



Nr. 4 - JULI 1993 - 21. ÅRGANG

# RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Ordfører Jorunn Strand Vestby fikk skikkelig sving på kniven da hun åpnet det nye ferjeleiet på Talgje. I vegvesenets kjeledresser ser vi til venstre Lars Øyvind Brække og til høyre Åsmund Lunde, som begge har arbeidet på anlegget. I bakgrunnen en smilende vegsjef.



## AV INNHALDET

- Åpning av Finnøysambandet
- Brøyteutstyr utvikla på Nærbø vegstasjon
- Bulder og brak i Bratlandsdalen
- Ledige plasser på årets pensjonisttur





**Nr. 4 - juli 1993**

**Redaktør**

Harald Sel

**I redaksjonen**

Johan Lund

Eva Vivoll

**Redaksjonsråd**

Halvor Folgerø

Njål Hanasand

Reidun Lanne

Sigurd Sæland

Kjell Einar Tronstad

Reidun Vehus

**Sats/layout**

Bodil Dam Bustad

**Trykk**

Allservice A/S

**Forsidefoto**

Eva Vivoll

**Baksidefoto**

Eva Vivoll

**Opplag**

1800 eksemplar

## Vegsjefens 3 minutter...

Først av alt og viktigst av alt er ønsket til alle vegvesenets medarbeidere om en riktig god sommer og sommerferie.

Første del av dette året har vært begivenhetsrikt og spennende.

Det begynte riktig dårlig med flere dagers stor-storm og stenging av ferjesamband og kritikk av vegvesenet for "skandaleprosjektet" Rennfast.

Fortsettelsen ble bedre for dette anlegget, og i dag er det (stort sett) bare ros å høre.

Flere "tunge" saker ser nå ut til å komme på plass for vår etat.

La meg nevne et par:

- Norsk Vegplan for 1994-97 er nå vedtatt av Stortinget og med noenlunde tilfredsstillende resultat for vårt fylke. Personlig er jeg kanskje mest tilfreds med den positive innstillingen de sentrale myndigheter, med Stortinget i spissen, har til Høgsfjordrøret.

- Vi har fått vedtatt en ny plan for fylkesvegene. Den bærer sterkt preg av fylkets ytterst vanskelige økonomiske situasjon, - og er derfor kanskje ikke så mye å rope hurra for. Men den legger opp til nye og mer forpliktende samarbeidsformer mellom fylkeskommunen og kommunene for å få realisert våre mange og nødvendige investeringsoppgaver, - og representerer på den måten noe nytt.

Forresten, det er ikke noe nytt fylket nå går inn for, men den gamle og tradisjonelle måten vi alltid har løst store fellesoppgaver på her i landet, - gjennom dugnad og fordeling av kostnader etter økonomisk evne.

## Omorganisering og mennesket

Når dette bladet kjem ut, har Holler-utvalet lagt fram si innstilling. Informasjon om - og kommentarar til innstillinga, vil mellom anna bli gitt gjennom eit særnummer av Veggen og Vi.

Omorganisering og omsynet til mennesket var eit hovudtema under årets vårsamling for info-medarbeidarar i Statens vegvesen.

Ein av foredragshaldarane var Anders Nilsson frå info-tenesta i Vägverket, Sverige, der ein er i gang med gjennomgripande omorganisering. Han ga eit dystert bilete av ein del verknader. Mange tilsette opplevde problem og personlege tragediar. Det kan synast som mennesket bare er brikker i det store omorganiserings-spelet.

Direktør ved Sentralsjukehuset i Kristiansand - tidlegare administrasjonssjef i Statens vegvesen Vest-Agder, Anders Wahlstedt - var ein av dei andre foredragshaldarane. Han snakka om "Mennesket i sentrum". Han sa mellom anna at han ikkje trur den "svenske modellen" passar i Norge. "På alle område må mennesket vera i sentrum, dersom ein skal få til noko", sa han.

Me får håpa at både politikarar og alle andre først og fremst har mennesket i tankane når Holler-utvalet si innstilling skal behandlast. Og då tenkjer me ikkje bare på dei tilsette i Statens vegvesen. Informasjonsmedarbeidaren frå Vägverket i Sverige viste til at omorganiseringa der, i mange tilfelle, også har ført til dårlegare service overfor publikum.

Harald Sel

## INNHALD

Vegsjefens 3 minutter .....	2
Omorganisering og mennesket .....	2
I samfunnets tjeneste .....	3
Åpning av Finnøysambandet .....	4
Verdens beste frå Nærbø .....	6
Bulder og brak i Bratlandsdalen .....	7
Frå steinbukkk til datarigg .....	8
Utbetring Helleland - Terland klopp .....	9
Frå kontorpult til miljø-kontroll .....	10
Biltilsynets miljø-satsing .....	11
Lærlingebesøk på vegkontoret .....	11
Vegutløsning for Songesand .....	12
Forsand kommune bygger - fylket overtar .....	14
Ivar Aasen i Lysefjorden .....	14
Kryssord .....	15
Kulturvern- og friluftssatsing i Sokndal .....	16
Tor Efteland har realisert gutedraum .....	17
Holmenkollstafetten 1993 .....	18
Vegmeisterskapet i landevegsløp .....	18
For første gang i Grethe Waitz-løpet? .....	18
Personallytt .....	19
Ryggamat .....	19
Pensjonisttur 1993 .....	19
Vegmeisteren har ordet: Laust og fast frå område 5 .....	20
To og ein halv time igjen .....	21
Skiltet 50-åring .....	21
Premie til Olav Kallevik .....	22
Tre "Nærbø-produkt" til PIARCK i 1994 .....	22
Mortavika og massemedia .....	23
Tillitsvalgtas spalte .....	23

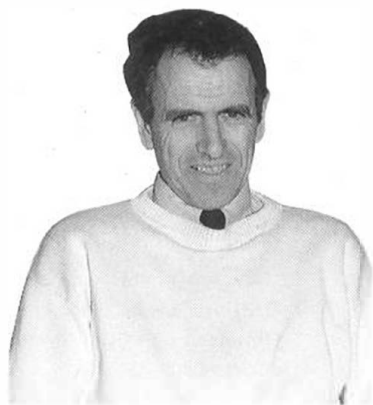
# I samfunnets tjeneste

Av maskinsjef Johs. Bø

Etter som vi er en statlig etat, er det både naturlig og en selvfølge at vi skal forvalte våre midler og ressurser til beste for samfunnet omkring oss. Ser vi på det vi har skapt under begrepet framkommelighet og trafiksikkerhet, har vi også mye å være stolt av i den sammenheng.

Ut fra vår posisjon og styrke, er vi også en interessant kunde og samarbeidspartner for aktuelle underleverandører. Vi har bl.a. store oppdrag, ordnede arbeidsforhold og er en sikker betaler. Med bakgrunn i dette har vi en reell mulighet til å påvirke markedet.

Teknologiutvikling innen anleggsmaskin-bransjen er ett av områdene vi har klart å trekke samfunnet omkring oss med i riktig retning. Mange nyvinninger her har kommet etter påtrykk fra vegvesenet. Selv om dette ofte har gitt oss konkurransehandikap i øyeblikket, har det på sikt gitt positive resultater både når det gjelder effektivitet og ikke minst innen helse, miljø og sikkerhet.



Å forvalte våre midler på beste måte, betyr også at vi skal være effektive og kostnadsbevisste, noe som etterhvert har fått godt fotfeste i etaten.

Likevel må vi spørre om vi i vår iver etter å få våre tjenester/underleveranser så veldig billige, er med på å gjøre oss selv, og samfunnet omkring oss en bjørnetjeneste. Utfra markedssituasjonen og

at vi er en ettertraktet oppdragsgiver, får vi ofte inn priser vi på forhånd vet ingen kan leve med. Vi kan dessuten enkelte ganger også komme i skade for å lage forutsetninger som fører til dette. Hva har vi så igjen, med utarmede bransjer som ikke klarer sine forpliktelser og langt mindre å fornye seg? Skal vi bare si at dette er ikke vårt problem, og at her gjelder den sterkeste rett til å overleve?

Vår konkurranse vil neppe stå og falle på disse marginene, men skal vegvesenet bestå som utøvende etat, er vi avhengige av såvel egne ressurser med maskiner og mannskap, som underleverandører med både kompetanse og økonomisk rygrad.

Innføring og krav om Kvalitetssikring/HMS (Helse-Miljø-Sikkerhet) både i og utenfor etaten, vil kunne være med å bidra til dette. Jeg tror likevel at hver enkelt av oss som dette berører, må bli mer bevisste på vår mulighet til å påvirke i riktig retning. Vi har en reell mulighet til innflytelse på vår egen tilværelse og verden omkring oss.



# Farvel Midtsambandet Velkommen Finnøysambandet

Strålende sol og glitrende hav. Grønkledder og feststemte folk. Dette var rammen om åpningen av det nye Finnøysambandet 22. juni 1993. Ordføreren i Rennesøy kommune, Svein Helgesen, foretok åpningen av Rv.519, Nordbø - Hanasand, og ordføreren i Finnøy kommune, Jorunn Strand Vestbø, åpnet ferjesambandet Hanasand - Talgje. Finnøysambandet ble påbegynt i begynnelsen av august 1992, og det er Statens vegvesen Rogaland som har forestått byggingen av den 4,9 km lange Rv.519, inkludert ferjeleiet. Totalt kostnad er på i underkant av 37 mill. kroner.

**Tekst:** Eva Vivoll

**Foto:** Eva Vivoll og Bård Asle Nordbø



Ordfører Svein Helgesen foretar den offisielle åpningen av Rv.519. Det er Lars Simonsen og Randi Dyrseth som assisterer, mens vegsjef Chester Danielsen bivåner det hele.

Åpningsseremonien startet på Fiskepiren i Stavanger der Jorunn Strand Vestbø med øks kuttet trossa som forbandt ferja

“Solbakk” til Fiskepiren. I fullt festskrud gikk “Solbakk” til Hanasand der trossa ble knyttet. Dette symboliserte at en

epoke er over og en ny er begynt. Ferja skal ikke lenger gå til Stavanger, men til Hanasand på Rennesøy, og Finnøybuen er nå tilknyttet Rennfast.



Rennesøy skolemusikkorps sørget for musikk både på Nordbø og Hanasand. Her fra ferjeleiet på Hanasand.

## Vakker veg i vakker natur

I mellomtiden var det åpning av Rv.519. I åpningstalene roste både ordfører Svein Helgesen og vegsjefen det gode samarbeidet som hadde vært mellom kommunen og vegvesenet, både i planleggingsfasen og anleggsfasen. Det ble også talt vel om vakker beplantning og at det var lagt stor vekt på at vegen gled fint inn i den sårbare naturen. Rennesøy skolekorps spilte og i det fine været hadde mange fastboende møtt fram. Det var en lang kortesje med busser og biler som kjørte de nesten 5 kilometrene for å overvære åpningen av ferjesambandet.

### Stor omlegging

På Hanasand samlet innbudte gjester, innbyggere og skuelystne seg rundt det nasjonalfargede båndet for å se ordfører Jorunn Strand Vestbø skjære det over.

I Finnøy kommune er det fortsatt en god del skepsis til dette nye sambandet, noe som ordføreren også sa i talen sin. Men denne omleggingen er bare første skritt i det nye kommunikasjonsmønsteret som er nedfelt i Transportplan for Ryfylke.

