



Nr. 4 – SEPT. 1995 – 23. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



I 55 år har Brødrene Nilsen AIS drive massetransport for Statens vegvesen Rogaland. Her er den eine av båtane, som blir brukt i asfalttransporten, «Basen», på veg mot Jøsenfjorden, rett før Randøy bru og Ølesund skal passerast.

Intervju og reportasje side 12, 13 og 14.

AV INNHALDET

- -Jøss, eg trudde ikkje damer var sensorar
- Intervju med Johan Lund
- Rogaland vann vegcupen i fotball
- Nye maskinkjøp



Statens vegvesen
Rogaland

Vegsjefens 3 minutter...

RYGJAVEGEN

Nr. 4 - SEPTEMBER 1995

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Eva Vivoll

Redaksjonsråd
Lewy Dalen
Halvor Folgerø
Reidun Lanne
John Mathias Mathiassen
Sigurd Sæland
Reidun Vehus

Sats/layout
Bodil Dam Bustad

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Harald Sel

Baksidefoto
Harald Sel

Opplag
1800 eksemplar

I sommer stod det i flere av landets aviser en sak med overskriften : «Veisjefer har for stor makt». Det var samferdselspolitikere på Stortinget som nå ville redusere vegsjefenes innflytelse og gi politikerne større styring med fordelingen av «veimilliardene».

Lokale politikere, - også i vårt fylke - har latt seg intervjuet og kan da bare bekrefte at jo, - det stemmer nok at vegsjefene har for stor makt.

Vegdirektør Olav Søfteland har kommentert denne saken og i et avisinnlegg bl.a. uttalt :

«.....Før langtidsplanen vår og dei årlege budsjetta er behandla i Stortinget, har m.a. fylkeskommunen vore sterkt inne i sakene. Det hender difor svært sjeldan eller aldri at vegsjefane står åleine om dei kontroversielle forslaga. Både Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet og Stortinget har elles godt høve til å sei i frå om ein lokalt har prioritert feil, - og vegsjefane kan som nevnt ikkje byggja anna enn det Stortinget har løyvt pengar til.»

Selvfølgelig er våre Stortingspolitikere klar over disse sammenhengene, - og hverken de, eller våre fylkespolitikere lar seg dominere av maktsyke og ambisiøse vegsjefer. Det er ikke her, men heller i forholdet mellom sentrale og

lokale politiske organ at problemet ligger. Det kommer da også klart fram av det stortingsrepresentantene sier videre:

De sier bl.a. at det i hovedsak er vegsjefene -- OG FYLKESPOLITIKERNE som fordeler pengene og at de lokale politikere ikke tenker ut over fylkesgrensene. Videre sier de at Stortinget ønsker større innflytelse på fordelingen av Opseths veimilliarder.

Og det er nettopp det som nå er i ferd med å skje gjennom reformene i den politiske styringen av vegvesenet. En vesentlig del av veginvesteringene vil bli trukket ut av fylkesrammene og bli fordelt direkte av Stortinget.

Og det vil uten tvil føre til en vesentlig svekkelse av den innflytelsen som vegsjefene måtte ha på disse investeringene. Det vil ikke være lokale politikere eller Stortinget, men Vegdirektoratet og det sentrale embetsverk som overtar vegsjefenes rolle. Fylkespolitikere får i hvert fall ikke mer de skulle ha sagt. Tvert imot så blir deres innflytelse enda mer svekket.



Ferje, svele, kaffi og naturoppleving

Det er ei oppleving å reisa på det naturfagre Nord-Vestlandet. Og så er det desse trivelege ferjeturane. Sjå seg rundt i glede frå ferjedekket, mens ein roar seg ned med kaffi og svele. Det er noko spesielt med svela, denne store, tjukke og mettande pannekaka, som er ein spesialitet på ferjene i Møre og Romsdal.

I sommar reiste eg den nye vegen mellom Fjærland og Sogndal, der ein kjører 9,3 km i tunnelar. Men eg tenkte tilbake på ferjeturen frå Fjærland til Hella, som var «vegen» før tunnelane gjorde ferja overflødig. Som naturoppleving var den turen omtrent på høgde med den mest vidgjetne turist-ferjestrekninga, Hellesylt - Geiranger.

For bygder og distrikt som er avhengige av ferjer, er det eit stort samferdselsmessig framsteg å få fast vegsamband. Men for turistar og turistnæringa kan det vera ei ulempe, når ferjene blir erstatta av lange tunnelar. Frå Aurland til Lærdal er ein t.d. i gang med å byggja ein tunnel på 24,5 km. For norsk samferdsel er dette utvilsomt eit godt prosjekt. Men er det turistvennleg? - Eg er ikkje komen til Norge for å sjå landet frå innsida, sa ein tysk turist i eit fjernsynsintervju. Han peika på eit problem som det er all grunn til å ha i tankane, når nye vegar skal planleggjast i fjord- og fjelllandet Norge.

HARALD SEL

Vegbygging ved dugnad

INNHALD

Vegsjefens 3-minutt	2
Ferje, svele, kaffi og naturoppleving .	2
Vegbygging ved dugnad	3
Jøss, eg trudde ikkje damer var sensorar !	4
G-s-dugnad i Vindafjord	5
Stor innsats for å halda vegtoaletta reine	6
Hallvard Hopland - 33 år ved veggarasjen i Sauda	7
Varselskilt i Vest Agder	7
Areal- og transportplanseksjonen	8
Rema-kake for Hinna-kryss	9
Ny veg Matningsdal - Brusand	9
Påbod om sykkelhjelm ?	9
Høgsfjordsambandet størst	9
Johan Lund - Et fargerikt liv	10
Brødrene Nilsen A/S: Massetransport for Statens vegvesen i 55 år	12
Sekretærkonferanse	15
Vegmerkings-regionmøte	15
MC-trening for sensorene	16
Nye maskinkjøp	16
Mange tiltak for tryggare trafikk	17
Bedriftstur til Sjernarøy	17
Vegvesen-jenter på ide- og handelsmesse	18
Nye medarbeidarar	18
Kryssord	19
Rogalands herrelag Vegcup-mestre i fotball	20
Vegmeisterskapet i landevegsløp	21
Øk osys (Krøsus) skal systemtilpasses	22
Malplassert veginfo hos grannane i nord	22
Stilig rasteplass på Oanes	23
Jubilantar	23
Tillitsvalgtes spalte	23

Av stabsleder Halvor Folgerø



Utbygging av vegnettet er i utgangspunktet et offentlig ansvar. Imidlertid kan det inngås frivillige avtaler med kommuner, andre offentlige instanser og private om finansiering av tiltak på vegnettet basert på forskott eller tilskott, eller en kombinasjon av disse. Ved forskottering blir midlene tilbakebetalt uten renter til nærmere fastsatt tidspunkt. For staten er slike avtaler dermed meget gunstige.

Rogaland har stått i en særstilling på dette området. Det startet med tilskudd fra kraftselskap til veganlegg ved den store vasskraftutbyggingen i Ryfylke på 60- og 70-tallet. Et annet eksempel fra denne tiden er Statoil's medvirkning til nødvendig opprustning av vegnettet i Tysvær da Kårstøutbyggingen fant sted i første halvdel av 80-årene.

Det er nylig inngått avtaler mellom Statens vegvesen og Stavanger og Sandnes om bygging av gang- og sykkelveger der kommunene hver skyter inn 30 mill.kr fram mot år 2000. Vegvesenet går inn med samme beløp. Det er inngått tilsvarende avtaler om miljøtiltak. Videre bidrar Motorveien Stavanger Sandnes AS til at utbyggingen av E 18 til fire felt mellom Hinna og Forus blir framskyndet med minst 2 år.

Men også utenfor storbyområdet har vegvesenet inngått finansieringsavtaler med kommuner, spesielt om bygging av gang- og sykkelveger. Særlig Jærkommunene har vært flittige i så måte, men også Tysvær og Karmøy har meldt seg inn i den eksklusive «finansieringsklubben». I en slik opplisting kan vi heller ikke komme utenom Forsand og Suldal som har vist stor vilje til både å forskottere og å yte tilskott til prosjekter på Rv 13.

