp med han på skeiser, han sparka fotball og han gjekk mykje på ski. Han er svært glad i friluftsliv og har farta mykje rundt i Suldals- og Ryfylkeheiane, ikkje minst på jakt etter rein, hjort og rype. Tormod fortel og med glød om siste vinters opplevingar på Finnmarksvidda. Dit hadde han mange turar mens han arbeidde i Nord-Troms.

### **BERGA FOTEN**

Ei ulykke i 1970, då Tormod arbeidde

hos Ola Fisketjønn, kunne lett sett ein stopp for mange fysiske aktivitetar. Han kjørte gale med hjullastar og øydela den eine foten. Låret var rett og slett knust. Legane kjempa ein hard kamp for å unngå amputasjon, og dei klarte det.

– Eg er imponert over det dei gjorde på Rogaland sentralsjukehus. Legane sa at det var det mest omfattande arbeidet dei hadde gjort for å berga ein fot. Eg låg tre månader på sjukehus. Så tok treninga til. Eg var veldig innstilt på at eg skulle opp att.

I to år måtte Tormod bruka krykker. Då han etter eit år var til kontroll sa ein av legane: – Du kjem nok aldri til å kunna gå på skeiser att. – Det skal du ikkje vera sikker på, svara Tormod. Tre år etter ulykka gjekk han på skeiser. – Foten er litt kortare og han er svakare enn den andre, men han har fungert, oppsummerar han.

### **UTDANNING OG YRKESKARRIERE**

Tormod brukte elles sjukeperioden godt. Først tok han eit års utdanning på motorlina ved yrkesskulen i Sauda. Frå 1972 til 1974 gjekk han på maskinlina ved fagskulen i Haugesund. Då han var ferdig med utdanninga var han også kome bra til hektene funksjonelt. Ikkje lenge etter fekk han arbeid på Suldalsvegen, først som maskinførar og frå 1. januar 1975 som reparatør for mansknavdelinga. Seinare same året spurde Per Smedberg om han ville bli arbeidsleiar for tunneldrifta og ein del anna arbeid. Det sa Tormod ja til, og han arbeidde ved anlegget til Suldalsvegen var ferdig i 1982.

### **FRYKTAR IKKJE AS**

Nå er han tilbake ved kjende trakter. Med arbeidet som anleggsleiar ved Ivarsflaten går han, saman med resten av produksjonsarbeidarane i Statens vegvesen, over i det statlege produksjonsaksjeselskapet.

– Eg trur me skal hevda oss godt som aksjeselskap, – iallfall når det gjeld tunnelproduksjon. Me har alle føresetnader for å lukkast. Me har gode folk; både arbeidarane og leiarane er godt skulerte og opplærte. Så eg fryktar ikkje for framtida, seier Tormod Steine.



# SAMAN PÅ SYKKEL

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Odd Malmin er ivrig sykkelbrukar. I over 30 år har han sykla mykje saman med kona Kjellaug. Etter kvart blei også døtrene Karin og Torill hekta på tohjulingen. Nå må Odd konstatere at på sykkelsetet har han mindre å fara med enn jentene i familien.



Odd Malmin har 25 års teneste i Statens vegvesen. Det meste av tida har han arbeidd ved verkstaden på Bærheim og på tunneldrifta. Han og Kjellaug bur på Orstad i Klepp kommune. Døtrene har flytta ut, men dei møtes ofte og gjerne for å hiva seg på sykkelen og susa fram etter landevegen eller på turstiar.

– Me fire konkurrerer og har det løye med oss sjøl, seier Kjellaug, og ho legg til. – Karin og Torill var små då Odd og eg begynte med syklinga. Me sende jentene til mor, men dei tok visst ikkje støkken av å ha foreldre som tok ut på sykkel.

## GILDT I BAKKAR

Kjellaug Malmin har sykla Jadarrittet alle 25 gongene sidan det første gong blei arrangert i 1977. Her ligg Odd litt etter; han har stått over tre gonger. Jadarrittet går frå Flekkefjord til Sandnes og særleg på riksveg 44 til Sokndal er det mange tunge bakkar.

– Eg likar bakkar. På Jadarrittet er nok stigninga frå Jøssingfjorden hardast men den verste bakken eg har sykla

er opp til Skykula i Bjerkreim, seier Kjellaug.

## RIKT SYKKELLIV

Kjellaug og Odd har deltatt på mange turritt, både i Norge og i utlandet. Dei siste 15 åra har dei sykla i ferien. Dei brukar gjerne bil, men har syklane med seg og brukar dei flittig når dei parkerer bilen og slår seg til ro på ein plass.