Bygging av ny veg og ferjekai på Ladstein på Finnøy haster det med, for det er først når dette står ferdig at det blir full effekt av Finnøysambandet.

### Mange godord

På Talgje ble vi møtt av barn og voksne med norske flagg, korpsmusikk og stor stemning. Også her var det ordføreren i Finnøy som foresto åpningen for "M/F Solbakk" stevnet ut på fjorden til lunsj for innbudte gjester.

En fiolingruppe fra Finnøy musikkskule underholdt med nydelig musikk og det var prolog ved tidligere skulesjef i Finnøy, Tor Sveinsborg. Det hele ble eminent bundet sammen av vegvesenets egen Torleiv Haugvaldstad, som med sin fortellerkunst hadde et lydheft publikum.

På talerlisten stod ordførerne i Finnøy og Rennesøy, fylkespolitikere, Rogaland trafikkelskap ved administrerende direktør Egil Nylund, Steinar Eriksen fra ferjekontoret i Vegdirektoratet og vegsjef Chester Danielsen. De fleste talerne understreket viktigheten av at det ikke



*Da ferja "MF Solbakk" la til kai på Hanasand for første gang, var det en opplagt vegsjef som tok i mot ordføreren i Finnøy og hennes følge.*

ble satt sluttstrek nå, men at planene nedfelt i Transportplanen blir realisert etappe for etappe. Vegsjefen berømmet og takket kommunene for meget godt samarbeid før ordførerne i Finnøy og Rennesøy fikk overrakt knivene som ble brukt som åpningsredskaper.



*Mange var møtt fram på festdagen. Her en ungdommelig og smilende gjeng på Talgje.*

Utdrag av:

## Prolog ved opninga av "Finnøysambandet" 22. juni 1993

Av Tor Sveinsborg

Smilande som unge møyar  
ligg dei midt i Boknafjord,  
Finnøy sine mange øyar  
strekker seg frå sør til nord,  
ligg som perler, kvar og ei,  
ved vår lange ferjelei.

Øyane har lege her i tusenvis av år,  
sjøen var og framleis er, fremste ferdavegen  
vår.

Mangt og mykje gjennom tidene har hendt,  
somt er vel beintfram endevidt.  
Somme trudde: til det verre.  
Andre svara: Venta berre,  
ja venta litt og lat oss sjå:  
Kanskje blir det betre nå?  
Det er det alle håpar på!

Likevel er det noko eg må seia,  
kan ikkje med det teia:  
Framleis finst øyar i kommunen vår  
som ennå ei tid venta får  
på utbyggingsvedtak frå dei som styre,  
eg tenkjer på Måløy, Bokn og Byre.

Nå har me opna eit nytt ferjesamband  
er knytta til det Rennøy'ske fastland  
her i sør, i nord omlag som før,  
men somme vil med glede helsa  
ein ferjetur til Jelsa.  
Ferja til byen, ho går ikkje lenger,  
til glede for somme, til ergring for andre.  
Bytur med bil kostar fleire pengar,  
med tida kan dei vel det forandre.  
For dei mange som reiser utan bil  
er det ikkje lenger tvil,  
me har fått vår gode trøyst:  
snøggbåtopplegg er rimelig løyst.  
Då kjem me til sentrum i St. Svithuns stad,  
for det er mang ein veldig glad.

Farvel då, Midtsambandet!  
Du nådde ein alder av tjueto år.  
Velkomen til Finnøysambandet!  
Kor lenge mon du leva får?  
Men Finnøy ligg framleis midt i Boknafjord,  
nå knytt til fleire grannar i sør og nord,  
med ferjer til Jelsa og Hanasand,  
frå før til Nedstrand og Hjelmeland.

Ja, så er me inne i ei ny ferjetid.  
Det er spenning om koss den vil bli!  
For min del har eg den beste tru,  
kva meiner du?  
I allefall: Stats- og fylkesstyresmakter  
me takka vil!  
Me gratulerer med dagen  
og ynskjer lukke til!





Brøyteutstyr for saltsørpe og snøslaps:

## Verdens beste frå Nærbø

Brøyteutstyr som er utvikla på Nærbø vegstasjon, er best i verda til å brøyta bort slaps og søle frå salta vegar. Per Skårland i samarbeid med Pål Undheim, har stått for utviklingsarbeidet.

I april blei plogen testa på Rv.7 over Hardangervidda saman med 13 andre ulike typar brøytemaskinar. Utstyr

frå fleire andre nasjonar var med på testen, frå Italia, Luxemburg, Tyskland, Sverige og Finland. Og "Nærbø-maskinen" viste seg som den klart beste. Han fjerna 99 % av slapset i ein fart på 60 km/t. At maskinen er så effektiv i stor fart, var særleg imponerende. Her er han heilt suveren i forhold til dei andre brøytemaskinane.

**Tekst: Harald Sel**  
**Foto: Tore Furulund**

På PIARC-konferansen 1994 om vintervedlikehald av vegar, som blir arrangert i Østerrike, skal utstyret presenterast.

Fleire norske bedrifter er interessert i å produsera brøytemaskinen. Per Skårland har tru på at "slapse-plogen" vil bli ein suksess, og innan kort tid vera i bruk ved

vintervedlikehaldet på stamvegane. På E 18-strekninga Stavanger - Oslo bør det f.eks. vera bruk for ca 20 maskinar.

### Fjerning av snøslaps

Kva er så bakgrunnen for at Per og Pål har utvikla dette nye brøyteutstyret? Per Skårland fortel:

- Etter 2 vintrar med bruk av saltoppløysing i Nærbø vedlikehaldsrområde, kunne me slå fast at me ikkje hadde godt

nok utstyr til å få vekk snøslaps på vegbanen.

For å halda vegbanen snøfri, måtte me bruka like mykje salt som ved tørrsalting, og ei viktig målsetting ved overgang til saltoppløysing var å få redusert saltmengden.

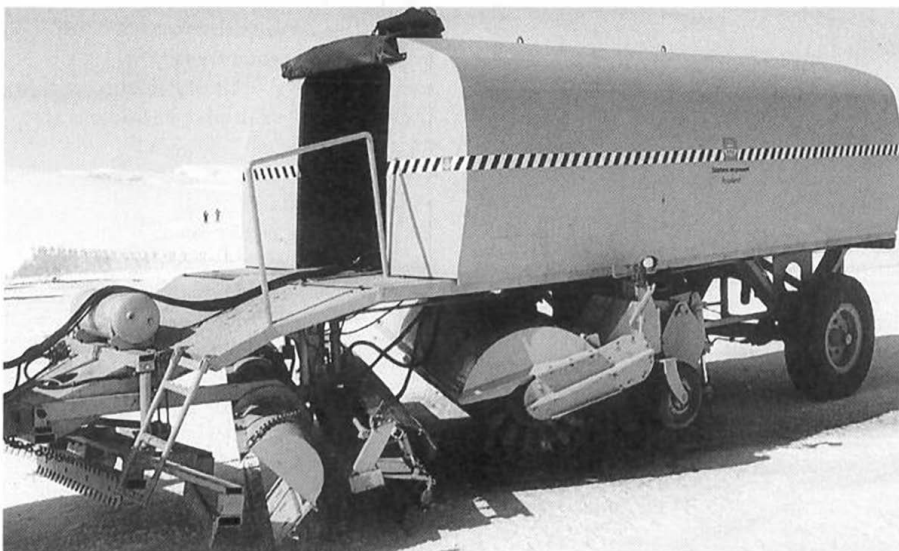
På bakgrunn av desse erfaringane, sette Vegdirektoratet i gang eit prøveprosjekt "Fjerning av snøslaps" i Rogaland og fem andre fylke. På Nærbø prøvde me ut ein frontmontert børste eller kost på lastebil. Men resultatet blei ikkje godt nok.

### Slepeutstyr

Men på Nærbø vegstasjon gir dei ikkje opp etter eit forsøk. Kva med eit slepeutstyr med fleire "innretningar", slik at ein kan bruka ulike redskap på skiftande føreforhold frå slaps til fast snøsåle?

Slik tenkte Per Skårland, og han tenkte ut frå god erfaring frå E18. Her kan føret skifta svært mykje på same brøytestrekningen. Slaps på Ålgård og snøsåle på Kyllingstad f.eks.

Per tok opp ideen med Vegdirektoratet. Her var ein positiv og kjøpte ein brukt tysk-bygd snøbørste-maskin som var brukt til flyplassrydding i Danmark.



Brøytemaskinen har 4 element/reiskapar. Fremst er isriveskrapa. Deretter fylger ståliskjer eller einssidig utkastar. Reiskap nr. 3 er eit såkalla slapseelement. Til slutt kjem børsten som kostar bort restane av slapset. Elementa kan brukast samtidig, kvar for seg eller i ulike andre kombinasjonar, alt etter føreforholda.

# Bulder og brak i Bratlandsdalen

Arbeidet med ny veg gjennom Bratlandsdalen i Suldal er i gang. Innan utgangen av neste år (1994) skal 2,8 km frå Nesflaten til Tysdal vera ferdig. Resten av strekninga i Rogaland på 4,3 km, vonar ein å kunne gjera ferdig i 1995.

**Tekst og foto: Harald Sel**

15 km av den vel 22 km lange vegen frå Nesflaten til Rv.11 i Røldal, ligg i Hordaland. Statens vegvesen Hordaland har uttrykt positiv vilje til å opparbeida denne strekninga. Men det er ikkje ført opp pengar til prosjektet i forslaget til Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97. Så det er uvisst kor tid Hordalandsdelen av vegen får ein skikkeleg standard.

## Viktig sambandsveg

Riksveg 13 - eller Ryfylkevegen, er ein viktig sambandsveg til Austlandet. Særleg gjeld dette for Ryfylke. Men ved å opparbeida vegen til ein meir fullgod standard, vil han bli ei rask reiserute austover også for Stavanger og Jæren. Dessutan vil Ryfylke og Rogaland bli meir attraktivt for turistar.

Bratlandsdalen er mellom dei verste strekningane på Rv.13 i dag. Difor meiner både Ryfylke-kommunane og Statens vegvesen at det er viktig å få bort denne 22 km lange "flaskehalsen".

## Små naturinngrep

På den 2,8 km lange strekninga som nå er under arbeid, skal det byggast 2

*To tunnelar fører til små inngrep i landskapet. Den særprega vegstrekninga som me ser her, vil f.eks bli liggande urørt. Gamlevegen gjennom den vakre dalen, bør i framtida kunne bli ein attraksjon for vegfarande.*



Klart før første boreprogram ved øvre påhogg for den 250 m lange tunnelen frå Nesflaten.

tunnelar, på 400 og 250 meter. Ved å bygga desse tunnelane, blir inngrepa små i det vakre, ville og særprega landskapet i dalen.

Den gamle vegen vil for ein stor del bli liggande urørt, og vil i framtida kunne bli ein attraksjon for dei vegfarande.