I vegvesenet er forøvrig Hå-modellen godt kjent. Opplegget innebærer at oppsitterne deltar med dugnadsarbeid ved bygging av gang/sykkelveger. De utfører underbygningsarbeidet under tilsyn av kommunen. Vegvesenet tar så finishen ved å legge bærelag og dekke. Også i Vindafjord er dugnadsmodellen blitt brukt i flere tilfeller.

Hvorfor er det så stor grad av lokal medvirkning på samferdselssektoren i vårt fylke? En årsak kan være at byområdet Stavanger/Sandnes ikke har bompengering slik som de andre større byene i Norge. Videre har flere kommuner fått store skatteinntekter fra kraft- og oljeutbygging. Disse midlene investerer kommunene i tiltak på samferdselssektoren. En årsak er at kommuner og andre ser så klare fordeler ved et konkret prosjekt at de er villig til å bidra selv for å få en rask framdrift. Endelig kan det være at Rogaland får for liten del av de totale bevilgningene til vegformål.

Avslutningsvis kan det slås fast at lokal deltakelse i finansiering av tiltak på vegnettet har ført til at mange prosjekter er blitt realisert vesentlig raskere enn det vegvesenets budsjetter gir rom for.

Alle som har kjørt opp til førarprøve, opplevde vel ein viss nervøsitet; kanskje ikkje så liten heller.

Og for mange har nok ikkje pulsen blitt lågare, når sensoren dukka opp.

Forestillinga om «den bilsakkyndige» som ein alvorleg, streng og litt bister, middelaldrande mann sit framleis djupt i folk sin bevissthet.

Korleis reagerer ein person med dette biletet av ein førarprøve-sensor, når ei ung og smilande dame dukkar opp og ber kandidaten om å ta plass bak rattet?

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

- Når eg kjem, opplever eg rett som det er at folk ser seg rundt og ventar på sensor. Og når eg så presenterer meg, kjem det kanskje ein kommentar eller replikk, som f.eks.: Jøss, eg trudde ikkje damer var sensorar. Eller: Eg trudde det bare var gamle menn her.

Dette seier Anne-Line Aanonsen. Ho er inspektør ved Trafikkstasjonen i Stavanger. Og ho er ikkje den einaste kvinna i Statens vegvesen Rogaland som arbeider med førerprøver og kjøreskuletilsyn.

Etter at inspektør-yrkesgruppa i alle år har vore 100 prosent mannsdominert, er det i 1995 tilsett tre kvinneløge inspektørar. I tillegg til Anne-Line Aanonsen, arbeider Anne Beate Budalen Hansen ved Trafikkstasjonen i Stavanger



Anne Beate Budalen Hansen fyller ut dei nødvendige skjema og kandidaten pustar letta ut, etter å ha klart førarprøven for tungt kjøretøy.

- Jøss, eg trudde ikkje damer var sensorar !

og Reidun Apeland er tilsett ved Trafikkstasjonen i Haugesund.

Anne-Line Aanonsen

Alle dei tre begynte i stillingane sine i januar i år, men ei av jentene, Anne-

Line Aanonsen, er frå før godt kjent med Biltilsynet og Statens vegvesen. Alt i 1991 blei ho tilsett som inspektør i eit vikariat. Seinare har ho hatt fleire vikariat og vore kjørelærer innimellom.

Anne-Line har ein allsidig bakgrunn, også innanfor område som har lite med trafikk

Reidun Apeland bak på motorsykkelen under ein førarprøve i Haugesund.



og motorkjøretøy. Ho har arbeidd innan hotell- og restaurantfaget. Ei tid arbeidet ho med rekneskap og skadeoppgjer i eit forsikringsselskap. Seinare blei det utdanning ved Trafikkfagarsskolen og arbeid som kjørelærer.

Anne-Line seier at ho trivst med arbeidet i Statens vegvesen og at ho, som første kvinnelege inspektør ved Biltilsynet i Stavanger, blei møtt med ei positiv haldning.

- Miljøet her er kjempegodt. Eg har fått ei veldig god mottaking frå dei mannlige kollegaene og dei har gitt meg fin oppbakking, seier ho.

- Korleis er det å vera sensor i forhold til å vera kjørelærer?

- Risikoen er iallfall større ved å vera sensor enn kjørelærer, særleg gjeld dette



Anne-Line Aanonsen var den første kvinnelege inspektøren i Statens vegvesen, då ho i 1991 blei tilsett i eit vikariat ved Biltilsynet i Stavanger.



Reidun Apeland iført motorsykkeldress, og klar for ein ny førarprøve.

på motorsykel-sida. Som kjørelærer blir ein kjent med eleven frå første timen, mens ein til førarprøven møter ein heilt ukjent person. Så eg har vore ute for eit par smell under førarprøve-kjøring. Den eine gongen blei me påkjørt bakfrå så pass at eg måtte på sjukehus og gjekk med stiv nakke eit par veker, seier Anne-Line.

Anne Beate Budalen Hansen

Anne Beate Budalen Hansen har bakgrunn frå forsvaret, med mellom anna Hærens transportkorps befalskule i Vatneleiren. Ho har også arbeidd som kjørelærer i forsvaret.

Anne Beate seier at ho trivst med arbeidet som inspektør, men det er ein ganske slitsam jobb.

- Ein blir ganske sprengt i hue, når ein kjører førarprøver - og skal konsentrera seg ein heil dag, seier ho.

- Får du reaksjonar på at ei kvinne er sensor?

- Nokre kommenterer at det er positivt å møta ei kvinne som sensor. Elles vil alle kjørelærarane «testa ut» dei nye sensorane, og dette gjeld nok ikkje mindre når ein er kvinne. Her gjeld det å vera konsekvent og bestemt. Blir dei då sure så får dei bli sure, og ferdig med det, seier Anne Beate.

Reidun Apeland

Reidun Apeland har også gått Hærens transportkorps befalskule i Vatneleiren. Dessutan har ho gått Trafikkfagarsskolen og ho har toårig studium i transport og økonomi ved Møre og Romsdal distriktshøgskule. I to år har ho vore kjørelærer og ho har arbeidd som bussjåfør.

- Eg har lenge sikta meg inn mot arbeid i Statens vegvesen og Biltilsynet, så eg føler at eg har hamna midt i smørauga, seier Reidun. Ho var litt spent på korleis dei mannlige kollegaene ville reagera på at stasjonen for første gong fekk ei kvinne som inspektør. Men det har gått bra.

- Eg har blitt godt og seriøst mottatt, seier ho.

- Men kva med førarprøve-kandidatane og kjørelærarane?

- Overfor kandidatane har eg litt problem med å bli oppfatta som sensor. Når eg ropar opp kandidatar f.eks, trur dei gjerne at eg er kontordame.

Elles føler eg nok at eg må jobba hardt for å få respekt, f.eks overfor kjøreskulane og kjørelærarane. Slik er det vel for alle nye inspektørar, men eg trur nok at ei dame må stå på ekstra hardt, ein må nok helst jobba 110 prosent, seier Reidun.



G-s-dugnad i Vindafjord

Langs riksveg 11 mellom Knapphus og Sjurseike i Vindafjord blir 800 meter ny gang- og sykkelveg ferdig i haust. Vegen blir knytta saman med eksisterande veg, slik at det nå blir vel 3,5 km samanhengande gang- og sykkelveg.

Som ved fleire andre gang- og sykkelveggar i Vindafjord, er også denne bygd etter den såkalla Hå-modellen. Det vil seia at det er gjort ein stor dugnadsinnsats frå dei som bur i området.

Statens vegvesen sin del av utgiftene blir omlag 350.000 kroner som i hovudsak er kostnadane til bærelag og fast dekke. Grunnforholda er vanskelege på den strekninga vegen er bygd. Difor har kostnadane ved bærelaget vore ein del større enn det som er normalt.

Stor innsats for å halda vegtoaletta reine

- Dei som grisar til skulle ha vaska opp etter seg sjøl, seier Allis Røyland

Når me er ute og reiser, må me av og til innom eit offentleg toalett. Og det må innrømmast at me som regel er litt skeptiske, når me går inn døra.