Minna frå sykkellivet er mange og gode. Men ei oppleving var spesiell, Bruløpet, då Øresund-forbindelsen mellom Danmark og Sverige blei opna i juni 2000.

– I alt var det nesten 280.000 med på Bruløpet; av desse sykla over 40.000. Distansen var 35 km fram og tilbake. Det var ei heilt utruleg oppleving, minnes Kjellaug.

Og Odd legg til: – Danskane stilte opp i alle slags utstyr. Somme av syklane skreik etter olje, men dei sykla, var blide og glade. Norge har mykje å læra av danskane når det gjeld sykling.

## NORSJØRITTET OG «BIRKEN»

I år har far, mor og døtrene mellom anna sykla Norsjørittet over Jæren. Men

på Birkebeinerrittet i august sykla berre jentene.

– Eg var med på turen, seier Odd. Og det kribla i beina, så eg prøvde å skaffa meg eit startnummer, men det nytta ikkje. Det er mange som vil sykla Birkebeinerrittet

## GLEDE OG HELSE

– Korfor er de så glade i å sykla?

Både Odd og Kjellaug syns det er eit vanskeleg spørsmål. – Sykling er berre så gildt og så gjer det så godt, svarar Kjellaug.

Odd seier at han mange gonger har lurt på korfor sykling er så gildt og fascinerande, men at det er vanskeleg å setja ord på det. – Ein ting er at ein kan slappa av, tenkja og løysa verdsproblem. – Iallfall nedover bakkane, legg han til. Det siste er vel ei slag innrømming av at han ikkje trivst fullt så godt i motbakkane som ektefellen. Men sykling håpar dei begge å kunne halda fram med i mange år. – Eg gir meg ikkje så lenge helsa held og det er gildt, slår Kjellaug fast. Odd nikkar samtykkande.



Frå den nye gang- og sykkelvegen Eie-Tengs i Eigersund. Ifølge TØI-berekingane er dette eit av sykkelveganlegga som er meir samfunnsmessig lønsamt enn dei fleste vegprosjekta.

# Sykkelvegar meir lønsame enn dei fleste vegprosjekta

Den samfunnsøkonomiske nytten av eit samanhengande gang- og sykkelvegnett i norske byar er truleg fire til fem gonger større enn kostnadene og er meir lønsame enn dei fleste vegprosjekta. Det går fram i ein rapport frå Transportøkonomisk institutt (TØI)

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Rapporten legg særleg vekt på at auka gang- og sykkeltrafikk gir betydelege helsegevinstar og redusert sjukefråvær, noko som tidlegare ikkje er tatt med i denne type analysar.

## NYTTE-KOSTNAD

Ved større vegprosjekt blir det alltid gjennomført samfunnsøkonomiske nytte-kostnadsberekningar. I TØI-rapporten er slike nytte-kostnadsberekningar gjennomførde for etablering av samanhengande gang- og sykkelvegnett i Hokksund, Hamar og Trondheim. Analysen viser at ei slik utbygging vil vera lønsamt på alle dei tre stadane, faktisk atskillig meir lønsamt enn mange tradisjonelle vegprosjekt.

## FOLKEHELSEA

Helsegevinsten er ein viktig grunn til at denne analysen snur opp ned på tidlegare innarbeidde forestillingar, at det er nye bilvegar som har størst samfunnsnytte. Dersom ein får fleire til å sykla, vil det spara samfunnet for store kostnader. Den norske folkehelsa er i ferd med å bli dårlegare fordi me brukar kroppen for lite. Sykling er ein framifrå form for trim, og undersøkingar viser at gang- og sykkelvegar og betre tilrettelegging får fleire til å bruka tohjulingen. Dette fører igjen til betre helse, mindre sjukefråvær og store samfunnsmessige innsparingar.

Ein person som tidlegare ikkje var fysisk aktiv og som begynner å sykla eller gå til jobben i staden for å ta bil,



Arne Lange-land frå Lyefjell i Time, ein representant for glade syklistar som bidrar til store samfunnsmessige innsparingar.

gir ei årleg samfunnsøkonomisk nytte på mellom 22000 og 29000 kroner, viser utrekningane til TØI.

Rapporten frå Transportøkonomisk institutt inngår som ein del av grunnlaget ved utarbeidinga av ein nasjonal sykkelstrategi.