## 36 millionar

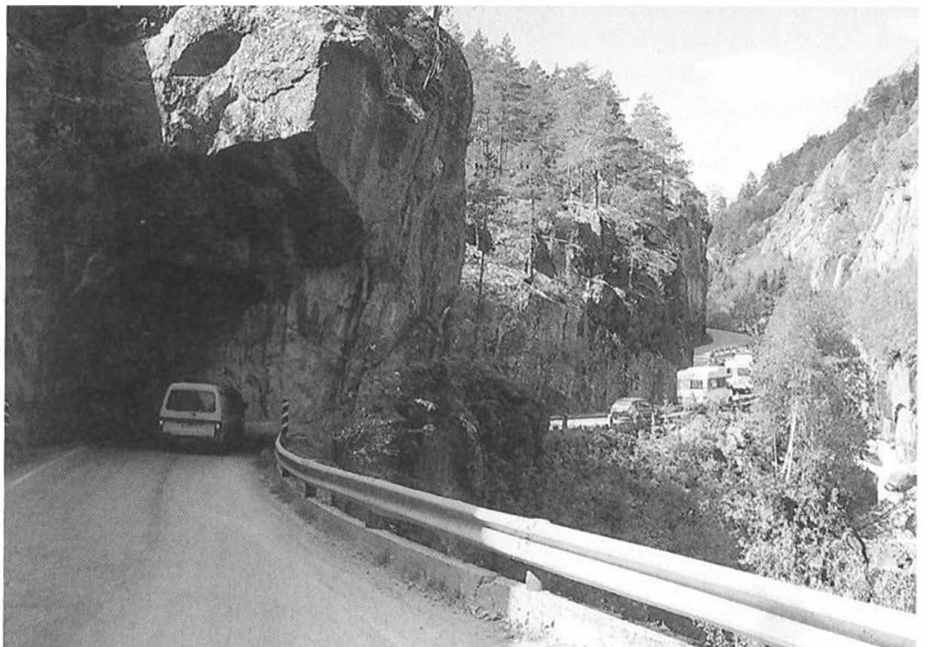
Den nye vegen gjennom Rogalandsdelen av Rv.13 frå Nesflaten til Røldal vil kosta ca 36 millionar kr. Strekninga frå Nesflaten til Tysdal (2,8 km), som går gjennom vanskeleg terreng, vil kosta

ca 24 mill. kr. Tysdal - Hordaland grense (4,3 km) er kostnadsrekna til 12 mill. kr.

## Storsatsing av Suldal

Suldal kommune har tidlegare satsa store midlar til vegbygging. Også denne gongen trår dei til på ein imponerende måte, ved å yta særbidrag for bortimot halve byggesummen.

I tillegg forskotterer kommunen 3,5 mill. kr til strekninga Nesflaten - Tysdal. Utan Suldal kommune sitt store pådriv, ville det truleg gått lang tid før Bratlandsdalen-prosjektet kunne realiserast.





Torleiv Haugvaldstad - 43 år i vegvesenet:

## Frå steinbukk til datarigg

Det er eit stort sprang frå han sat på dampen til Mosterøy i 1950 med teikningar av Eigerøy bru framfor seg, til han over 40 år seinare sat i bussen under Byfjorden og fortalte om Rennfast-prosjektet.

Mosterøybu er han, Torleiv Haugvaldstad, sjøl om han i storparten av livet har budd i Stavanger. Difor var det endå meir naturleg enn det elles ville vore, at han avslutta sin 43 årige yrkeskarriere i Statens vegvesen som informasjonsmedarbeidar ved Rennfast-prosjektet.

**Intervju og foto: Harald Sel**

- Når du står som seremonimeister framfor nesten 500 menneske ved opningsfesten for Rennfast og kjenner at dette er "ditt arrangement", då blir du rett i ryggen. At dette skulle bli "mitt punktum" etter alle åra i vegvesenet, var enormt for meg, seier Torleiv.

- Eg har vore med på så utruleg mykje som vegvesen-mann, og nesten alt har vore ei glede. Men det var utruleg stas med Rennfast. Og så er det så flott at ein kan snakka om alt ved det prosjektet "med same stemme" og slå ut med armene heile tida, for me hadde ikkje alvorlege uhell under heile anleggsperioden.

### Bruteikningar på dampen

Men det starta med Eigerøy bru. Som nyutdanna ingeniør og nyttilsett i Statens vegvesen blei han sett til å arbeida med dette, for si tid svære bru-prosjektet.

Torleiv fortel:

- Etter å ha arbeidd med brua ei stund, tok eg teikningane med meg då eg skulle heim til Mosterøy ei helg. I salongen på dampen tok eg dei fram og bretta dei ut framfor meg. Der

sat sambygdingane rundt meg, og det blei heilt stilt. Endå i dag har eg ikkje heilt klart for meg om eg imponerte eller ikkje. Kanskje dei tenkte: Det skal nok bli noko stort av han.

### Eine året betre enn det andre

Torleiv har vore innom ved fleire avdelingar, men lengst ved anleggsavdelinga der han særleg har arbeidd med mange prosjekt i Dalane. Den einegrenda etter den andre fekk veg. Ikkje minst var perioden frå 1950 til 1970 ei fantastisk tid, seier han.

- Det eine året var betre enn det andre. Og så den fantastiske tekniske utviklinga. I 1950 brukte me vagg, skjener og steinbukk, i 1970 hadde svære maskinar overtatt det meste av tungarbeidet.

Og som ingeniør på eit anlegg, var ein

alcine om storparten av arbeidet på den tekniske sida. Me hadde ikkje konsulentar. Eg trur ikkje det ordet var oppfunne. Iallfall var det ikkje i munnen på ein ingeniør dei første 20 åra eg arbeidde i vegvesenet.

### Ørdsalsvegen

Enkelte av vegprosjekta tenkjer ein tilbake på med ekstra stor glede, seier Torleiv. Rennfast er alt nemnt. Ørdsalsvegen, som blei bygt først i 70-åra, er eit anna.

- Ørdsalstunnelen var den første i Rogaland som blei data-berekna. Det førte litt spenning med seg.

Arbeidet kom så langt at ei avis skreiv at gjennomslag var venta om ei veke. Det gjekk 1 veke, det gjekk 2 veker, 3 veker gjekk utan gjennomslag. Då hadde eg det vondt. Hadde me feilberekna? Kanskje det ville bli gjennomslag på ein heilt annan plass enn der det var planlagt?

Så gjekk eg over heia. Fylgde den linja tunnelen skulle gå, la øyra ned til marka og hørde etter lyd frå boringa. Eg hørde lyd. Då var eg glad. Og då gjennomslaget kom, var det på streken der det skulle vera.

### Elve - Åna Sira

Men eit av prosjekta som Torleiv har "brunne for" er ikkje realisert, Elve - Åna Sira. Ein vegstubbe på ca 1,5 km ville her gitt samband mellom Moi og Rv.44 ved Åna Sira.



*Torleiv framfor huset sitt i Sørmarkkroken, med glimt i auga - rett før han set i gong med å fortelja ei god historie.*



# Utbetring Helleland - Terland klopp

► - Bygging av denne vegen fekk eg ikkje oppleva, og eg får vel heller ikkje oppleva det. Det beklagar eg sterkt, seier han.

## Seremonimeisteren

Torleiv er vida kjent som vitse- og historieforteljar, og han er eit funn som seremonimeister, kjøkemeister eller festleiar. Det tok til i vegvesenet i samband med reiser, fortel han.

- Eg begynte å skriva ned vitsar og historier som eg høyrde. Og så valde eg ut dei beste og fortalde, når eg var mellom venner. Seinare vaks det på seg, slik at eg sto fram for større forsamlingar.

Særleg føler eg meg vel når eg kan fortelja og skjemta under vegvesen-tilstellingar. Samspelet eg har med Vegsjefen på tilstellingar han er med på, set eg veldig pris på. Vegsjefen jamrar seg på sin lune måte: "Eg håpar han ikkje kjem med den der vegvoktar-vitsen igjen, - den som eg har høyrte minst 500 gonger". Og så fortel eg vegvoktar-vitsen for 501. gong. Og alle ler, Vegsjefen mest.

## På mange strenger

Nå er Torleiv ein aktiv pensjonist. Han er lett å be, når pensjonistforeningar og andre spør han om å underhalda.

Han har båt, og i sommarhalvåret fartar han mykje rundt med den i det vakre Ryfylke.

Og elles, han har så mange interesser. Den flotte heimen hans ber sterkt preg av det. Samlinga av omns-plater, som pryder veggane er ein ting. Og for tilfeldig å nemna ein annan hobby: Då me var på besøk, hadde han nyleg lagt siste hand på ein tremodell av eit tysk Junker 52 krigsfly. At han kjenner Arne Garborg sitt liv og diktinga hans betre enn dei fleste, er nok også mange ukjent med.

Ja, - han spelar på mange strenger, personlegdommen som har tent vegvesenet i 43 år. Me takkar, og håpar at han enno i lang tid vil kunne spela på strengene sine - til glede for seg sjølv, sine næraste - og for tidlegare kollegaer i Statens vegvesen.

Ei 3 km lang strekning av Riksveg 42 (tidlegare Rv.9) mellom Ramsland og Terland klopp, er i sommar utbetra og forsterka. Innanfor ei ramme på 1 million kr, er vegen retta ut og utvida på dei mest smale og svingete partia.

**Tekst og foto: Harald Sel**

Rv.42 mellom Egersund og Arendal er ei viktig ferdselsåre for Rogaland. Men standarden på delar av vegen er dårleg. Ikkje minst gjeld dette ein del strekningar på Rogalands-delen av vegen, mellom Helleland og Vest-Agder grense.

Ei stor forbedring var det då Gyatunnelen kunne settast under trafikk i 1989, og avløyste den særst rasfarlege strekninga langs Gyavatnet. Men ennå er nokre strekningar rasfarlege. Særleg gjeld dette frå Gydalsmoen og fram til Gyatunnelen.

Utbetringsarbeidet mellom Ramsland og Terland klopp er eit nytt "steg" for å få vegen meir trafikkvennleg og trafikksikker. Men framleis trengst det



**Torbjørn Hellenen er klar med skyteledningen for å gjera klar til ei ny salve i arbeidet med å få bort "flaskehalsane" ved Ramsland.**

atskillige millionar før Rv.42 gjennom Rogaland har fått den standarden som ein så viktig veg bør ha.



**Ladinga er ferdig og bare tildekking og sikring står att før salva kan fyrast av. Maskinførar Einar Solli heiser gummimattene på plass etter instruksjon frå Torbjørn Hellenen (t.v.) og Arvid Stølen.**

# Fra kontorpult til miljø-kontroll

Det har lenge vært regnet med at den stadig økende bruken av EDB i biltilsynet ville føre til frigjorte personalressurser på kontorsiden. Nå har man tatt konsekvensen av dette og sett på hvor det frigjorte personellet kan nyttes bedre, og hva slags opplæring som må til for å kunne løse nye oppgaver.

**Tekst og foto: Ola Undheim**

Vegdirektoratet stilte opp med ekstra opplæringsmidler til denne omstillingsprosessen for de kontortilsatte. Rogaland fikk tildelt midler til 3 kurs, nemlig et regionalt kjøre- og hviletidskurs (sammen med Hordaland og Sogn og Fjordane), et lokalt kurs i myndighetsopplæring/forvaltningsloven, og et lokalt kurs vedrørende miljø og avgass.

## Teori og praksis

Miljø og avgasskurset ble avholdt i begynnelsen av juni, og tilsammen 8 kontortilsatte fra våre tre stasjoner deltok.