Når ein har farta ein del kringom i landet og vore innom diverse vegtoalett, har ein stundom opplevd ganske ufyslege tilstander.

Men la oss med ein gong slå fast: Når ein av og til opplever tilgrisa vegtoalett, så er ikkje dette reingjeringspersonalet si skuld. Dei aller fleste som har ansvar for reinhald, tek oppgåva si svært alvorleg.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

I så måte er nok Allis Røyland representativ. Ho har ansvaret for reinhaldet på vegtoaletta ved Råse bru og i Tronvika tett ved Moi på E 18. Ved Råse bru har ho hatt dette arbeidet sidan 1983 og i Tronvika sidan toalettet blei oppsett i 1992.

Luktar reint

Me steig inn på toalettet i Tronvika, etter at Allis var ferdig med dagens reingjering. Her var alt, både golv, vegger og tak, skinande reine. Lukta var frisk og god, og ikkje den påtrengande dunsten frå all slags middel som gjer at det skal lukta friskt, men som ikkje gjer noko med årsaka. Her lukta det rett og slett reint, og det var ei fryd å koma inn.

Ein og annan «gris»

Men så er spørsmålet: Kor lenge er det så reint og innbydande, etter at Allis er ferdig med dagens vask?

- Når eg gjer skikkeleg arbeid og det er reint, så oppfører dei fleste seg deretter, seier Allis. Ho trur det er ein vesentleg ting, at når det er reint og i orden, så føler dei fleste eit ansvar for at det skal vera like fint når dei forlet

toalettet. Men så kjem det ein og annan «gris», som gjer sitt beste for å gjera det ufysleg. Dei kan etterlata seg drit både på toalettskåla, på golvet og stundom til og med på veggene.

- Kva tenkjer du då, Allis? spør me.

- Dei skulle vore her og vaska opp etter seg sjøl. Det tenkjer eg, og så kan det «koka» i meg av eit slag sinne. Spesielt når eg nyleg har gjort mitt beste for å vaska skikkeleg, og så kjem det ein slik gris.

Og så tenkjer eg på korleis trafikantane, som er innom toalettet, opplever dette. Folk kan tru at det er eg som ikkje vaskar skikkeleg. Eg prøvar å kopla ut slike tankar, men det er ikkje lett.

Små problem med turistar

- Er det vanskelegare å halda toalettet i stand på sommartid, når mange turistar er innom?

- Nei, svarar Allis. - Det går stort sett bra i ferien. Som det ser ut, er det sjeldan turistar som grapsar til. Elles møter eg ofte hyggelege bilturistar, mens eg er på arbeid. Særleg i Tronvika er det mange som stoppar. Det hender rett som det er at dei gir meg skryt for at det er reint og fint på toalettet. Slikt er oppmuntrande.

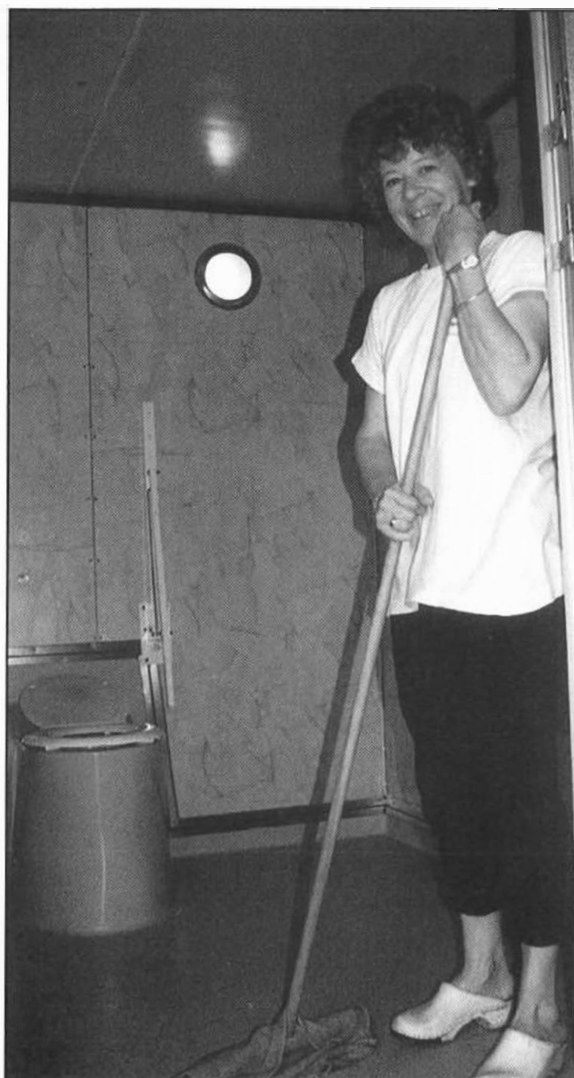
Steling og hærverk

Mellom dei som er innom vegtoaletta er det ikkje berre «drittsekkane» som skapar problem for Statens vegvesen og fører til ekstra kostnader for etaten. Kort tid før

me var på Moi hadde t.d. ein eller annan hatt moro av å brenna bål på golvet i handicap-toaletta både ved Råse bru og i Tronvika. Ingen av toaletta brann ned, men skader blei det - og ein masse sot, som førte til omfattande ekstravasking. Direkte hærverk er det også av og til. Ein går til verks med rå makt, og øydelegg det som kan øydeleggjast. Betydelege kostnader for Statens vegvesen også det.

Og så er det stelinga. At toalett-papir-rullane forsvinn, kan vera ille nok. Men Allis Røyland kan fortelja at også andre ting forsvinn.

- Varmeomnane blir stadig stolne. Elles forsvinn lampekuplar og lyspærer, ja det er heilt utruleg kva folk kan sjå mon i å ta med seg. Det er synd at det skal vera slik. Det er jo for å yta god service overfor trafikantane at Statens vegvesen set opp vegtoaletta. Då er det fortærande at nokre læ skal øydeleggja for det store fleirtalet som oppfører seg eksemplarisk, seier Allis Røyland.

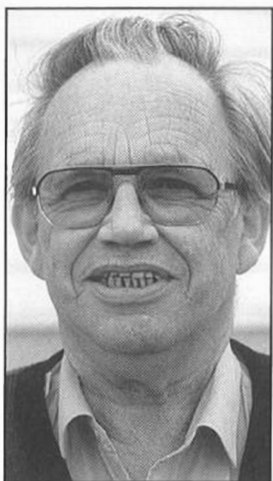


Allis Røyland i arbeid med vask av vegtoalettet i Tronvika

Etter 33 år ved veggarasjen i Saudasjøen:

- Godt å vera pensjonist og få dyrka interessene

AV HARALD SEL



Hallvard Hopland

Hausten 1993 slutta Hallvard Hopland i Statens vegvesen, etter 33 år som førmann på verkstaden i Saudasjøen.

- Eg hadde gode og interessante år i Statens vegvesen, seier han. - Ludvig Prante og Audun Løken tilsette meg. Elles er det ikkje minst Harald Gederø eg har hatt mykje å gjera med, han er alle tiders. Men elles må eg vel seia at heile etaten har vore alle tiders, - alle, like opp til toppen.

Røldøl

Han har også funne seg vel til rette i Sauda, røldølen Hallvard Hopland. - Folk i Sauda er veldig greie. Eg kom fort inn i miljøet her, og likar meg svært godt.

Men i Røldal har han gard, den som han vaks opp på. Og som pensjonist får han meir tid til å vera på den.

- Det er ikkje rare garden, berre eit lite småbruk. Under krigen f.eks. hadde me ei ku og 10 - 12 geiter. Nå er det ingen dyr, men eg slår høyet, så det ikkje skal veksa til med kratt. Eg er der mykje, særleg om sommaren, fortel han.

Odda og Stavanger

Nå er ikkje Hallvard fødd i Røldal. Dei første tre åra sine hadde han i Odda, der faren, Nils Hopland, arbeidde i Tyssedal og på smelteverket i Odda. Men så fekk

faren arbeid i Statens vegvesen i Røldal, og dei flytta dit.