*Kjell Bjørnevold  
i arbeid med  
slåmaskinen på  
grøntarealet ved  
Fiskepiren i  
Stavanger.*



# SLÅTTEKAR frå Moi til Mortavika

Kvar sommar har Kjell Bjørnevold ti til tolv rundturar i sør-fylket med grasklypparen og den spesialbygde transportbilen. 80 mål med småslått skal han fara over på kvar runde; rabattar, rasteplassar og andre grøntareal langs veggnettet.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL.

I år var det fjerde sommaren Kjell Bjørnevold har hatt ansvaret for småslåtten i nesten heile sør-fylket, frå Moi til Mortavika ferjeleie på Rennesøy. Berre riksveg 44 frå Rekeland til Åna-Sira er overlatt til Johnny Røyland.

## VARIABEL ARBEIDSVEG

Kjell bur på Moi, så når han startar ved fylkesgrensa på E 39 er vegen kort til arbeidsplassen. Etter kvart blir arbeidsvegen svært lang. Når han kjem fram

til Stavanger-området og Rennesøy reiser han heimanfrå mellom fem og halv seks, for å starta arbeidsdagen klokka sju. Så blir vegen gradvis kortare, etter kvart som han arbeider seg sørover att. Då har han brukt om lag to og ei halv veke på rundturen.

## TRIVST MED ARBEIDET

– Å ta ut tidleg om morgonen er ikkje noko problem, seier Kjell. Han trivst i det heile svært godt som slåttekar. Søppelet er det einaste som kan vera utriveleg med arbeidet. Vegfarande slenger frå seg store mengder med emballasje og anna graps. – Utanom sjølve slåtten, brukar eg mykje tid på å plukka søppel med hendene. Det kan fort gå to til tre timar på kvar rundtur til søppelplukking. Det blir mange sekkar i løpet av ein sommar.

## EFFEKTIVT

Kjell Bjørnevold reiser rundt med ein spesialbygd bil, der han fraktar med seg det utstyret han treng. Bilen har ein enkel regulerbar rampe til av- og påkjøring. Det tar ikkje lang tid frå Kjell parkerer bilen til han er i arbeid med slåmaskinen. Tidlegare brukte ein fleire

småmaskinar til småslått. Det nye spesialutstyret har gjort arbeidet meir rasjonelt og effektivt. Kjell trur ikkje det vil vera lett for private entreprenørar å konkurrera med Statens vegvesen på grøntvedlikehald, men han er likevel spent på korleis det går når produksjonsaksjeselskapet blir oppretta frå nyttår. – Om me er konkurransedyktige eller ikkje, – det får tida visa. Eg trur me er effektive og billige, men me kan jo oppleve dumpingprisar frå private, seier han.

## SØPPEL ER DET NEGATIVE

– Blir det ikkje einsformig å kjøra rundt med denne maskinen heile sommaren? – Nei, svarar Kjell kontant. – Eg blir så opptatt med arbeidet. Og så er det så fint å sjå at resultatet blir godt. Men, som sagt, det negative er alt søppelet. Og Kjell er så avgjort mellom dei som meir enn dei fleste får merka ulempene ved at så mange er søppel-grisar. Når vekstsesongen er over og slåtteutstyret blir sett bort, hentar han fram spesialutstyret for søppelplukking. I vinterhalvåret er han ein av dei som ryddar opp langs veggnettet i sør-fylket.



*Frå den spesialbygde bilen er det enkelt å kjøra av og på med slåmaskin og utstyr.*



# «Opningsfest» i Byrkjedal

TEKST OG FOTO: ÅRSTEIN GILJE

Mykje fintfolk frå vegvesenet og ordføraren i Gjesdal var tilstades når det var opning av det nye vegkrysset der riksveg 503/ Gloppedalsvegen møter Maudalsvegen og riksveg 45 i Byrkjedal.

I tillegg blei det også lagt asfalt på den utbetra delen av riksveg 45 ovafor Giljajuvet som er på omlag ein kilometer.

Ei gruppe frå Dirdalsblåsen spela, før trafikksjef Svein Magne Olsen sa nokre velvalde ord og deretter skar over den raude snora som var strekt over vegen.

– Det er sjeldan me er med og opnar ein veg som er bygt i førekant av godkjenninga. Daniel ligg litt framfor, så kjem me diltande etter, sa trafikksjef Svein Magne Olsen mellom anna. Han nemnte også andre viktige ting som har skjedd før dette prosjektet endeleg står ferdig, og som er blitt omlag 1300 meter med ny veg på nemnte riksvegar. – Min eigen sjef, Tor Geir Espedal og Bjørn Alsaker skal sjølv sagt ha sin del av æra for at dette er ordna til det beste for dei fleste trafikantar.