Kurset gikk over 2 dager og ga i første omgang en generell innføring i de globale miljøproblemene.

Deretter gikk man nærmere inn på selve forbrenningsforløpet i en bilmotor samt hva slags avgasser som kommer ut av dette. I tillegg ble avgassbestemmelsene gjennomgått før man gikk over til mer praktiske målinger og justeringer.

Kurset ble avsluttet med en 1/2-dags miljøkontroll hvor kursdeltakerne fikk prøvd sine kunnskaper i praksis, noe de klarte med glans. De møtte også mange smilende og positive bilførere som syntes det var koselig å bli stoppet av en kvinnelig kontrollør! Kursdeltakerne selv syntes det var både spennende og interessant å utføre de forskjellige oppgavene på miljøkontrollen.

**Sissel Hobberstad og Øivind Førland, begge fra biltilsynet i Stavanger, venter spent på første bil.**



*Sug i magen er vel velkjent for bilister som kommer i denne situasjonen. Kanskje suget blir litt mindre når vi ser to blide damer bak uniformen. Her ser vi Jane Mong fra biltilsynet i Egersund med stoppskiltet, mens Anne Karin Øren fra biltilsynet i Stavanger står klar for å sjekke at alt er i orden.*

Målet med kurset er at de kontortilsatte skal være med på miljøkontroller sammen med teknisk personell. (Det er en forutsetning at det skal være "tyngre" teknisk utdannet personell med på kontrollen). På denne måten vil det bli større personellressurser tilgjengelig til

miljøkontroller, så sant det da er ledig kapasitet på kontorsiden.

Ett av vegvesenets hovedmål er som kjent GODT MILJØ, og vi tror biltilsynet på denne måten kan gi et større bidrag for å nå dette målet.





## Biltilsynets miljø-satsing

På trafikant- og kjøretøyavdelingen (TK) har vi i likhet med de andre avdelingene i Statens vegvesen Rogaland, arbeidet med å definere de miljøproblemene som vi mener naturlig ligger til vår avdeling.

De andre avdelingene synes å ha mange og forskjellige miljøproblem, mens "våre" er færre, men desto større. Vårt største miljøproblem er avgassutslippet fra kjøretøyene. I tillegg så har vi støvforurensingen som kommer fra unødvendig/ulovlig piggdekkbruk, og vi har også støy fra kjøretøyer som ikke er godt nok skjermet/dempet.

Også dette med trafikkadferd kan være et miljøproblem selv om det grenser mer opp til trafiksikkerhet.

### Tiltak

Hva gjør vi så for å løse disse miljøproblemene? Først og fremst har vi benyttet oss av kjente og tradisjonelle tiltak slik som kontroll og overvåking. Dette vil nok også være nødvendig i fremtiden, men vi vil også i større grad benytte oss av andre virkemidler.

Vår største fordel i miljøarbeidet er den utbredte kontakten vi har med publikum og trafikanter, både på stasjonene og ute i trafikken. Dette vil vi i større grad benytte for å få ut informasjon og til å drive trafikantveiledning også omkring miljøproblematikken.

Vi ønsker også i større grad å gå inn i skoler, lag og organisasjoner for å informere om miljø og også om trafiksikkerhet. Dette er viktig for å få en bevisstgjøring av holdningene til miljø- og trafiksikkerhetsaspektet ved å ferdes i trafikken.

Vi har nok et stykke igjen før vi har klarlagt alle mål og tiltak i forbindelse med den forestående miljøplanen. Som en foreløpig konklusjon kan vi imidlertid si at biltilsynet vil satse sterkere på tidligere "kjente" miljøområder (avgass, støy, støv), samt i langt større grad satse på informasjon og trafikantveiledning vedrørende miljø og trafiksikkerhet.

Disse forholdene vil også veie tungt i forbindelse med utarbeidelsen av informasjonsplan for TK-avdelingen.



Alle ni lærlingene samlet på terrassen på vegkontoret. Bak fra venstre: Jan H. Fagerheim, Jørgen Ekeland, Karl Riska og Øyvind Ålgård. Foran fra venstre: Svein Rinden, Tore Stangeland, Kristian Gard, Jonny Stenberg og Holger Jørgensen.

## Lærlingebesøk på vegkontoret

**Tekst: Egil Olsen**

**Foto: Eva Vivoll**

Under mottoet: "Bli bedre kjent med Statens vegvesen Rogaland", var alle vegvesenets lærlinger invitert til møte på vegkontoret fredag 28. mai. Kjell Einar Tronstad foresto omvisningen og spørsmålene var mange. Det ble helt klart en nyttig og informativ runde.

På møtet ble det gitt informasjon om Statens vegvesen Rogalands organisasjon og gjøremål ved Egil Olsen fra Personal- og opplæringsseksjonen, og om lærlingenes rettigheter og plikter ved Arne Bjørnsen fra Yrkesopplæringsnemda i Rogaland. Anne Grete Mellgren Høie og Olav Kleven orienterte om bedriftshelsetjenesten og vernejenesten.

Vi har i dag lærlinger innen bygg- og anleggsgagnene: Grunn og anleggsteknisk arbeid og anleggsreparator.

Når vi nå ser at det legges stor vekt på beplantning av nyanlegg, vil det være et stort ansvar å utføre riktig vedlikehold av denne delen av vår virksomhet.

Personal- og opplæringsseksjonen i samarbeid med Driftsavdelingen og Yrkesopplæringsnemda i Rogaland har tatt initiativ til et møte med gartnerbedrifter og kommuner, for å få igangsatt en lærlingeordning også for anleggs-gartnerfaget.

Møtet vil bli avholdt på vegkontoret onsdag den 23. juni, og 32 bedrifter har sagt seg villig til å diskutere ordningen. Vi har store forhåpninger til prosjektet.

## Noen ord fra en av lærlingene

Fredag 28. mai var vi 9 lærlinger fra anlegg og vedlikehold i Rogaland på besøk på vegkontoret. Vi er stasjonert fra Haugesund i nord, fra Stavanger/Sandnesområdet, til Egersund i sør.

Vi ankom vegkontoret kl 0900. Før vi startet omvisningen var vegsjefen innoom og hilste på oss. Det satte både han og vi stor pris på.

Etter en kort orientering om vegvesenet, fikk vi omvisning på vegkontoret av Tronstad. Etterpå var en fra opplærings-

nemda og fortalte oss om Lærlingeordninga og rettigheter og plikter.

Etter lunsjen i kantina var det verneleder og bedriftssykepleier sin tur. Her fikk vi lære om risikoarbeid, støy o.l. - Noe som vi unge i Statens vegvesen må ta svært alvorlig.

Det var en interessant dag, og vi håper at de som kommer etter oss får samme mulighet til gjøre noe slikt.

**Hilsen Tore Stangeland**



Songesand har eige postkontor, der Eldbjørg Moen arbeider i 113-stilling. Vil bygda få landpostbud, og miste postkontoret når vegen er ferdig?

Vegutløysing for Songesand

# Veg for dei siste flyttelassa, eller oppblomstring for bygda?

I 1950-åra budde det ca 100 menneske i bygda, og det var nesten 30 skulebarn. Nå er talet på fastbuande 20. Fleire av desse er eldre menneske og berre 2 er barn i skulealder. Songesand skule blei nedlagt i 1990, så skulevegen for dei 2 går med båt til og frå Forsand - ei reis på bortimot ein time kvar veg.

Om ca 1 år - sommaren 1994 - får bygda vegsamband til Årdal i Hjelmeland kommune. Vil det føra til at det berre blir endå lettare å frakta dei siste flyttelassa frå Songesand?



Målfrid og Kristen Helmikstøl er 73 og 82 år, men driv framleis garden og håpar at det skal vera folk og drift her også i framtida.

**Tekst og foto: Harald Sel**

- Den yngste sonen, som er 23 år, kan tenkja seg å overta garden, seier 60-årige Jonas Kåsen. I så fall vil garden Kåsen, som ligg høgt og fritt 230 meter over Lysefjorden, bli driven av eit ungt ektepar som i dag har 2 små barn.

På Helmikstøl bur ekteparet Målfrid (73 år) og Kristen

Helmikstøl (82 år). Eldste sonen deira skulle overta garden, men han døydde brått for 5 år sidan. Nå vonar Målfrid og Kristen at sone-sonen skal overta og driva garden vidare.

### Utrygge på framtida

Men folket både på Kåsen, Helmikstøl og dei andre gardane i Songesand-grenda kjenner seg utrygge på framtida.



Eldbjørg og Kjell Moen lagar minneting/suvenirar i tre. Dei har hatt godt sal av produkta sine til turistar i Lysebotn. Reiselivsnæringa vil kunne gje arbeidsplassar i Songesand når bygda får veg, trur dei.



**Jonas Kåsen bur 230 meter over Lysefjorden. Garden Kåsen har 35 mål dyrka mark og 6000 mål utmark. På dette kan Jonas fø vel 100 sauer. På andre sida av fjorden ser me Kalleli.**



Alle me snakkar med, kjem inn på det. Uvissa er knytta til EØS-avtalen, til eit eventuelt EF-medlemskap og til nedprioritering av jordbruksnæringa.

Det er sauen som utgjer grunnlaget for å driva jordbruk i Songesand. Gardane har store heieområde.

- Hundre sauer er det absolutt minste ein kan leva på i dag, seier Jonas Kåsen. - I EF-samanheng og med lågare kjøtprisar, er 100 sauer for nesten ingenting å rekna. Og stort fleire kan me ikkje fø på desse fjellgardane.

Og Kristen Helmikstøl seier det slik: - EF-medlemskap - ja, koss skal det gå då? Ein stor del av dei norske bøndene kan vel slutta seg til flokken av arbeidslause, og eg trudde det var nok arbeidslause som det er.

### Turisme

Turisme kan bli ei næring i Songesand. Kanskje vil det bli ei "turistferje" mellom Songesand og Lysebotn i sommarhalvåret? Det kan også bli aktuelt å byggja veg frå Helmikstøl i Songesand til Fyljesdalen, der det går veg vidare til Lysebotn. I begge

tilfelle vil det bli gjennomfartsveg frå Ryfylke til Lysebotn/Sirdal og austover.

Eldbjørg og Kjell Moen satsar på ei framtid i Lysebotn. Den vil dei for ein stor del basera på produksjon og sal av sjøllaga minneting/suvenir av tre.

Etter at vegen mellom Lysebotn og Sirdal blei opna, har ekteparet hatt salsutstilling av tre-suvenir i Lysebotn frå 1. juni og ut august. Salet har vore godt. Så godt at Eldbjørg og Kjell vurderer å tilsetta ein person i tresuvenirverksemda.

Ved vegsamband og gjennomfart av turistar, ser dei gode utsikter til å etablera arbeidsplassar i Songesand innan reiselivsnæringa.

### Glede over vegen

Om vegen er det berre ei meining mellom dei me traff i Songesand: Utan den ville bygda vore folketom innan

få år. Vegen gir denne naturfagre grenda ein ny sjanse.

Jonas Kåsen er mellom dei som har kava mykje, heilt frå midt på 70-talet, for veg-utløysing.

- At me nå får vegen er det beste som har hendt, sjøl om han kjem alt for seint, seier han. - Det skal bli støvanes. Du kan aldri tru koss eg ser fram til dagen han skal opnast, legg han til.