Etter at Hallvard var ferdig med skulen, flytta han igjen til Odda for ei tid. Eit år arbeidde han i ei forretning og han var innom smelteverket. Men i 1951-52 bar det til Sauda og utdanning på yrkesskulen der.

Deretter fekk han arbeid på ein elektrisk forretning i Stavanger, før han i 1953 fekk arbeid på verkstaden til Braathens SAFE på Sola.

«Lenger» til Røldal enn til New York

Hallvard fortel at noko av det han minnes best frå tida i Stavanger er reisene heim til Røldal. Nå var ikkje det noko nytt å reisa mellom Røldal og Stavanger. Stavanger og ikkje Haugesund har vore «byen» før røldølane, seier han. Men reisa tok lang tid.

- Me tok buss til Nesflaten. Den gjekk klokka tre om ettermiddagen, og så måtte me overnatta på Nesflaten for å ta båten over Suldalsvatnet neste morgon. Til Stavanger kom me om ettermiddagen. Frå Stavanger til Røldal var det like tungvint. Ein flykaptain i Braathens SAFE sa ein gong til meg: «Du brukar mykje lenger tid på å reisa heim til Røldal enn eg brukar til New York. Og det hadde han jo rett i, ler Hallvard

Slektgransking og lesing

Hallvard valde å bli pensjonist 63 år gammal. Han seier at han ikkje angrar på det.

- Eg driv med så mange ting. Men hovudinteressa er slektgransking, og det passar godt for ein med skriveløe. Og så les eg mykje. Det kan vera historie og romanar av f.eks. Saudas eigen Kjartan Fløgstad. Eg skal ikkje klaga over han.

Men Hallvard legg til at det ikkje går an å lesa så mykje at ein ikkje held seg i aktivitet og får mosjon. Det får han på garden i Røldal, men elles går han lange turar kvar dag.

Så har han fire barnebarn, frå 16 til to år.

- Det blir mykje springing for- og med dei. Elles arbeider kona mi i halv stilling på sjukehuset, så eg tek ein del husarbeid også, seier den blide pensjonisten.

Frå mange til få

- De blei få på slutten, som sokna til veggarasjen i Saudasjøen. Korleis føltes det? spør me.

- Me var 15 på det meste. Nå er det berre to arbeidarar som har base her. At me blei så få, var jo ikkje kjekt. Der ein bur ønskjer ein gjerne at det skal vera aktivitet. Det var ei stor endring, etter kvart som me blei færre og færre. Men eg tenkjer ikkje på det nå. Eg hadde mine 33 år på veggarasjen, og - som sagt, det var gode år, seier Hallvard Hopland.



Varselskilt i Vest Agder

Statens vegvesen Vest Agder prøver seg med nye former på varselkilt. Fotoet viser eit eksempel frå Sinnes i Øvre Sirdal, der skiltet har fått ein form som er godt i samsvar med svingane det blir varsla om. Foto: Bjørg Bollestad.

Det nye Vegvesenet

Den store omorganiseringa frå 1. juli førte til omfattande endringar i oppgåver og arbeidsfordeling. Både innanfor og utanfor Statens vegvesen vil det ta si tid å bli fortruleg med alle endringane og vita kor - og til kven ein skal venda seg i samband med ulike ansvars- og arbeidsområde.

I Rygjavegen vil me yta vårt bidrag for å informera om dette. I nokre nummer framover vil me presentera ein del av seksjonane som inneber størst endring i forhold til tidlegare organisering. Me startar her med Areal- og transportplanseksjonen.

Areal- og transportplanseksjonen på Trafikkavdelinga

Trafikkavdelinga har ansvaret for overordna analysar av vegnettet med utgangspunkt i tilhøva når det gjeld eksisterande arealbruk, trafikk, vegstandard og miljø. Behov for tiltak på vegtrafikksystemet vert såleis signalisert frå Trafikkavdelinga. Areal- og transportplanseksjonen er sentral i denne samanhengen.

AV MARIANNE A. ERTSAAS

Seksjonen har følgjande ansvarsområde

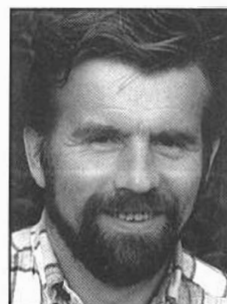
- Handsaming av arealplanar frå kommunar o.l..
- Transport- og trafikkplanlegging, herunder trafikk-tellingar og -prognosar.
- Registrering og forvaltning av miljødata samt prioritering av miljøtiltak.
- Styring og utvikling av Vegdatabanken.
- Ajourhald og presentasjon av eksisterande situasjon for vegnettet.
- Behovsanalysar for framtidig utbygging.
- Rutevise temaplanar.

Nokre sentrale oppgåver i 1995/96

- Framskaffe grunnlag for revisjon av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007, samt ivareta sekretariatfunksjon.
- Deltaking i revisjon av Transportplanen for Nord-Jæren.
- Etablere beregningsverktøy for før-/etterundersøkingar i byområder.
- Bruk og tilrettelegging av informasjon frå Vegdatabanken.



Marianne Auran Ertsaas
Seksjonsleiar
NVVP; Transportplanlegging



Terje Marvik
Trafikktellingar, fartsmålingar ute



Tom Koll Frafjord
EDB-verktøy-ansvar
Trafikk- og behovsanalysar



Svein Nyback Nilsen
Handsaming av arealplanar



Thorvald Kåre Lone
Vegdatabankleiar



Magne Goa
Styring og ajourhald av trafikktellingar og fartsmålingar
Referansesystem for vegnettet



Ivar Hebnes
Sekretariat NVVP
Miljødata; Støy- og luftforureining

Ny veg Matningsdal - Brusand

Rett før fellesferien blei det lagt asfalt på det som var att av grusveg på fylkesveg 133 mellom Brusand i Hå og Kartavoll i Time. Dermed er ein ferdig med opprustninga og forsterkinga av heile denne viktige vegstrekninga på tilsaman ti km.

Det siste arbeidet, som er utført i 1994 og 1995, omfattar fem km veg. Arbeidet har totalt kosta omlag åtte millionar kr. Staten har dekkja 60 prosent av midlar til forsterking av viktige fylkesvegar. Hå kommune har dessutan skote til i overkant av 700.000 kr til innløyning av grunn.

I samband med at vegen var ferdig, hadde Jærbladet ein prat med tre av dei som bur langs vegen, Jostein Matningsdal, Otto Topdal og Eldor Madland. Dei uttalar seg svært rosande om Statens vegvesen og arbeidarane på anlegget, og seier mellom anna til Jærbladet:

- Vi er verkeleg imponerte over arbeidarane frå Statens vegvesen. Dei slo ihel ein gong for alle myten om at i vegvesenet er det to mann som kviler på spaden, medan dei studerer tredjemann som arbeider. Berre sjå kor flott dei har gjort det. Flotte murar, fine kantar, utbetring av skarpe svingar og ein mykje trygge veg for oss alle.

Påbod om sykkelhjelme?

Vegdirektoratet har rekna ut at omlag 13.500 syklistar vil skada seg i løpet av 1995.

Neste år skal eit forslag til nye trafikkreglar for syklistar ut til høyring, men i Vegdirektoratet er ein i første omgang ikkje innstil på å innføra påbod om bruk av hjelm.



Sjef for Rema 1000 Hinna, Arild Nygård, overrekker kaka som takk for godt samarbeid og godt arbeid. Frå v.: Kristian Olsen, Magne Hove, Magnus Danielsen, Arild Nygård og Agnar Aasheim.

Rema-kake for Hinna-kryss

Hinna sentrum har fått ei meir smidig og sikker trafikkavvikling. Statens vegvesen har bygt om og kanalisert krysset og vegane inn til krysset. Mellom anna er det bygt rundkjøring og det er bygt fortau og sykkelbane i det sterkt trafikkerte krysset på riksveg 44. Dessutan er det bygt ut parkeringsplass ved Rema 1000-butikken og banken som har lokale i Hinna sentrum.