– Desutan er det veldig uvanleg at det er privatpersonar som er så sterkt «innblanda» i våre vegprosjekt som det har vore her i Byrkjedal, sa vegsjef Tor Geir Espedal, og la til at samarbeidet har gått utmerka mellom Daniel Øvstebø og vegvesenet.

## VETERANBILAR OG «STABUKK»

Etter at snora var kutta over, rulla dei første køyretya på den nylagde, varme asfalten. Roald Nødland saman med trafikksjefen var første bil, ein T-Ford 1927 modell, populært kalla «Pedalford», Bil nummer to, ein Chevorlet 1938 modell, hadde Audun Gilje som førar, før tredje og siste bilen, ein Bedford lastebil frå tidleg på sekstialet, sjølv sagt med Daniel T. Øvstebø bak rattet.

Etter opningsseremonien var dei omlag tretti innbedne gjestene samla til skikkeleg «festmåltid» i restauranten ved Byrkjedalstunet. Her var det fleire korte talar frå mange av gjestene.

Ordførar Aksnes rosa mellom anna denne form for dugnadsånd som har vore mellom private, kommune og stat i dette prosjektet. – Me i Gjesdal kommune er utruleg glade for dette, og Byrkjedalstunet har hatt ei enorm utvikling dei siste åra. Det skal dei takke Daniel og hans stab for. Det kunne godt vore fleire slike stabukkar som han, sa Aksnes og overrekte ei lita gåvehelsing. – Då høver det kanskje godt med vår eigen «stabukk», sa han idet Daniel tok imot den vesle «stabukken» i miniutgåve.

## GODE PÅDRIVARAR

Vegsjefen sa også nokre ord etter maten. – Her ved dette bordet er det fleire gode pådrivarar. Daniel er ein, ordførar Aksnes er ein annan. Då må det bare bli bra, ting skjer på ein god måte og dette blei ei veldig god løysing. Takk alle saman for eit raskt og godt utført arbeid. Men ein vesentleg og viktig ting eg ikkje må gløyme, tusen takk til Randi og Daniel for eit



Her har trafikksjef Svein Magne Olsen nettopp skåret over snora. Bak frå venstre ordførar Karl Edvard Aksnes, Daniel Øvstebø og Tor Geir Espedal.

skikkeleg godt måltid, sa vegsjefen til slutt.

Fleire av dei nemnte personane, var også innom både Gloppedalsvegen som har vore mykje omtala den siste tida, men også riksveg 45. – Både desse riksvegane treng ei snarleg utbetring, blei det sagt. Etter det me kjenner til skal det etter ferien, kallast saman til nye møter i von om ei snarleg løysing. Det er nemleg stor undring både i Gjesdal og ikkje minst i Bjerkreim over at dei millionane som var bevilga i revidert statsbudsjett ikkje kjem til nytte i første omgang.



Roald Nødland i T-Forden med trafikksjefen som passasjer er første bil i offentlig trafikk på den nye vegstrekninga forbi Byrkjedalstunet.



# Stifta Finnfast as med rennesøybuane

Paradoksalt nok var det tre rennesøybuar Jan Mikal Hanasand, Jostein Eiane og Georg Ullenes, som ordførar Jorunn Strand Vestbø møtte, då bompengeselskapet Finnfast as vart stifta. Rennesøybuen har vore i mot forlenga avtale på Sokn bomstasjon. Og det var ekstra hyggjeleg for ordføraren at det var tre rennesøybuar i sentrale posisjonar som stifta Finnfast a.



Ordførar Jorunn Strand Vestbø med stiftingsdokumentet for Finnfast as. Etterpå spretta ho marsipankaka saman med frå venstre Jan Mikal Hanasand, Rogaland Fylkeskommune, Georg Ullenes, rådgjevar i Statens Vegvesen og Jostein Eiane, ordførar i Rennesøy. (Foto: Anna K. Hellevang)

## Ryfylkesambandet AS stifta

Det gjenstår nok ennå ei tid før Ryfast og mange andre utbetningsprosjekt langs riksveg 13 er ein realitet. Men nå er i alle fall bompengeselskapet ein realitet. Stiftingsmøtet var i Hjelmeland i slutten av juni.