Men, om alle me traff sa at dei trur på ei framtid for den vakre Lysefjord-bygda, dei fleste er nok i tvil - ikkje berre på grunn av "EF-spøkelset".

Hos Kristen Helmikstøl kom tvilen fram gjennom desse orda: "I 50-åra var det nesten 30 skulebarn og me var så mange unge ektepar i bygda. Nå er me gamle og utlevde. Og, du veit, det fins ikkje noka Sara i dag, som får barn 90 år gammal."



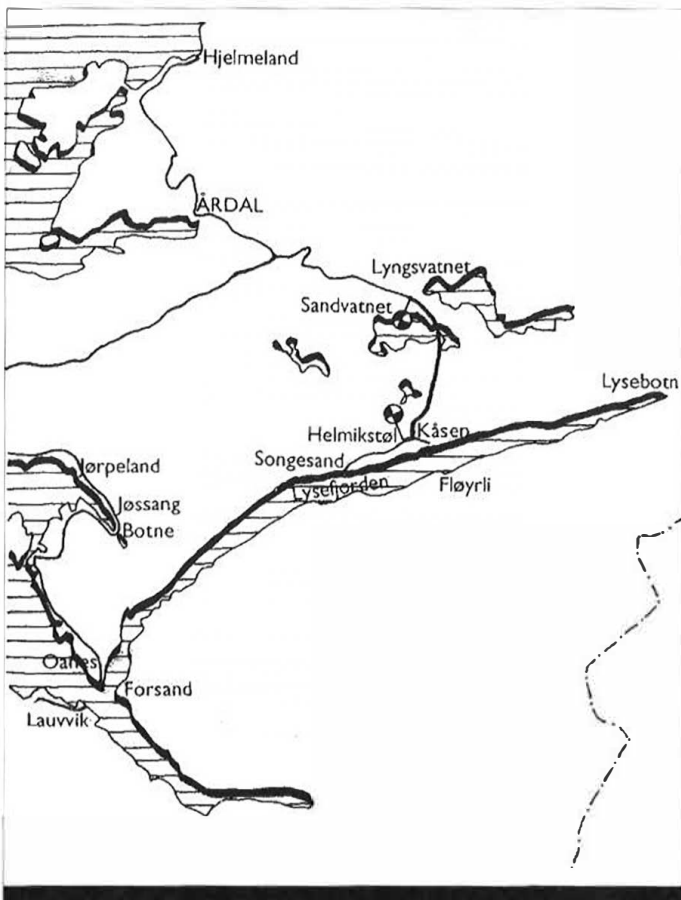
**Songesand skule var i drift til 1990. Nå fungerer han som grendahus og bibliotek, som har ope ein gong i veka. Lærarbustaden som ligg like ved, blir brukt til turiststasjon.**



Litt av den grovplanerte vegen ved Helmikstøl. Den nye vegen herfrå til Lyngsvatn blir 11,3 km.

## Forsand kommune byggjer - fylket overtar

Den nye vegen, som gir vegutløysing for Songesand, er 11,3 km lang. Han skal gå frå garden Helmikstøl til Lyngsvatn.



Frå kaia i Songesand til Helmikstøl er det frå før ein ca 6 km lang veg. Dei dårlegaste partia av denne skal rustast opp. Frå Lyngsvatn går det veg vidare til Årdal og Rv.13.

Over fjellet frå Songesand til Lyngsvatn, vil vegen på det høgaste punktet liggja 650 meter over havet. Det er eit forholdsvis lett terreng å byggja veg i.

Arbeidet blir utført av Bertelsen & Garpestad, Egersund, som har mellom 10 og 15 personer sysselsette på anlegget.

Vegen er kostnadsrekna til ca 20 millionar kr. Forsand kommune er oppdragsgiver og finansierer prosjektet. Den ferdige vegen vil derimot bli opptatt som fylkesveg og Statens vegvesen overtar vedlikehaldsansvaret.

Tekst og foto: Harald Sel

## Ivar Aasen i Lysefjorden

Under arbeidet med å gjenreisa det norske språket etter dansketida, reiste Ivar Aasen landet rundt, for å granska dialektane.

På ei av reisene, i 1858, oppheldt han seg nokre dagar i Lysebotn. Staden og fjorden må ha gjort eit mektig inntrykk, om enn ikkje berre frå den positive sida. Diktet "Lysebotnen", som han skreiv under opphaldet her, viser at han ikkje har vore heldig med ver og vind.

I første verset skriv han til og med om stengt veg, så truleg blei opphaldet i Lysebotn lenger enn den arbeidsomme og utolmodige språkmeisteren sette pris på. Ut frå dette, teiknar han eit nokså dystert bilete av den vakre og ville Lysefjorden.

### Lysebotnen

*Leitt er å liggja  
i Lysebotnen,  
når som ver og vind  
vegen stengjer.  
Klettar, kleivar  
og klovar djupe  
breier seg om brauti (1)  
med bratte støytar. (2)*

*Himmelhøge  
hamrane ris,  
slette som slipte,  
sleikande av væte.  
Rundt om vik og voll  
som veggen dei stend,  
skylande skolten (3) sin  
i skoddestålet.*

*Sky og skodde  
skyler alle leier,  
bleik og blygrå  
bløyter ho all vegen,  
silande, smygande,  
sigande under berga.  
Vist er seine voner (4)  
til skifte i veret.*

Ordforklaringar:

- (1) brauti = himmelen - himmelranda
- (2) bratte støytar = bratte stup
- (3) skolten = toppen (skallen)
- (4) vist er seine voner = vist er utsiktene små



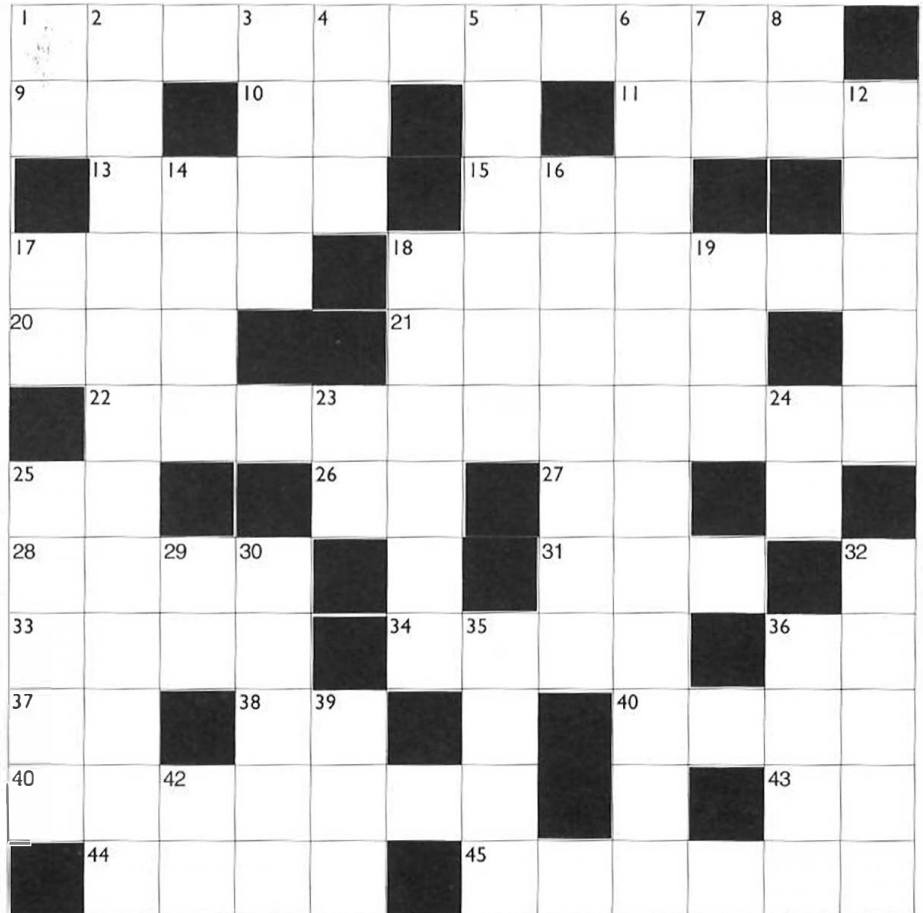
# Kryssord nr.4/93

## Vannrett

1. faget
9. fisk
10. spiste
11. smerter
13. luft
15. fugl
17. tåle
18. garn
20. ende
21. streife
22. rus
25. dikt
26. vent
27. kvalitetssikring
28. profet
31. vokaler
33. ikke ute
34. spill
36. ytret
37. Nederland
38. kjølig sak
40. antar
41. urt
43. 3,14
44. kratt
45. verdensdal

## Loddrrett

1. adv.
2. ferie
3. mannsnavn
4. øre (gresk)
5. taus
6. refser
7. artikkel
8. fase
12. berge
14. dvergmål
16. lidelser
17. elv
18. ikke stelt
19. skratte omv.
23. Elektrisk Byrå
24. neste
25. kulde
29. artikkel
30. dra
32. kaste
35. lukt
36. vekst
39. stirrer
42. tall



Løsningen på kryssord nr. 4/93 sendes til:

**RYGJAVEGEN,**  
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 15. september 1993

Innsendt av: .....

Adresse: .....



**Rett løsning nr. 3/93**

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

**Elin Lygren**  
4390 Helleland

**Sveinung Espedal**  
Vegkontoret

Kulturvern- og friluftssatsing i Sokndal:

# Gamle vegar skal i bruk

Sokndal kommune satsar på å rydda og merka gamle ferdelsårer. Tiltaket har to hovedformål, kulturvern og betre tilrettelegging for turgåing.

Miljø- og kulturvernleiar i Sokndal kommune Karin Glomsaker, er den som først og fremst har dradd prosjektet i gang. Til registrering av gamle vegar har ho mellom anna hatt god hjelp av jord- og skogbruksetaten i kommunen.

**Tekst og foto: Harald Sel**

## “Gjengrodde stiar”

- Dette er veldig spennande, seier Karin Glomsaker.

- Vegar og ferdelsårer fins over alt, frå gjengrodde stiar mellom gardane til dei meir kjente hovedvegane som knytta bygder og landsdelar saman. Det kultur- og samferdselshistoriske er difor ei viktig side ved prosjektet. Mange av vegane er i ferd med å bli overgrodde av einer, kratt og skog.

- Dessutan er det viktig å gjera desse vegane kjente og tilgjengelege ut frå eit naturvern- og friluftssynspunkt. Dette er ein del av det haldningsskapande arbeidet for å få folk til å bruka den fantastiske naturen me har i Sokndal.

## Sysselettingstiltak

Til arbeidet med å rydda dei



*Ei flott gammel steinbru langt inne i heia, ved Hølen, mellom Sokndal og Heskestad. Ved Hølen kryssa to gamle hovedferdelsårer kvarandre. Desse vegane er mellom dei aktuelle prosjekta for rydding og merking.*

gamle ferdelsårene er arbeidsledige på tiltak, sysselsette. Til nå er det rydda 2 vegar med utgangspunkt frå garden Gaudland tett ved Rv.501 (Sokndal - Heskestad).