Då arbeidet var avslutta troppa sjefen for Rema 1000 på Hinna, Arild Nygård, opp på brakka med bløtkake til arbeidarane og anleggsleiinga. Nygård sa at kaka er meint som takk og honnør for godt arbeid og fint samarbeid både under planlegginga og i byggeperioden.

- Me var litt redde for at det ville bli store problem i anleggsperioden, både for kundane våre og for oss. Men dette har gått utruleg godt. Me har nesten ikkje

merka ulemper mens arbeidet pågjekk, og resultatet har blitt veldig bra, sa Arild Nygård mellom anna.

Ombygginga i Hinna sentrum har kosta omlag 500.000 kroner. Rema 1000 har gitt eit tilskot på kr. 250.000 til arbeidet.

Oppsynsmann Agnar Aasheim seier at ombygginga har ført til ei mykje betre trafikkavvikling og tryggare trafikk.

- Hinna sentrum har tidlegare vore ein «korka plass». Etter omlegginga har ikkje minst bussjåførane sagt seg veldig fornøgde med forholda. Tidlegare hadde bussane problem med å koma seg fram, særleg i rusjtidene. Også folk på bensinstasjonen og andre som held til i Hinna sentrum har gitt tilbakemeldingar om at det nå er ein heilt anna flyt i trafikken enn tidlegare, seier Agnar Aasheim.

Høgsfjordsambandet størst

Tendensen frå 1994 med auke i biltrafikken i Høgsfjordsambandet og nedgang i trafikken i Tausambandet, har halde fram i 1995. Høgsfjordsambandet har nå større bil-trafikk enn Tausambandet, og er det største i fylket. Derimot er Tausambandet størst når det gjeld persontrafikk.

Et fargerikt liv

- i og utenfor vegvesenet

Da Rygjavegens utsendte en fin vårdag i mai dro på besøk til Johan Lund, tidligere adm.sjef på vegkontoret, var utgangspunktet for reportasjen en prat om georginer, gladiolus, laupstikke og mange andre vekster som finnes i den nesten 3 mål store hagen. Men etter mange trivelige timer på terrassen hans, var det klart at historien om et rikt, aktivt og interessant liv måtte fram i lyset.

TEKST OG FOTO: EVA VIVOLL

Johan Lund ble født 6. august 1924 som nummer 4 i en søskenflokk på 7. De to første årene av sitt liv bodde han hos foreldrene på gården på Ullandhaug. Da femtemann var ventet, ble det bestemt at Johan midlertidig skulle flytte til sin farbror Eilert og faster Barbro, som var barnløse. De hadde året før kjøpt huset på Gausel som Johan eier i dag. I 1931, ved skolestart, fikk han valget om å flytte tilbake til foreldrene eller bli på Gausel. Han hadde det fint på alle måter på Gausel, men her var få unger på samme alder. I nabolaget var det mest sommerhus og hytter for Stavangerfolk, og det ville bli en ensom skoleveg. Han valgte derfor å gå på folkeskolen på Tjensvoll, og flyttet tilbake til Ullandhaug.

I 1938 begynte Johan på middelskolen, og etter eget ønske flyttet han igjen til Gausel. Men allerede i juni 1940 bar det tilbake til Ullandhaug. Da kom krigen, og tyskerne okkuperte huset. I løpet av krigsårene fullførte han gymnaset, samtidig som han arbeidet på gården på Ullandhaug. Først i 1945 kunne Johan flytte tilbake til Gausel, og hadde hjemmet der som base mens han tok videre utdannelse.

Utdannelse

Av farbror og faster ble han tidlig rådet til å få seg en teoretisk utdannelse. De hadde oppdratt han som sin egen, og ønsket å hjelpe han økonomisk med utdannelsen. Høsten 1946 gikk turen til Oslo og det juridiske fakultet. Det var et tidligere kurs i polititjeneste og etter-

følgende arbeid med landssvikoppkjøret i 1945/46 som ledet han inn på jusstudiet.

Nøye regnskap

I 4,5 år bodde Johan på Oslo Indremisjons ungdomshospits i Pilestredet 33. Det kostet da 160 kroner i måneden, med fullpensjon, men prisen steg i løpet av studietiden til hele 197,59! Det var ikke mye som gikk til lommepenger på den tiden. Men forbruket er nøye ført opp i den unike notisboken som han har tatt godt vare på. Her kan man følge med på inntekter og utgifter fra dag til dag, måned til måned og år for år. Slår vi opp på oktober 1946 ser vi at han den 1. oktober brukte 10 øre til veiing, 20 øre til trikk og 2 kroner til firmerker, mens han samme dag fant 10 øre, og alt er ført nøye opp.

Allsidig arbeidserfaring

I 1951, etter avlagt juridisk embetseksamen, begynte arbeidslivet for alvor.



«Og om den gamle benk i hagen, kunne fortelle hva den hadde sett» synges det i sangen. Også Johan Lund sin hvitmalt benk kunne nok fortalt oss et og annet.

I løpet av de 12 årene som gikk før han begynte i Statens vegvesen, fikk han variert arbeidserfaring. Han arbeidet en tid som politikonstabel for å styrke ordenstjenesten under sildefisket i



Røde roser i full blomstring er et syn for øyet.

Oktober måned 1946	
okt. 1	Kassa-beholdning 97 14
"	Fra hovedkassa 200 00
"	Veiing 0 10
"	Trikk 0 20
"	Firmerke 2 00
"	Finnst 0 10
"	Utbelt skett 200 47
"	Rept 0 25
"	5 Moterace best 2 00
"	Fjord N.U.F.M. 16 50
"	Fra hovedkassa 100 00
"	Pengje ok 160 00
"	Røye 0 60
"	Fra hvidtstjeb 36 00
"	Tænet 0 10
"	6 Fikk Nordmark 1 00
"	Kaffe 0 25
"	11 Skrog Gaus 1 00
"	Veiing 0 10
"	12 Skrivemaskin 1 75
	Disposisjon 445 84 570 53



Thujopsis Thujaen (vokstthuja) er ca 80 år gammel, og selv en stor mann blir liten i forhold.

Egersund. Han var dommerfullmektig hos Sorenskriveren i Hafirsfjord og politifullmektig i kriminalavdelingen på Rogaland politikammer. Som politifullmektig arbeidet han de siste årene ved ordensavdelingen, og fikk i den forbindelse utstrakt samarbeid med Gimnes, Prante og Sømme (navn som er kjent for de fleste med litt fartstid i Statens vegvesen Rogaland).

Kontorsjef på vegkontorene

Det var vegkontoret i Nordland som opprettet den første kontorsjefstillingen i 1956. I 1962 ble det søkt etter kontorsjef i Rogaland. Da hadde diskusjonen gått en tid om det skulle kreves teknisk eller juridisk bakgrunn. Johan Lund søkte, fikk stillingen og tiltrådte 1. juli.

Det viste seg da at i 17 av 18 fylker ble det ansatt jurist i stillingen. Det var Gimnes som var vegsjef på denne tiden, og selv om det ikke fantes noen klar stillingsbeskrivelse, hadde

Gimnes sin bestemte oppfatning om hvilke arbeidsoppgaver kontorsjefen skulle utføre: Bistand i vegvesenets juridiske saker.

Tilbake til jussen

Etter som årene gikk, tok administrative oppgaver mer og mer tid. Og i mai 1975 ble stillingsbetegnelsen endret fra kontorsjef til administrasjonssjef. I denne stillingen virket Johan i 7,5 år. I løpet av disse årene begynte vegkontorene å ansette juridiske saksbehandlere. Johan begynte i slik stilling i februar 1987. Økende bruk av data hadde han liten sans for, og det var nå en fin anledning til å få en passende avtrapping mot pensjonsalderen.

Positive år

Johan Lund forteller om stor utvikling og mange endringer i vegvesenet opp gjennom årene. Ved endringer i veglov, kommunelov og forvaltningslov forteller han med entusiasme om gleden ved å få være med på opplæringen i alle ledd i etaten.