TEKST OG FOTO: HALDIS KARINE NILSEN

Med dette er Stavanger innlemma i Ryfylke. Stavanger kommune har overteke Sandnes sin plass i Ryfylkevegen AS, og kjem då direkte inn som medeigar i det nye bompengeselskapet Ryfylkesambandet AS. Til stades på stiftingsmøtet var også ein representant frå Stavanger, næringssjef Svein Arild Holmen.

Det er Ryfylkekommunane IKS ved Arne Kleppa som er sekretær for det nye selskapet. Aksjekapitalen er på 240.000 kroner, der Ryfylkevegen AS (Stavanger, Forsand, Strand, Hjelmeland og Suldal) har brorparten. Øvrige aksjeeigarar er Rogaland fylkeskommune, Sauda kommune og Gjesdal kommune.

Stabsleiar Halvor Folgerø frå Statens vegvesen var med som observatør på



Hjelmelandsordføraren Terje Thornquist signerer stiftingsdokumentet for selskapet Ryfylkesambandet AS, som styreleiar i Ryfylkevegen AS og etter fullmakt frå Sauda og Gjesdal kommunar. Ola Ingvaldstad (t.v.) signerer på vegne av fylkesordføraren. Bak dei to, frå venstre: Tor Egil Fjelde, Strand, Arne Haukali, Forsand, Svein Arild Holmen, Stavanger og Halvor Folgerø, Statens vegvesen.

stiftingsmøtet. Han kunne fortelja at Stortinget si handsaming av forhandsbompengar for Ryfast truleg kjem i samband med statsbudsjettet for 2003. Og då må bompengeselskapet vera klart. Desse blei valde inn i styret for det nye selskapet: Torfinn Opheim, Sauda,

Roar Obrestad, Suldal, Terje Thornquist, Hjelmeland, Tor Egil Fjelde, Strand, Karl Edvard Aksnes, Gjesdal og Roald Bergsaker, Rogaland fylkeskommune. Representanten frå Stavanger blir vald seinare. Statens vegvesen får observatørstatus i styret.





Ferjekø på Ladstein ferjekai:  
Frå nyttår kan det verta  
førehandsinnkrevjing av bompengar  
på ferja for å få realisert Finnfast.

# EIN NY MILEPÆL FOR FINNFAST

– Oppstart av bompengeselskapet Finnfast as, er ein ny og viktig milepæl i arbeidet med å få realisert den undersjøiske tunnelen mellom Rennesøy og Finnøy, seier ordførar Jorunn Strand Vestbø.

TEKST OG FOTO: ANNA KIRSTEN HELLEVANG

Jan Mikal Hanasand representerte Rogaland Fylkeskommune då fylkesordførar Roald Bergsaker var forhindra i å koma. Men han la ikkje skjul på at han hadde blitt sendt ut på eit hyggjeleg oppdrag.

Etter at papira for Finnfast as var underteikna vanka det marsipankake.

– Fylkeskommunen skal stå hardt på for å bringa dette arbeidet vidare og for endeleg oppstart med Finnfast, seier Jan Mikal Hanasand.

– Den dagen det skjer, då vil eg ha champagne, ler han til ordførar Jorunn Strand Vestbø.

## RENNESØY POSITIVE

– Rennesøy har vore positive til dette prosjektet heile tida, seier ordførar Jostein Eiane. Sett frå Rennesøy vert også tunnelen eit gode. – Då vert det berre 20 minutt køyretid mellom kommunesentera Finnøy og Rennesøy, fortel han. Han understrekar ordførar Jorunn Strand Vestbø sine ord om at dette er eit viktig skritt vidare.

Neste steg er at staten no godkjenner formelt å starta opp med førehandsinnkrevjing av bompengar på ferjene. Ordførar Jorunn Strand Vestbø vonar dette kan skje i haust, slik at førehandsinnkrevjinga kan ta til frå nyttår.

## FAKTA:

Den undersjøiske tunnelen mellom Rennesøy og Finnøy er kalkulert til 380 millionar kroner i år 2000. Netto ferjetilskot utgjer vel 13 millionar kroner per år. Prosjektet skal i stor grad vera sjølvfinansierande av bompengar.



# Førti år i Arbeidsmandsforbundet



Fire vegarbeidarar i Rogaland er heidra for førti års medlemskap i Arbeidsmannsforbundet (NAF). Under ei tilstelling i Stavanger fekk dei tildelt diplom og ei skål for trufast medlemskap.