Ei løype på 3 km går frå Gaudland til Spjodevatn. Den andre er ca 5 km og går frå Gaudland til Lunnan, Saurdal og Rekedal. Dessutan er ein 3 - 4 km lang

veg frå Fardal, nær Hauge sentrum til Store Rosland rydda og merka.

## Hovedveggar

Frå Store Rosland er det tanken å rydda vidare den gamle vegen til Barstad. Her kjem ein inn på ei av dei gamle hovedferdelsårene gjennom Barstad-Rosdal til Hølen.

Ved Hølen kryssar denne vegen ein annan gammel hovedveg som gjekk mellom Sokndal og Heskestad. Dette er bare eit av fleire eksempel på tidlegare tiders viktige vegsamband gjennom kommunen.

## Planar og turkart

- Det fins nok av vegar som bør ryddast og merkast, seier Karin Glomsaker.

- Me skal laga ein plan for det vidare arbeidet. Målet er at gamle ferdelsårer ikkje skal “viskast ut” og bli gløynde.



*Kulturkonsulent Marianne Eskedal (t.v.) og miljø- og naturvernleiar Karin Glomsaker, godt plasserte i juni-sola på ein stein ved den gamle vegen mellom Fardal og Store Rosland. Karin Glomsaker er koordinator for “vegrydde-prosjektet” som kulturkontoret er ansvarleg for.*

I tillegg skal me laga turkart over dei gamle vegane, for ulike delar av kommunen. For tur- og friluftsliv har Sokndal - med sin vakre, varierte og frodige natur - mykje å tilby både sine eigne innbyggjarar og tilreisande, meiner Miljø- og kulturvernleiar.



Tor Efteland har realisert gutedraum:

# Straum frå eige kraftverk

Bygga sitt eige kraftverk. Det er ikkje alle gitt å klara det. Men Tor Efteland har gjort det. Som så mange andre i Statens vegvesen, står han sjeldan fast. Det gjer han ikkje som maskinførar, og han gjorde det ikkje då han bestemte seg for å byggja kraftverk heime på garden Birkeland i Helleland.

**Tekst og foto: Harald Sel**

- Eigentleg er det ein gammal gutedraum som endeleg er realisert, seier han. - I 1940, då Jonas Sandstøl dreiv med elektrisk installasjon heime på Efteland, fylgde eg han i helene og fekk med meg kvar minste detalj. Då bestemte 10-åringen seg for at han ein gong skulle byggja eige kraftverk. Seinare har eg alltid interessert meg for elektrisk kraft, fortel Tor.

## Som far -

Nå hadde det nok også ein heilt spesiell grunn at gutungen sette seg som mål å bli kraftverk-byggar. Han ville nemleg gjera det same som far hans hadde gjort. Den straumen som skulle først i ledningane Jonas Sandstøl strekte på Efteland i 1940 kom nemleg også frå kraftverk på eigen gard.

- Far var nok litt av ein luren-dreiar, som fekk kraftverket i drift, seier Tor. - På den tida var det berre sentrale delar av Helleland som hadde straum. På Efteland, som låg i ein utkant, var det dårlege utsikter for å bli knytta til det offentlege nettet. Dermed sette far i gang. Og han fekk det til.

## - så son

Og nå, vel 50 år seinare, har også sonen fått det til. Like ved gardstunet på Birkeland renn ein bekk som kjem frå Møgedalsvatnet. Her har Tor bygt kraftverk. I romjula i fjor kunne han skru på brytaren og ta i bruk sine 4 kilowatt eigenprodusert straum.

- Dette dekker ein god del av behovet til oppvarming og lys,

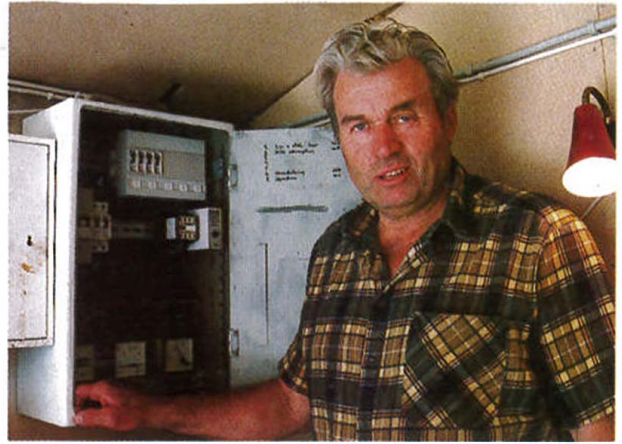
men i tillegg er garden framleis tilkopla Dalane Elverk. Og så brukar me ein del ved til oppvarming. Så på Birkeland frys me ikkje, seier Tor.

## 50 år "planlegging" - 1 år byggetid

Arbeidet med å realisera kraftverkplanane tok ikkje meir enn ca 1 år, då han endeleg kom i gang etter 50 års "planlegging".

- Eg kontakta elverket og fekk klarering for prosjektet. Så var det å få tak i delane. Dysa og skovlane hadde eg frå kraftverket som far bygde på Efteland. Det var i drift til 1950, då garden blei kopla til det offentlege nettet. Dei andre delane fekk eg kjøpt på ulike plassar.

Elles måtte eg mellom anna byggja ei rørgate på 90 meter. Og så måtte eg ha ny installasjon i huset. Det går nemleg



Tor Efteland ved brytarskapet i kraftverket. Her kan han lesa av kor mykje straum verket produserer.

ikkje an å "blanda" min straum med den som kjem frå elverket.

## Hobby og ressursutnytting

Han vil ikkje ut med kva kraftverk-prosjektet har kosta. Men han måtte ha betalt mellom 3 og 4000 kr til Dalane elverk for den straumen han har produsert så langt - i det første halvåret. Det er ikkje for økonomien sin del han har bygt kraftverket, seier Tor.

- Dette er først og fremst ein hobby. Eg har veldig stor glede av å arbeida med dette. Vatnet renn like ved huset. Korfor ikkje utnytta det til noko fornuftig. Ressursbruk og energiøkonomisering er også ei side ved dette. Det fins enorme energimengder, dersom ein vil bruka krafta frå bekkar og mindre fossefall.

Og når eit lite kraftverk først er i drift, har det ei utruleg lang levetid. Ved enkelt vedlikehald som smøring 2 til 3 gonger i året, reknar eg med at kraftverket mitt kan sviva i minst 50 år utan større påkostnader, seier den blide vegvesenmannen og kraftutbyggaren.



Tor ved rørgata på 90 meter som fører vatn frå bekk til kraftverket - som er skjult mellom trea - like ved huset på Birkeland.



Framme fra venstre: Geir Valand, Per Eikemo, Bernt Olav Hanasand, Svein Kyte, og Kåre Taksdal. 2. rekke: Arild Volden, Svein Sivertsen, Inge Egeland, Sverre Julshavn, og Tormod Gausdal. Bak fra v.: Svein Rinden, Alf Jarle Bergene, Narve Steine og Jakob Meling.

## Holmenkollstafetten 1993

Etter mye om og men ble det Holmenkollstafett i år også, men bare med deltakelse i herreklassen. Hvor er alle de spreke jentene i Vegvesenet? Kom frem til neste års stafett.

I år valgte vi å reise med tog, noe jeg tror de fleste var fornøyd med. Hotellet, Scandic Hotell var bra, men kanskje litt langt fra sentrum.

Værgudene var med oss, og alt lå vel til rette for en vellykket stafett. Guttene skuffet ikke, og kom inn til en glimrende tid, 68.31. Ca 18 min. bedre enn i fjor. Noe å bygge videre på til neste år? Ellers hadde vi med to deltakere i Grethe Waitz løpet, Karin Granberg og Anne Karin Øren fra Biltilsynet Stavanger.

Tekst og foto: Anne Marie Torsvik

Vegmeisterskapen i landevegsløp:

## Tre rogalendingar opplevde Sogn

Ennå ein gong har bedriftsidrettslaget ved Statens vegvesen Sogn og Fjordane arrangert Vegmeisterskapet i landevegsløp, og det på ein framifrå god måte.

Nå kan det leggjast til at ramma rundt Vegmeisterskapen er det beste, i og med at det går inn som ein del av Sognefjorden livsstilsveke og halvmaraton er innlagt i Vikingløpet. Den vakraste halvmaratonløypa i verda, reklamerer arrangørane med.

Og mykje rett kan det vera i dette. Turen rundt Esefjorden - frå Balestrand til Dragsvik - er ei stor naturoppleving.

Rogaland hadde berre tre deltakarar. Magne Goga og Harald Sel stilte opp både på Blomstringsløpet (4,2 km.) og Vikingløpet (halvmaraton 2,1 km) og Helge Bakka starta på Vikingløpet. Dette var hans debut på halvmaraton. Helge var godt fornøgd, og det blir nok ikkje lenge før han gir seg i kast med den doble distansen.

I Blomstringsløpet klarte Harald Sel bronse i klasse 50-59 år med tida 15,17. Dette var 8 sek. frå sølvplass. Magne Goa blei nr. 6 i same klasse med 15,56.

Helge Bakka blei nr. 14 i vegmeisterskapen og nr 79 i Vikingløpet kl.40-49 år med tida 1,39,12.

I kl. 50-59 blei Harald Sel nr. 4 i vegmeisterskapet og nr 9 totalt med 1,29,28. Magne Goa fekk 7. plass i vegmeisterskapet og var nr 26 totalt i klassen med 1,40,10. Vinnaren av vegmeisterskapen i kl. 50-59, Richard Kringhaug, Nordland, vann Vikingløpet totalt i denne klassa med 1,24,12.



Rogalendingane etter innkomst på halv-maraton. Frå v.: Magne Goa, Helge Bakka og Harald Sel.

Tekst: Harald Sel  
Foto: Kristin Ese

## For første gang i Grethe Waitz-løpet?

For første gang (så vidt vi vet) hadde Statens vegvesen Rogaland bedriftslag i Grethe Waitz-løpet. Vi reiste sammen med gjengen som skulle til Holmenkollstafetten, og det ble en koselig togtur som gikk veldig fort.

For å si det enkelt, jenter, still opp neste år! Det var en kjempeopplevelse, fra fredag kveld da vi hentet startnummer, til selve løpet lørdag ettermiddag.

Å være 1 av 42 000 damer som varmet opp til løpet i Frognerparken må oppleves. Og alt det vi opplevde under selve løpet kan vi heller ikke få ned på papiret, for da blir vi aldri ferdig. Været var jo med oss, og det gjorde sitt til at alt ble vellykket.

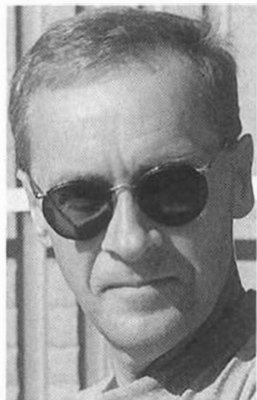
Vi håper at mange flere vil bli med til neste år, det er ikke nødvendig å løpe hvis det passer bedre å gå. Av oss to løp en og en gikk, og vi hadde ikke problem med å finne hverandre igjen.

Neste år lover vi bilder!