Ellers forteller Johan om et godt og nært samarbeid med alle avdelinger, der han har lært mange personer å kjenne, og også knyttet nære vennskap.

Reiselyst

1. januar 1993 gikk Johan over pensjonistenes rekke, men uten å gi slipp på et aktivt liv av den grunn. Han har de siste 8 årene vært vegsjefens kontaktperson for pensjonistforeningen. Reiser er en av hans store interesser, og det er vel nett-

opp derfor han har påtatt seg å medvirke til pensjonistforeningens årlige turer. Opplevelsene har vært mange på disse turene, som har gått på kryss og tvers i Norge, Sverige, Danmark, Tyskland, Nederland, Østerrike og Italia. Men også på egenhånd har Johan reist mye. Da har reisene ofte gått utenlands. Både Nord- og Sør-Amerika, Kina og Sovjet har han besøkt, i tillegg til pakketurer til «Syden».

Markens grøde

Den praktfulle hagen, som var den egentlige grunnen for besøket, hadde nok fortjent både mer spalteplass og bilder. Eiendommen «Rosenlund» fikk han etter sin farbor og faster i 1953 for skatte-takst, som dengang var 12 000 kroner, men han flyttet ikke inn før i 1960 da faster døde. Og han vet å holde orden på den 2,8 mål store hagen.

Man skulle tro at plenklipping, bær- og frukttrær, prydbusker, stauder, knoller, urter og sommerblomster skulle være nok til å holde pensjonisten ung og sprek. Men han vet også å benytte alle godene hagen fører med seg. Som enkemann er det Johan selv som tar seg av konserveringen av markens grøde. Syltetøy, gele, saft og vin gir sommerglede hele vinteren gjennom.

Samvær med andre

Og Johan vet og å glede andre med sine goder. Vennelag er stadig på besøk. Om sommeren, enten ute i den overbygde peisestuen, eller i solkroken. Da spilles det krocket eller boccia, samtidig som det smakes på de forskjellige herligheter. Men også vinteren blir benyttet til godt samvær. Johan er en mester i å lage sammenkomster, noe som også mange av oss i vegvesenet har fått erfare. Med mat og drikke, og ikke minst gode forteller-

egenskaper skaper han den rette setningen.

Undertegnede kan skrive under på at både syltetøy og vin smaker fortreffelig, og ønsker Johan mange gode og aktive pensjonistår framover.



En velfrisert plen rundt Japansk hengeskibær og et vell av tulipaner. Fikk noen lyst til å springe barbeint?

Massetransport for Statens v

Den første krigssommaren - for 55 år sidan, frakta Brødrene Nilsen den første skipslasta for Statens vegvesen Rogaland. Seinare har frakdebåtane til brørene Bjørn og Peder Jakob Nilsen frå Visnes på Karmøy stått for det meste av Vegvesenet sin sjøverts massetransport, - sand, singel, grus og asfalt. I seinare år har transporten frå asfaltverket i Jøsenfjorden vore dominerande. I sommarsesongen går det unna med asfalttransport så og seia døgnnet rundt for dei to båtane til Brødrene Nilsen A/S, «Basen» på 580 tonn og «Anders Bas» på 1000 tonn.

- Det var bestefar min som begynte med sjøtransport. Han skaffa seg ein slupp med segl i 1927 og frakta sild frå Island, fortel Bjørn Nilsen. Sjøl var Bjørn første gongen med på sildafrakt til Island i 1937. Då var han 16 år.

Seinare har det blitt eit langt liv i fraktfart for Bjørn Nilsen og broren Peder Jakob. I dag har i stor grad ein ny generasjon overtatt. Bjørn har tre søner og Peder Jakob ein son som arbeider i firmaet. Til saman er det ni tilsette i Brødrene Nilsen A/S utanom Bjørn og Peder Jakob Nilsen.

Asfalt-skuffling på «17. mai»

Den første båten som Brødrene Nilsen brukte i massetransporten for Statens vegvesen, heitte «17. mai». Dette var ein ombygd fiskebåt, og lasteevna var 80 tonn. Båten var i bruk frå 1940 til 1953.

Dei første åra gjekk det på transport av strøsand, singel og grus. Første asfalttransporten var i 1946, fortel Bjørn Nilsen.

- «17. mai» låg i Sandnes. Asfalten blei frakta dit med lastebilar, som tippa massen ned i lasterommet. Verre var det når me skulle lossa; det var på Kyvikkaia i Haugesund. Me hadde ingen tekniske hjelpemiddel, og måtte skuffa asfalten ut. Før me tok til med det arbeidet måtte me opp i byen og kjøpa oss tresko-sålar. Det isolerte ein del for varmen, men beina hadde det ikkje godt. Asfalttransport var eit hardt og skjete arbeid dei første åra

I fremste rekke

Betre blei det frå 1950. Då fekk Brødrene Nilsen ein båt i tillegg til «17. mai». Dette var den første «Basen» og den første stål båten.

Men det største framsteget var at båten, som den første i Rogaland, hadde grabb som i særleg grad gjorde lossarbeidet lettare. I heile

Norge var berre ein lastebåt utstyrt med grabb før «Basen».

- Me har vore opptatt av å liggja i fremste rekke, når det gjeld tekniske nyvinningar og andre forbetningar, seier Bjørn Nilsen.

- F.eks. var me først i Norge med å installera aluminiumsluker til deksel over lasterommet. Før det bruka me treluker med to til tre presenningar over asfalt-lastar. Tidlegare var det ein stor jobb, når trelukene skulle av og på. Aluminiumslukene kjører ein mann lettvtint av og på med vinsjen.

Hard konkurranse

Gjennom 55 år har Brødrene Nilsen i det alt vesentlege slått ut andre båtfraktfirma i konkurransen om sjøverts massetransport for Statens vegvesen Rogaland.



Bjørn Nilsen

- Ja, me har vunne alle anbuda fram til i dag. Det har halde hardt mange gonger, men me har klart å hala det i land. Og med hard konkurranse blir prisane pinte ned deretter. Så det er ikkje så lett å få det til å gå ihop økonomisk. I den



Mannskap frå «Basen» og «Anders Bas» ombord på «Basen». «Anders Bas» ligg her ved kaia for å få lasta opp 1000 tonn asfalt som skal fraktast til Åmsosen.

«Basen» er klar for tur til Sandnes med 580 tonn ombord. Frå v.: Bjørn Magne Nilsen, Terje Eide, Magne Nilsen, Nils Lindtner og Einar Olav Sandtorv.

Vegvesen i 55 år

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

perioden Vegvesenet ikkje produserer asfalt i Jøsenfjorden, må me til tider permittera folk på «Basen». Det likar eg ikkje. Dei har jo alle hus og heim og treng inntektene. For min eigen del tar eg ingenting ut av firmaet. Eg har folkepensjonen, og det er for så vidt nok, seier Bjørn Nilsen.

Elles har det volumet firmaet fraktar for Statens vegvesen gått mykje ned i seinare år. Det er slutt med grus- og singeltransport. Berre asfalten er igjen. På det meste frakta Brødrene Nilsen A/S over 330.000 tonn på eit år. For tida er asfalttransporten på mellom 170.000 og 180.000 tonn.

Interessant liv med Vegvesenet

Bjørn Nilsen seier at samarbeidet med Statens vegvesen Rogaland har vore svært godt gjennom alle dei 55 åra.

Den nyproduserte asfalten blir lasta ombord på «Basen». Brødr. Nilsen AIS har hatt to båtar med namnet «Basen». Den første «Basen» gjekk i asfaltfart frå 1950 til 1973, då han blei erstatta av nåverande «Basen».



- Eg har hatt eit veldig interessant liv med Vegvesenet. Me er alltid tatt med på råd og me har vore med på faglege møter, både på Breilands-hytta og mange andre stader. Alle me har hatt med å

gjera har vore kjempegreie. Eg kunne ha ramsa opp ei lang rekke namn, men eg lar det vera med å nemna Chester Danielsen. Han er ein kjernekar og ein mann som eg set umåteleg høgt, seier Bjørn Nilsen.