*Her ser me jubilantane saman med forbundssekretær Svein Johansen og hovudtillisvalgt i Statens vegvesen Rogaland Kristoffer Skjørestad. Frå venstre: Malvin Hegdal, Tor Hetland, Svein Johansen, Sverre Espeland, John Nesse og Kristoffer Skjørestad.*

## Pengestøtte til å komme i form

Statens vegvesen Rogaland vil satse på de ansattes helse og går inn med støtte til alle ansatte som ønsker å drive regelmessig trening. I første omgang vil støtten være 150 kroner per måned fra sept til nyttår. Deretter blir det opp til ny ledelse å vurdere om opplegget skal videreføres.

TEKST: ANNE BEATE BUDALEN HANSEN

For å få støtte må treningsutgiftene kunne dokumenteres.

### **Du får støtte til:**

- Trening på treningssenter for eksempel Sports Club
- I svømmehall og lignende
- Treningen må være regelmessig

### **Du får ikke støtte til:**

- Medlemskap i bedriftsidrettslag, idrettslag og lignende
- Utstyr, klær og lignende.

Innen 1. november er frist for å søke om å få dekket treningsutgifter.

Søknaden sendes Bedriftsidrettslaget v/Tove Dirdal.

Søknadene vil bli behandlet individuelt, godkjennes av personaleksjonen og utbetales på desemberlønna. Støtten regnes som skattbar inntekt.

Statens vegvesen Rogaland har inngått avtale med Sports Club som har treningsentra i Stavanger, Madla, Sandnes og Haugesund Aerobic og treningssenter.

Medlemskapet for vegvesenansatte koster 310,- pr måned (1 års bindingstid), tilbudet gjelder også ektefelle/samboer.

Barn av ansatte mellom 15 og 18 år 200,- pr mnd.

### **Kontaktpersoner:**

Tove Dirdal, telefon 11512

Anne Beate Budalen Hansen, telefon 11534





NYE ANSIKT



**Knut Utaaker**  
Prosjektleder  
Utbyggingsavdelinga



**Stine Haave Askeland**  
Transportplanleggjar  
Trafikkavdelinga



**Hans S. Johansen**  
Avdelingsingeniør  
Trafikkavdelinga



JUBILANTER

**60**

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

**Tor Olav Frøland**  
Produksjonsområde sør  
4. november

## Bedriftshelsetenesta høsten 2002

Bedriftssykepleier Torill T. Lanne slutta hos oss 31. juli. På grunn av tiltredelse i ny stilling har lege Eva Ulmo fått aksept for å bli løst fra sin tilknytning til etaten som konsulent fra den 30.09. For å ha et tilbud på bedriftshelsetjeneste-området fram til 31.12.02 legges det opp til følgende:

Bedriftshelsetjenestestien i Sogn og Fjordane (BHT-SF) har stilt seg positiv til å bistå oss i denne perioden. Dette skjer ved at en bedriftssykepleier fra Sogn og Fjordane vil ha kontordag 1 dag pr. uke ved vegkontoret i Stavanger i årets tre siste måneder. I denne tiden vil også BHT-SF delta på møter i AMU, AKAN og Attføringsutvalget. Disse møtene søkes lagt til de dagene da BHT-SF er i Stavanger.

Eva Ulmo har sagt seg villig til å inngå i et medisinsk beredskapsopplegg i den samme perioden. Dette under forutsetning av aksept fra hennes nye arbeidsgiver, noe hun mener vil gå i orden. Av hensyn til Ulmo's nye arbeidssituasjon må denne beredskapen skje utenom arbeidstiden i hennes nye jobb.

Opplegget er videre betinget av at all kontakt i BHT-saker i utgangspunktet går til BHT-SF, også i den tiden BHT-SF ikke er til stede i Stavanger. BHT-SF vurderer nødvendig oppfølging av de enkelte henvendelsene og tar stilling til framgangsmåte herunder i hvilke saker Ulmo skal kobles inn i.

Opplegget beskrives nærmere i avtale/opplegg som partene godkjenner (SvF, SvR, E. Ulmo). Det inngås ny avtale mellom E. Ulmo og SvR til erstatning for gjeldende kontrakt eventuelt som tillegg til gjeldende avtale.