Med sportslig hilsen

Anne Karin Øren og Karin Granberg, Biltilsynet Stavanger





## Takk så lenge

Statens vegvesen er ein særst interessant arbeidsplass - mangesidig og spennande. Og ein informasjonsmedarbeidar, som er så heldig å få reisa ein del, blir dessutan kjent med så mange sympatiske kollegaer rundt om i heile fylket. Ikkje minst gjeld dette mellom arbeidarane i utedrifta.

Det er sagt mykje rosande om vegarbeidarane. "Vegarbeidarane har alltid vore rekrutterte mellom dei beste", sa sjukehusdirektør og tidlegare administrasjonssjef i Statens vegvesen Vest-Agder, under årets vårsamling for informasjonsmedarbeidarar i Statens vegvesen. Dette er utvilsomt rett.

Trass i alt det positive ved å arbeida i Statens vegvesen, kan ein få lyst å prøva noko anna - iallfall for ein periode. Frå 1. juli og eit år framover skal eg difor "skifta beite" og arbeida som redaktør i Bygdaposten for Hjelmeland.

Å arbeida som lokalavis-redaktør er elles ikkje noko nytt for meg. I 6 år hadde eg tilsvarande stilling i Bø i Telemark.

Takk så lenge til alle gode kollegaer og samarbeidspartnarar. Eg reknar med å vera tilbake i Statens vegvesen på ettersommaren 1994.

Harald Sel



# RYGJAMAT

Sommertid er grilltid, så derfor er oppfordringen:

## Prøv en marinade på grillkjøttet

Det gir en fantastisk smak og kjøttet blir saftigere enn med bare salt og pepper.

Til lammekjøtt kan vi anbefale følgende marinade:

- 1/2 dl sherry
- 1/2 dl olje
- 1/2 dl soyasaus
- 2 pressede hvitløksfedd
- grovkvernet sort pepper (etter smak)

Til svinekjøtt prøver vi en annen variant:

- 1/2 dl soyasaus
- 1/2 dl vineddik
- 1/2 dl olje
- ingefær (etter smak)

For begge marinadene en fremgangsmåten enkel. Alle ingrediensene blandes sammen i en plastpose. Kjøttet legges i marinaden, knytt igjen og legg posen i kjøleskapet. Vend av og til, så marinaden får trekke inn i alt kjøttet, minst 2 timer må kjøttet få trekke, hels noen timer til, alt etter tykkelsen på kjøttet. Før kjøttet legges på grillen tørkes det godt på alle sider.

Bakt potet kan også lages på grillen. Rull store poteter inn i aluminiumsfolie, og legg dem under rista, i grillkullet. Ca. en time så er de klar.

Begge rettene serveres med en grønn salat og ferskt brød.

Får vi anbefale friske jordbær med fløte og sukker til dessert? Mmm mmmm....

**GOD APPETITT!**



## NYE MEDARBEIDERE



**Kristian Gard**  
Lærling - vedlikehold Tau  
- fra 17. februar



**Unni Helgeland**  
Engasjert kontorfullmektig  
Forsand-pakken Oanes  
- fra 23. april



**Lars Dahle**  
Sjåfor Tau-området  
- fra 1. april

## JUBILANTAR

50 år

**Inge Byrkjedal**  
Nærbø - 24. juli

**Jarl Honoré**  
(for tiden perm.) - 19. august

**Eli Undheim**  
Nærbø - 5. september

**Berit Thornes**  
anl. Austrått - 22. september

60 år

**Per Bollestad**  
Nærbø - 29. juli

**Gerd Horpestad**  
Biltilsynet Egersund - 4. sept.

**Torleif Prestegård**  
Biltilsynet Haugesund - 9. sept.

**Kari Bjørheim**  
Vegkontoret - 16. september

Det er fremdeles noen ledige plasser på årets

## Pensjonisttur

til "Norges tak" i tiden 27. juli til 1. august

Nærmere opplysninger om turen og eventuell påmelding, ordnes av Johan Lund, Vegkontoret

Tlf. 04 50 13 00

Første rekke frå venstre:  
 Njål Hanasand, Hallvard  
 Solheim, Jan Vidar  
 Mattingsdal, Ingvar Bø,  
 Jakob Taksdal, Gaute Vigre,  
 Tor Anstein Rosland. Andre  
 rekke: Anne Lise Njørheim,  
 Pål Undheim, Bjørn  
 Ingebret Serigstad, Per  
 Bollestad, Asbjørn Bøe,  
 Kåre Gilje, Viktor Kjærvoll.  
 Bakerste rekke: Per  
 Skårland, Oddvar Obrestad,  
 Norleiv Undheim, Fred  
 Harald Gilje, Inge  
 Byrkjedal, Jon Husveg,  
 Martin Torland. Desse var  
 ikkje til stades då bildet blei  
 tatt: Eli Undheim, Erik  
 Fjermestad, Kåre Taksdal,  
 Oddmund Mellemstrand.



Vegmeisteren har ordet:

## Laust og fast frå område 5

Vedlikehaldsomsråde 5 ligg midt i det finaste jordbuksområdet på Jæren. Vegstasjonen i området ligg på Søyland i Hå kommune. Dei største tettstadene i området er Vigrestad, Varhaug, Nærbø, Bryne, Klepp og Ålgård.

Av Per Skårland

Vi har 202 km riksveg og 301 km fylkesveg fordelt på kommunane Time, Hå, Gjesdal og deler av Klepp og Bjerkreim. Området grenser til sjøen, med ca 50 km strandlinje, vekslande frå fjell i sør til sandstrender og rullesteinar i nord.

### Vegstasjonen

Vegstasjonen vart bygt i 1964, men med mindre påbygg og utviding av tomta i 70-åra. Dette var ikkje nok. I 1988 måtte det byggjast nytt administrasjonsbygg på ca 200 m<sup>2</sup>. På tomta i dag har vi lagerhall for salt og for strøsand, saltløysingstank på 300 m<sup>3</sup>, lagerbygg for skilt og utstyr, og verkstadbygg med møtesal.

### Biltilsynet

Biltilsynet i Egersund har kontor- og kontroll dager ved vegstasjonen minst kvar onsdag. Dette tilbodet vart etablert i 1989, spesielt for innbyggjarar i Hå kommune. Det er eit godt tilbod som mange nyttar seg av. Det er stor trafikk på området på onsdagar, men dette går

likevel ikkje ut over arbeidet vårt. På denne måten blir mange fleire betre kjende med vegstasjonen. Det er heller ikkje få ungdommar som går glade ut av porten etter å ha greid teoriprøven til førerkort for traktor, og spør om dei i ettertid veit kor vegstasjonen på Søyland ligg.

### Riksveg 45 Hunnedalen

Riksveg 45 gjennom Hunnedalen er den vegstrekninga i området vårt som gir mest hovudbry. Eg har i alle år vore imponert over innsatsen og pågangsmotet brøytemannskapet har vist her. Det vert ein stor dag for oss, og ikkje minst for trafikantane, når anleggsarbeidet er ferdig og det er tofelts veg frå Østabø til Tverrå (Vest-Agder grense).

For vegvesenet og brøytemannskapa vert Hunnedalen framleis ei utfordring. Den skal vera heilårsveg frå vinteren 1993-94. Den siste vinteren har vist at vintervedlikehaldet i Hunnedalen vil kosta ein god del meir enn tidlegare planlagt.

Vi har hatt ei ekstrautgift på ca 450 000 kroner. Det har vore ganske store snømengder og lange uversperiodar. Vi har prøvd så langt som mogleg å halda vegen oppe, men periodevis måtte den stengjast.

Vegen viste seg likevel å vera lettare å halda etter at ein del av den var ferdig ombygd. Slik det ser ut nå vil det vera Vest-Agder som får dei største problema med å halda vegen åpen i uversperiodar.

For å tilfredsstille trafikantane er det svært viktig med samarbeid fylka i mellom, både når det gjeld vegstandard og informasjon. Hittil har dette fungert veldig bra.

### Saltløysing - trafikktryggleik

Sidan 1989 har området vårt vore med i eit sentralt prøveprosjekt for bruk av saltløysing til fjerning av snø og is på vegbanen. På tynt islag og ved rimfrost er saltløysing det beste middelet mot glatt vegbane, men som snøsmeltemiddel er det lite eigna. Dette vart klart for oss etter andre vinteren i prøveprosjektet, og resulterte i forskning på betre utstyr.

Resultatet vart eit nytt, sentralt prøveprosjekt som vart kalla "Fjerning av snøslaps". I to vintrar prøvde vi med ein stor frontmontert kost for å feia bort snø og slaps. Denne var brukbar med fart opp til 25 km/time.

På E 18, strekningen Figgjo - Bue, ca 17 km, prøvde vi ut kva den var god for, men måtte altfor ofte gi opp. Dette skuldast også dei vekslande føreforholda, som f.eks. slaps på Ålgård og tilkøyrte snø i Søylandsdalen, som ikkje lot seg børsta vekk.

I vinter bygde vi eit kombinert ryddeutstyr som kan brukast på fart opp mot 60 km/t. Dette utstyret ventar vi oss mykje av. Eg ser det som veldig viktig for etaten og trafikantane at vi er i stand til å halda vegbanen mest



## Skiltet 50-åring

Ingar Skjølingstad, formann i vedlikeholdsområdet Haugesund, fylte 50 år 11. april i år. Planen hans var å feire dagen stille og rolig på hytta, men de to døtrene hans ville det anderledes.

Ingar ble kidnappet, og med bind for øynene ble han kjørt til Etne samfunnshus, 5 mil unna. Her ventet bortimot 50 feststemte gjester. Det meldes at hovedpersonen samlet seg raskt, fikk på seg dress og slips, og stod løpet ut til langt i de små timer.

På Haugesund vegstasjon ble dagen markert på en helt normal måte: Skiltet!



Til høyre vegmester Tønnes Frøiland og til venstre hovedpersonen selv, Ingar Skjølingstad.

## To og ein halv time igjen

**Trygve Espeland kjører den gule bilen inn på vegstasjonsområdet i Egersund og parkerer, for siste gong som vegarbeidar.**

**- Nå har eg to og ein halv time igjen, seier han frå bilsetet og stig ut. - Den tida skal eg bruka til å rusla rundt her på stasjonen, drøsa med dei arbeidskameratane eg møter og takka for samarbeidet.**

**Tekst og foto: Harald Sel**

Han er bare 62 år, men har likevel arbeidd 41 år i Statens vegvesen. Han er mellom dei som nyttar seg av retten til å slutta 3 år før ordinær pensjonsalder, fordi han har så lang tenestetid.

- Eg vil slutta nå mens eg har god helse. Så har eg eit småbruk på Helleland, og driv med sau og ungdyr. Eg har nok å stella med.

Som så mange andre i Statens vegvesen, er Trygve av vegarbeidarslekt. Bestefaren var anleggsarbeidar. Faren Reinert avslutta eit langt vegarbeidarliv i 1973. Han har fire brør, og alle har hatt arbeid for vegvesenet.

**Trygve Espeland framfor bilen som i mange år har vore hans trufaste "fylgjesvenn" i arbeid og beredskapsteneste.**



Trygve er ein av dei få som i heile tenestetida si har arbeidd i beredskapsstenesta. Det har vore mange og lange økter, ikkje minst i Gyadalen. Store snømengder og fare for isras. - I dei verste periodane måtte ein vera der døgnet rundt for å rydda unna, seier han.

- Har du spesielle minne? spør me.