Med «Basen» tur/retur Jøsenfjorden - Sandnes:

På asfaltbåtane gjer alle alt

Det er ein strålende sommardag i slutten av juni. Det er høgsesong for asfaltarbeidet.

Så mange kilometer som råd skal få nytt dekke før fellesferien.

Ved kaien i Sandnes ligg «Basen» med asfalt.

I 13-tida blir siste skufle lempa over i ein av Statens vegvesen sine lastebilar, som sidan tidleg morgon har gått i skytteltrafikk mellom båten og Foss- Eikeland, der det blir lagt ny asfalt på riksveg 505.

Lasterommet er tomt. «Basen» med skipper Bjørn Magne Nilsen, styrmann Nils Lindtner og maskinist Einar Olav Sandtorv legg straks ut på ein ny tur til Statens vegvesen Rogaland sitt asfaltverk i Jøsenfjorden.

Nils står på brua den første delen av turen ut Gandsfjorden. Men etter kort tid kjem Bjørn Magne og avløyser han. Skipparen er nydusja og «morgonfrisk». Han førte «Basen» frå Jøsenfjorden til Sandnes forrige natt. Dei kom til kai i 4-tida, så han var ikkje i seng før bortimot klokka 5. Så han har hatt nokre timar sårt tiltrengt svem, mens asfalt-lasta blei lossa utover føremiddagen.

Mat som smaka

Me har nått munningen av Gandsfjorden, då Nils dukkar opp att. «Nå er det middag», lyder hans glade bodskap. Så overtek han roret att, slik at Bjørn Magne får vera med på første bordsetninga. For han er dette måltidet både frokost og middag.

Karbonader og pølser med mykje godt tilbehør, det er menyen og det smakar fortreffelig. Mindre velsmakande er ikkje

desserten. Nils har koka rabarbragraut av råstoff frå eigen hage på Karmøy.

- Her ombord må alle gjera alt. Me deler på matlaginga, på same måten som me gjer med det andre arbeidet, svarar Nils, då me spør om det er han som er kokken på «Basen».

Direkte frå verk til båt

Då me stig opp att på brua, etter ei god og lang matøkt, nærmar me oss Fister. Me sig vidare innover, gjennom vakker natur mot storslåtte Jøsenfjorden. Klokka fem, etter omlag fire timar legg me til ved Lundarnes.

På asfaltverket er Jon Vårvik og Tor Nordmark parat. «Basen» er ikkje meir enn klappa til kai, så er produksjonen i gang. Korg etter korg med rykande asfalt renn ned i lasterommet. Innimellom er Einar Olav Sandtorv oppi i grave-maskinen på båten og jamnar ut i lasta.

Framhald neste side

Vedlikehald i ventetida

Og mens lasterommet fylles opp, ligg ikkje mannskapet på latsida. Fiskeentusiast Nils tar seg rett nok ein liten tur bortetter stranda med fiskestonga, men gjennom storparten av dei over tre timane innlastinga varer, driv han med malearbeid på båten. Også Einar Olav svingar malekosten, når han ikkje er på gravemaskinen. Vedlikehaldsarbeidet på «Basen» foregår kontinuerleg, i ledige stunder. Det ber også båten preg av. Etter 22 år i asfalt-fart, er fartøyet så visst ikkje prega av alderdom og forfall.

Bjørn Magne driv med vedlikehald av fiskeutstyr. På Brødrene Nilsen sine båtar er ein sjølforsynt med fisk. Ofte ligg båtene over natta i Jøsenfjorden, og då blir det tid til å setta garn.

Skipparen går på land

Men skipparen på «Basen» kvir seg heller ikkje for å forlata skuta og ta eit tak på land. I bortimot ein time under innlastinga løyser han av Tor Nordmark på hjulastaren, og tek arbeidet med å forsyna asfaltverket med singel.

Takka vera hjelpa frå Bjørn Magne, får Tor tid til ein skikkeleg matpause. Utan den hjelpa ville det vore vanskeleg. I dag skal det nemleg produserast asfalt til seine natta. Då «Basen» er fullasta med sine 580 tonn i halv ni-tida, ligg nemleg «Anders Bas» klar til å overta kaiplassen. «Anders Bas» nøyer seg ikkje med 580 tonn. Når han ut på natta legg kursen for Åmsosen i Vindafjord, er han lasta med 1000 tonn asfalt.

Varm og vakker sommarkveld

Og mens «Anders Bas» legg til kai, er «Basen» klar for ein ny tur ut Jøsenfjorden og vidare til Sandnes. Det er ein av dei sjeldne sommarkveldane, over 20 grader, klar himmel og så godt som vindstille. Ryfylke viser seg frå si mest idylliske side. For ein som berre er med som gjest for denne eine turen, er det nesten for gale å gå under dekk for å eta kveldsmat. Men med omelett og anna velsmakande mat på bordet, er det likevel verdt med ein pause frå naturopplevingane ute.

Den nye dagen er nesten ein time, då «Basen» legg til ved kaia i Sandnes. Det er tre timar tidlegare enn natta før. Så i dag får alle tid til nokre timars svemn, før lossinga startar klokka 7.

Kokekyndig maskinist med kystskipper-eksamen

Nils Lindtner har 40 års fartstid for Brødrene Nilsen A/S.

- Eg seiler som kokekyndig maskinist med kystskippereksamen, ler han. Og med den replikken gir han ein god karakteristikk av arbeidet ombord på eit fraktofartøy med berre tre manns besetning. Her må alle gjera alt. Her er det viktig å vera eit team, som kan samarbeida godt og utfylla kvarandre.

- Arbeidsforholda har kome seg enormt sidan eg begynte og fram til i dag; det er som natt og dag, seier Nils. Dei første åra kunne det vera harde tak, med små tekniske hjelpemiddel. - Det var minst ti gonger så mykje arbeid med ei last på 150 tonn som det er med ei last på 600 tonn i dag, meiner han.

Dei første åra kunne dei dra til Island på «sildaseiling», dei frakta sement frå Brevik til Vestlandet, eller det kunne vera transporta av skrapjern på ulike strekningar langs kysten.



Etter kvart blei det meir og meir transport for Statens vegvesen.

- Det har til alle tider vore eit kjempegodt samarbeid med Vegvesenet, så eg er glad for at me har hatt- og har så mykje arbeid for dei, seier Nils Lindtner.

Mellom biaktivitetane på båtene er fisking. Som kokekyndig manglar såleis ikkje Nils råstoff til smakfulle fiskemiddagar ombord. Fiske er elles den store hobbyen hans, også i fritida. Men då er det aller helst laksen han vil ha på kroken. Og av den sorten har han halt mange store ruggar på land.



Skipper på «Basen», Bjørn Magne Nilsen, på tur inn Jøsenfjorden. Den turen har han gjort fleire tusen gonger.

Basen

Namnet basen har gått igjen i namna til Brødrene Nilsen sine fartøy. Dei to båtene firmaet har i dag heiter såleis «Basen» og «Anders bas».

Me spør Bjørn Nilsen om bakgrunnen for bas-namnet.

- Det er ikkje slik ein gjerne skulle tru, at det har noko å gjera med ein bas på fiskefartøy. Bakgrunnen er ein heilt annan. For fleire generasjonar sidan var nokre karar i arbeid med å slå kyrkjegarden på Torvastad med orv og ljà. Så kom presten ut for å sjå på arbeidet. Mellom dei som slo var ein av forfedrane mine. Til han gjekk presten bort, klappa han på aksla og sa: «Du er liksom basen du.» Sidan har det namnet fylgt slekta, fortel Bjørn Nilsen.

Sekretærkonferanse

Tidleg på føresommaren blei det arrangert sekretærkonferanse i Stavanger. Deltakarane var i hovudsak vegsjefsekretærer og sekretærer for avdelingsdirektørar i Vegdirektoratet.

Mellom foredragshaldarane på konferansen var vegsjef Chester Danielsen og stabssjef Halvor Folgerø. Chester Danielsen tok for seg emnet «Gjensidig forventninger vegsjef/sekretær» og

Halvor Folgerø innleidde over emnet «Vegsjefens stab - utfordringer».