## Inkluderende arbeidslivsbedrift

TEKST: EVA VIVOLL FOTO HARALD SEL

I juli undertegnet Statens vegvesen Rogaland og Trygdeetatens arbeidslivssenter i Rogaland en samarbeidsavtale som innebærer at vi er godkjent som en inkluderende arbeidslivsbedrift (IA-bedrift). Formålet med samarbeidet er et bedre arbeidsmiljø og en del av vegvesenets HMS-arbeid. Målet er å redusere sykefraværet, tilsette flere med redusert funksjonsevne og øke den reelle pensjonsalderen. Dette skal gjøres gjennom bedret dialog mellom leder og arbeidstaker, etablere rutiner for oppfølging av sykemeldte, medvirke til omskolering slik at den sykemeldte kan bli i etaten, samt tilrettelegge for eldre arbeidstakere og ansatte med redusert funksjonsevne.

Trygdeetaten er ansvarlig for informasjon og rådgivning både i rutinesaker og enkeltsaker. De skal også sørge for at økonomiske virkemidler blir utløst raskt og effektivt og koordinere bistand fra ulike offentlige instanser så som Trygdeetaten, Aetat og Arbeidstilsynet.

Avtalen trer i kraft 1. september 2002.



Sissel Røystrand, Halvor Folgerø og Kjell Magne Svensen, representanter for henholdsvis trygdeetaten, ledelsen i SVR og ansatte i SVR trykker hender etter at samarbeidsavtalen er signert.



**Halvor Folgerø**  
Stabsleiar



## Den siste sommaren

Så er sommaren over for i år etter ein august som gav oss mange dagar og netter der temperaturen nærma seg sydlandske nivå.

Me fekk i år heldigvis ikkje nokon reprise på situasjonen i 2001 på mediefronten, då Statens vegvesen omtrent dagleg vart omtala i presse og radio og ofte med negativ vinkling. Spesielt var bomringen på Nord-Jæren ei varm potet i fjor, medan innslaga denne sommaren har vore med monaleg mindre bokstavar. Mykje av det som fekk fokus sist sommar, var ellers retta opp før ferietrafikken sette inn dette året.

Men sjølv om det eksternt har vore lite fokusering på etaten denne sommaren, har aktiviteten gått på høggr i det indre livet. Eg tenker då på det som har skjedd i samband med omstillingsprosjektet. Regionvegsjefane kom på plass like før ferien, og stillingane som distriktsvegsjefar og leiarar av stabane på region-nivå vart lyste ut på eit tidspunkt då mange potensielle søkjarar hadde starta på ferien. Så det var nok mange som vart nøydde til å konsentrera seg om jobbsøking i ei tid då sinn og skinn alt var stilt inn på ferieopplevingar og solfaktorstyrke. Eg misunner ellers ikkje dei som i eit heseblesande tempo måtte gjennomføra intervju og skriva innstillingar, slik at lokale prosessar var avklara innan den gitte fristen frå «sentralstyresmakta».

Eit spørsmål eg har stilt meg i denne samanhengen, er kvifor det var nødvendig å unnta innstillingene frå offentlegheit internt i organisasjonen. Eg er klar over at det er visse formalitetar som må fylgjast, men i ei tid der det stadig talast om meir open framferd og meir informasjon verkar opplegget noko i utakt med utviklinga på

området ellers. Som medarbeidarar burde det vera naturleg at me fekk kjennskap til kva for kandidatar som var med på innstillingane til dei nye leiarstillingane. Ikkje minst har vi hatt ein utruleg rykteflom som vi ville unngått ved å ha ein meir open prosess.

Midt oppe i det heile vert det så kjent at vår avhaldne vegsjef seier opp stillinga si i etaten samme dag som han er blitt innplassert som distriktsvegsjef i den nye organisasjonen. Tor Geir gav ei grundig orientering om sin eigen situasjon i intervjuet i nr. 12 av «Vegen og vi» og det er sikkert ein spanande og utfordrande stilling han går over til. Det er med vemod at eg konstaterer at Tor Geir no sluttar. Som stabsleiar har eg jobba ganske nært med Tor Geir i dei seks åra han har vore vegsjef og for meg har dette vore ei interessant og lærerik tid. Eg kan derfor sjå tilbake på eit svært godt samarbeid og ein nær og fin kontakt på det menneskelige planet i den tiden han har vore vegsjef. Lykke til vidare på karriereveien din, Tor Geir.

I innleiinga sa eg at sommaren no er på hell. Dette har vore ein svært spesiell sommar for alle oss i vegvesenet, nemleg den siste i den gamle og velkjende etaten vår. Me står no framfor ein uviss haust før innplasseringa i den nye organisasjonen er klar. Nye avdelings- og stabsstrukturar skal komma på plass og nye relasjonar skal byggjast opp på det menneskelege planet både på distrikts- og på regionnivå. Men vegnettet, køyretøya og trafikantane skal ikkje flytte til Leikanger og oppgåvene skal framleis løysast nærast mogleg der problema oppstår.