- Minnene er mange. Men første åra, då eg fór med sykkel langs landevegen, var dei mest spesielle. Og så hadde me 1 time middag. Som regel var det berre ei plage med så lang pause. I dårleg ver kunne ein i beste fall søka ly i eit fjøs, når ein blaut og kald skulle eta nista. Nå er det andre forhold. Me kan krypa inn i ein bil og ha det varmt og godt.

Me takkar Trygve for god innsats og trivelege drøse-stunder, når me gjennom dei siste åra har møtt han ute på vegen under teneste- og reportasjeturar. Han ser på klokka. - To timar igjen, seier han, og ruslar vidare på sin siste runde som tenestemann i Statens vegvesen.

► mogleg svart, utan å bruka store mengder salt som snøsmeltmiddel.

I samband med prosjektet har det dukka opp nye og ukjende problem det tidlegare ikkje har vore fokusert på. Salt oppløyst i vatn når eit mettingspunkt på ca 26% saltinnhald. Kven skulle tru at ei slik saltløysing fryser på minus 2 - 3°C, medan ei løysing på 23% ikkje vil frysa før på ca minus 20 grader. Max frysepunkt får ein ved ei blanding på ca 23%. Dette syner at vi kan oversalta vegane, slik at vi får gjenfrysing på minus 5 - 6 grader.

### Grøntareal langs vegane

Det har i alle år vore ei oppfatning at vegkantane skulle slåast heilt ned til grasrota, elles var det ikkje gjort skikkeleg arbeid. Dette synet har endra seg totalt. Nå skal det vera litt lengde på det gjenståande graset slik at markblomar skal få stå og pynta opp langs vegane. Det har vist seg at vi verkeleg kan ha eit fint blomemotiv langs vegane etter den nye pleiemetoden.

For å få det så fint som mogeleg har det vore eit ønske å suga opp det slegene graset, samt alt papir og plast som dukkar opp når ein slår. Dette har resultert i investering i ein sugande klippar i millionklassen som skal prøvast ut i områda 4 og 5, i samarbeid med Vegdirektoratet.

Vi vil så gjerne ha fine, reine vegkantar. Det gir ei god kjensle å ferdast langs vegar med velstelte vegkantar.

I fellesskap skal vi videreutvikla og betra oss i dei oppgåvene som vert utførte langs vegnettet vårt. Denne kvardagsutviklinga ser eg på som veldig interessant og positiv for oss som arbeider med vedlikehald, men og heile etaten.



Premie til Olav Kallevik:

# Det enkle som er det geniale

**Tekst: Tønnes Frøiland**

**Foto: Nils Roar Holgersen**

På en tilstelning ved Hauge-sund vegstasjon den 26. april 1993, fikk formann Olav Kallevik overrakt blomster og gavesjekk på 5000 kroner av vegsjef Chester Danielsen.

Dette for sin gode ide å konstruere en enkel tralle til bruk ved transport og boring med Cobra. Det er ikke vanskelig å spå at dette tilleggsutstyret til Cobra vil spare mange rygger og ført bli meget populært.

Vegsjefen sa i sin tale at det ofte er det enkle som er det geniale. "Hvorfor har ingen kommet på dette før?" er en uttalelse som følger gode ideer.

Vegvesenet er svært interessert i at de ansatte kommer frem med sine ideer, og etaten vil gjerne vise at den setter pris på kreativitet.

Formannen i forslagsnemda, Gunnar Magnussen sa at det tidlig var klart at forslaget fra Kallevik ville oppnå en så høy poengsum at etaten ville markere det spesielt. Vi gratulerer!



*Olav Kallevik får overrakt velfortjente blomster av vegsjefen. Her ser vi trallen med Cobraen påmontert. Det er enkelt å skjønne at denne innretningen vil lette borearbeidet betraktelig.*

## Tre "Nærbø-produkt" til PIARCK i 1994

På PIARCK-konferansen i 1994 skal 4 norske produkt presenterast. Tre av desse er utvikla ved Nærbø vegstasjon.

PIARCK er den største internasjonale konferansen om vintervedlikehald, og blir arrangert kvar 4 år. Presentasjon av nyvinningar på maskin-sektoren er ein vesentleg del av konferansen. Til vinteren (1994) er konferansen lagt til Seefeldt i Østerrike.

"Nærbø-produkta" som skal presenterast, er desse:

Brøyteutstyr for saltsørpe og snøslaps.

(Maskinen er presentert i dette nr. av Rygiavegen.)

Blandeanlegg for saltoppløysing.

Væskespreiar for saltoppløysing.

Det fjerde norske produktet, som skal presenterast på PIARCK-konferansen, er ein kombispreiar for tørrsalt og saltoppløysing. Denne er utvikla av Statens vegvesen Vestfold.

► Framhald frå side 7

## Verdens beste frå Nærbø

Det er denne maskinen Per, Pål og deira hjelparar på Nærbø har bygd om til verdens beste snøryddemaskin.

### Fire element

Maskinen har 4 element eller ryddereiskap. Alle 4 elementa kan brukast samtidig, i ulike kombinasjonar eller berre eit om gongen, - alt avhengig av føreforholda. Fremst er ei isriveskrape montert. Den er effektiv ved snøsale på

vegen. Deretter har maskinen eit stålskjer eller ein-sidig utkastar. Ryddereiskap nr. 3 er eit slapseelement, effektivt mot "saltvåt" snø og slaps. Til sist kjem børsten eller kosten. Den sopar vegbanen så og seia rein, enten aleine eller i kombinasjon med bruken av andre element på maskinen.

### Produksjon i Norge

Maskinen blir slept og kan brukast på

vanleg lastebil med feste. Styringa av dei 4 elementa skjer frå lastebilen.

Utanom testen på Hardangervidda, er ryddeutstyret prøvekjørt 500 km på E 18 i vinter. Også her var resultatet godt.

- Nå sender Pål og eg konstruksjonen inn til Forslagsnemda i Statens vegvesen. Forhåpentlegvis kjem han i produksjon ved ei norsk bedrift, seier Per Skårland.



## Mortavika og massemedia

Jeg viser til leder i nr 3/93 hvor det konstateres at massemedia i Rogaland dekket ferjeprobemene i vinter på en god og profesjonell måte.

Det er hyggelig med gode tilbakemeldinger for oss som arbeider i media. Det gis også spesiell ros til NRK for den informasjonen denne kanalen ga "da det stormet som verst", en ros som helt klart er på sin plass.

Det er påstanden om at NRK er den beste informasjonskanalen under vanskelige og skiftende værforhold jeg ønsker å kommentere.

NRK er en meget viktig informasjonskanal i fylket. Likevel er Radio 102 A/S en viktigere informasjonskanal i Nord-Rogaland. Jeg underbygger dette med lyttertall fra Radioriksundersøkelsen fra NMI nr 1/93, hvor Radio 102 har en daglig lytting i Nord-Rogaland på 38%, NRK Rogaland 25% og NRK P2 kun 19%. (NRK P1 har 35%).

I tillegg til disse tallene fra NMI har Vegkontoret i Rogaland selv spurt sine trafikanter om hvor de henter sin trafikkinformasjon. Svaret for Nord-Rogaland er entydig: 65% av de spurte henter sin informasjon fra nærradio, altså Radio 102.

I tillegg er Radio 102 direkte tilstede i eteren fra kl 0600 til 2400, og kan umiddelbart gå ut med viktig informasjon til lytterne når det er nødvendig. Når vi samtidig vet at trafikantene er våre lyttere, blir informasjonsformidlingen effektiv.

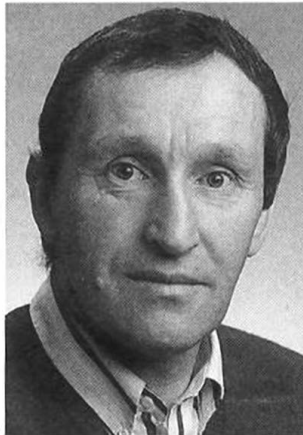
Radio 102 ønsker å presentere seg selv som en serviceradio hvor trafikkservice er et prioritert område. Dersom vi skal klare vår informasjonsoppgave, er vi helt avhengige av å få alle trafikkdata raskest mulig fra trafikksekskap, vegkontor, Trygg Trafikk og alle andre som arbeider med trafikk/reiseliv.

**Harald Dale**

Redaktør i Radio 102

## Lagarbeid for gode resultater

Vi som er så heldige å få arbeide i Statens vegvesen Rogaland har mange ganger stått overfor store utfordringer og krevende oppgaver opp gjennom årene. Men det spørs om ikke de kommende årene vil bli de mest utfordrende og krevende vi har stått overfor. Jeg tenker i første omgang på det som skal skje fra 1. juli og utover når Holler har levert sin rapport.



Vi kan sammenligne den tiden vi står foran med den tiden fotballandslaget og Drillo hadde før kampen mot England. For landslaget var det viktig å forberede seg godt, få tro på seg selv og på laget. Vite at en kunne spille sammen. Det var millioner av nordmenn som krevde et godt resultat. Slik vil det også fortone seg for oss framover.

Vi skal gjennomføre en stor "kamp". Politikere, samfunn og andre forståelsepåere krever at vi blir mer effektive, dvs. gjør en bedre jobb. Dette gjelder etaten generelt og den enkelte medarbeider spesielt.

I den fasen som vi nå går inn i er det viktig at den enkelte engasjerer seg og blir med på laget. Skal vi oppnå gode resultater er det viktig å få til et godt lagarbeid, forberede seg godt og ha tro på det en gjør.

De fleste av oss er skeptiske til forandringer. Vi føler oss tryggest i den gamle gode tralten. Men nå nærmer det nye seg ubønnhørlig. Dermed må den enkelte allerede nå engasjere seg personlig, gjennom sin avdeling og gjennom sine respektive organisasjoner. NITO vil for sin del prøve å bidra til at resultatet blir så godt som mulig. Et godt resultat for vegvesenet kan vi oppnå gjennom et godt samarbeid med andre organisasjoner og ledelsen. Målet må være at vi kommer styrket ut av omstillingen.

Vi skal ikke bare ha omstillinger og nye ting i tiden som kommer. Det venter også krevende oppgaver på alle nivå i vegvesenet. Det er gjerne viktigere enn noen gang før å vise at vi er best innenfor veg og trafikk. En ting som viser at vi er på rett veg er de mange ERK-kalkylene som vi vinner + de vi nesten vinner. Dette viser at vegvesenet er en høyst oppegående og levedyktig organisasjon.

Men til tross for dette, eller kanskje nettopp av den grunn bør vi gå til behandlingen av Hollerutvalgets rapport med en sporty innstilling og med utgangspunkt i at vi kan bli ennå bedre. Skal resultatet bli godt må den enkelte gis muligheter både på den ene og på den andre måten.

Norge kan mer enn å slå England. De har muligheten til å vinne VM i USA. Den samme mulighet og innstilling bør også vi i Statens vegvesen ha.

GOD SOMMER!

**Per Eikemo**

Leder NITOs bedriftsgruppe



C RETURADRESSE:  
POSTBOKS 197  
4001 STAVANGER



RYGJAVEGEN

Fra ferjeterminalen på Hanasand. Mye arbeid er lagt ned i steingjerder, beplantning o.l.  
Resultatet kan vel alle enes om: Praktfullt.