Takk for den siste sommaren i det gamle vegvesenet!



Utsyn frå Glubo (Rv 501) mot Eiavatnet i Sokndal. Foto: Harald Sel



## Brev til lesarane

I juli 2001 takka eg for meg som redaktør av Rygjavegen. Eg skulle då arbeida i Vegdirektoratet ein periode og meininga var at Birgit Høiland Gudmestad skulle vera redaktør i tida fram til bladet går inn. Men nå har Birgit omsorgspermisjon. Dermed blir det likevel eg som skal ha ansvaret for «siste etappe» av Rygjavegen si 30-årige historie.

Dette er nest siste nummer av bedriftsbladet til Statens vegvesen Rogaland. Det siste bladet kjem ut i desember. Me legg ikkje opp til at dette skal bli eit mimre-nummer. Samtidig er det naturleg å sjå seg litt tilbake. Fylkesbedriftsblada har spela ei viktig rolle i Statens vegvesen sitt informasjons- og profileringsarbeid, både internt og eksternt.

Me inviterer lesarane til å koma med bidrag til det siste nummeret av Rygjavegen. Har du spesielle minne frå dei siste 30 åra som du vil dela med andre lesarar? Har du tankar i samband med den store omstillinga, som også fører med seg at fylkesbedriftsblada blir borte?

Uansett kva det måtte vera; ta kontakt dersom du har noko på hjarta.

Frist for stoff til bladet er 1. november.

*Med beste helsing  
Harald Sel*



**Arne Johannessen**  
Norsk ingeniørorganisasjon (NITO)

## Omstillingsprosjektet

Når dette skrives er både regionvegsjef og hans leder team tilsatt, men til stor frustrasjon ble tilsetningen av distriktsvegsjef i Stavanger utsatt og stillingen utlyst eksternt.

Vegdirektørens begrunnelse er at han vil ha et bredere søkergrunnlag. Dette utsagnet medvirker i aller høyeste grad til spekulasjoner. Skal vi tro på vegdirektørens forklaring er vår konklusjon at ingen ledere i Statens vegvesen Rogaland er kvalifiserte til denne stillingen. Jeg vil tro at miljøer utenfor vår etat også oppfatter det slik.

At ikke noen av søkerne er kvalifiserte aksepteres ikke blant de ansatte i SVR og oppfatningene er at det må være en annen forklaring. Spørsmålet er hvilken.....?

Når en ser resultatet vedr. tilbudene som distriktsvegsjef og stabsledere er flere av de mest erfarne avdelingsledere funnet for lette. Vi har forståelse for at ledelsen vil ha fornyelse i lederteamet, men setter et stort spørsmålstegn hvorfor dette ikke er gjort på de høyere nivåene. Etter vårt syn var det lite klokt av vegdirektøren å ikke hente noen fra det eksterne miljø til en av regionvegsjefstillingene.

Selve omstillingsprosessen vil seinere bli evaluert. Her har vi grunnlag til å tro at medvirkingen fra de ansatte vil bli omtalt som dårlig og med små muligheter for påvirkning. Prosessen er styrt fra prosjektledelsen med sine prosjektkoordinatorer, og innspill fra tillitsvalgte har i liten grad påvirket resultatet.

Et eksempel er organiseringen av resursenheten. I utgangspunktet var denne organisert under regionskontoret, men fordi det var føringer om at ca 175 årsverk skulle organiseres regionalt ble denne enheten definert som distriktplassert. Dette til tross for sterke innsigelser fra tillitsvalgte.

En er nå i gang med forslag til innplassering og signalene fra prosjektkoordinator er at han vil kjøre samme opplegg og resultatet kan igjen bli liten eller ingen medvirking fra de ansatte.

Det står igjen å se.....





RETURADRESSE:

**Statens vegvesen Rogaland**  
Postboks 197, Sentrum  
4001 Stavanger

**Frå Øksnavad i Klepp,  
med Figgjo og gangsteinane  
over elva i bakgrunnen.**

**Gangsteinane er det eldste  
verneobjektet frå Rogaland i  
Nasjonal verneplan for vegar,  
bruer og vegrelaterte  
kulturminne, som blei  
presentert i Stavanger i juli.**

Side 16 og 17.



**Statens vegvesen**  
Rogaland