I tillegg til det reint faglege blei det også tid til ein tur til Rennesøy med besøk på Utstein Kloster. Her var Torleiv Haugvaldstad guide, og den oppgåva løyste han glimrande - denne gongen som elles.



Konferansedeltakarane samla framfor Vegkontoret.

Bak frå v.: Vibeke Farnes Bjørndalen, Buskerud, Grete Pedersen, Vegdirektoratet, Grete Gundersen, Vegdirektoratet.

Midtre rekke: Margrethe Jansen, Vestfold, Ragnhild Kvernland, Vest-Agder, Kari-Wenche Halle, Akershus, Bente Skogdal Johnsen, Troms, Kari Liljedal, Sogn og Fjordane, Turid Sætra Hartvigsen, Aust-Agder, Wenche Jensen, Vegdirektoratet, Jorunn S. Bokn, Rogaland.

Fremstre rekke: Unni Haslestad, Oppland, Kari-Britt Ofstad Maier, Sør-Trøndelag, Kari A. Mehla, Rogaland, Nelly Dolonen Jacobsen, Østfold, Eline Wesmann, Vegdirektoratet (foredragshaldar).

Foto: Harald Sel

Vegmerkings-regionmøte



På biletet ser me deltakarane på møtet framfor Vegkontoret i Stavanger. Framme frå venstre: Sigbjørn Hæve, oppmerkingsfirmaet Pallas, Øyvind Arnesen, oppmerkingsfirmaet Cleanosol, Tor Arvid Rosland, Per Østhus og Magne Schei frå Rogaland. Bak: Kjetil Dybvik, Vest Agder, Bjørn Atle Gravelseth, Cleanosol, Gustav Guttormsen og Olav Haugmoen frå Aust Agder, Bjørn Skaar, Vegdirektoratet, Geir Hæve, Pallas, Reidar Løvdal og Karl Frøysland frå Vest Agder, Johannes V. Espevold, Rogaland, Lars Hegland, Vest Agder og John Kristian Stormyr, Aust Agder. Foto: Harald Sel

Oppsynsmenn, ingeniørar og formenn med særleg ansvar for vegoppmerkinga i Rogaland og Agder-fylka, har hatt region-samling i Rogaland. På møtet deltok også representantar for firma som i 1995 er engasjerte med vegmerkings-opppdrag i dei tre fylka.

Det har i fleire år vore eit nært samarbeid mellom Rogaland, Vest Agder og Aust Agder om vegoppmerkinga.

- Samarbeidert fungerer godt og er til fordel for alle tre fylka, seier Johannes V. Espevold, som er oppmerkings-ansvarleg i Rogaland. På regionmøta diskuterer ein mellom anna utstyr og nye materialer og ein utveksler erfaringar. - Det er nyttige møte, seier Espevold.



Anne-Lise Aanonsen med Statens vegvesen sin Yamaha motorsykel i Trafikkavdelingens kontrollhall på Mariero.
Foto: Harald Sel

MC-trening for sensorene

Som et ledd i arbeidet for å dyktiggjøre oss, har sensorene i Stavanger og Sandnes gjennomført en dag med egenkjøring på motorsykel.

Vi fikk med velvillighet fra kjøreskolene lånt fire motorsykler i tillegg til den ene som Trafikkavdelingen har, og Tormod Langseth stilte med sin nylakkerte Harley Davidson, som er litt av et syn, - for ikke å snakke om lyd.

Turen gikk utover Jæren, hvor vi gjorde et opphold på gocart-banen i Klepp. Her ble det kjørt sporvalg fram mot, inn og ut av sving, helt til ytterste grense. Så vist noen lurer på hvorfor Yamahan manglet et speil, så aner dere kanskje grunnen. Ellers tror jeg ikke føreren mistet noe av betydning.

Videre ble det trent på å styre fører fra ledsagerplass (overta kontroll), og her gikk det så dekkene skvatt rundt oss. Da tenker jeg ikke på mc-enes dekk, men barrierene rundt oss på gocart-banen. Jeg tror det kom av en kommunikasjonssvikt, spør du meg!

Elles trente vi en del landevegskjøring med kjøring i kurver. Dette er noe vi virkelig har nytte av. Vårgudene var på vår side, og dagen må sies å være vellykket. Så dette er nok noe vi må gjenta oftere.

ANNE-LINE AANONSEN

Nye maskinkjøp

Maskinparken trenger kontinuerlig fornyelse.

Dette bl.a. ut fra slitasje, bruksegenskaper og miljøhensyn.

Med reduserte lånerammer de siste årene, har vi desverre kommet noe på etterskudd med dette.

For 1995 er imidlertid situasjonen bedre.

Ved å bruke egenkapital fra 1992 (da maskinavdelingen ble fristilt) og frem til d.d., kan vi nå ta igjen det meste av etterslepet.

AV JOHANNES BØ

Av større investeringer i 1995 vil vi nevne:

VOLVO A25 6X6

Dumper til anleggsdriften

- laster ca. 22,5 tonn, drift på alle hjul
- miljømotor med turbo og inter-cooler
- velutstyrt førerhus med alle sikkerhetsnormer innebygget
- lydnivå i førerhus på max 80dbA

VOLVO L70B

Hjulaster til produksjonsområde sør

- ny utgave av våre tradisjonelle redskapsbære
- nytt lasteaggregat, ny motor, ny hydraulikk, ny og mer komfortabel hytte, m.m.

Åkermann EW150

Hjulgående gravemaskin til Strand-omr.

- 15 tonns graver beregnet på vedlikeholdsdrift
- høy standard m.h.t. miljø, ergonomi og teknologi

Scania/ Schørling

Feiebil til Stavanger/Sandnes-omr.

- stor 10m³ feiemaskin med sugeskapasitet på 280m³/min
- velutstyrt bilchassis med styrefunksjon på høyre og venstre side, air condition m.m.

Scania P113HL

Lastebil til Strandområdet

- boggibil med frammontert krane

Dynapac F12W - 4WP

Asfaltutlegger

- ny stor maskin til utleggerlaget i sør-fylket
- miljøvennlig førerhytte som er forskyvbar ut til sidene og ellers utstyrt med overtrykkskabin

Dynapac CC 421

Selvgående vals

- ny dekkevals i 9-10 tonns klassen (erstatte 2 år gammel 7 tonns vals med fabrikkasjon/bruksfeil)

Miljøhensyn, førervennlighet og sikkerhet får stor plass ved valg av fabrikat, type og utrustning. Selv om dette koster noe ekstra, mener vi det er god investering. Det er også viktig at vegvesenet går foran og er med å påvirke leverandører og markedet generelt i riktig retning på disse områdene.

En tradisjonell lagsbil som brukes i vegarbeidsdriften. Foto: P. Stanghelle.





Fra overleveringen av den nye Dynapac asfaltleggeren med deltakere fra dekkeseksjonen og maskinavdelingen. Foto: K. Reiersen



Den nye Volvo-dumperen som vi fikk overlevert i januar i år. Foto: K. Reiersen.

I tillegg til disse ovennevnte maskinene vil det bli kjøpt en del småbiler, varebiler/pick-up o.l. I første rekke som erstatning for langtidsinnleie, men også fornying av egne gamle biler.

Flaggskipet i lastebilgruppen. Den nyeste i Volvo FH-serien som vi fikk overlevert i fjor. T.v. sjåfør Ted Slettebø og t.h. mekaniker Kåre Slettebø som gjorde mye godt arbeid i forbindelse med bilens påbygg. Foto: P. Stranden



Her blir det kjøpt biler etter rammeavtale (mest VW, Mercedes og Nissan), hvor alle har godkjent veltesikring.

Det er også avsatt en del midler til vinterutstyr og diverse annet utstyr.

Omfanget av egen drift har nøye sammenheng med egen maskinpark. Det er derfor av stor betydning hvilken størrelse investeringsmidlene til maskiner blir i fremtiden. En slagkraftig produksjonsavdeling er best tjent med funksjonell og riktig tilpasset egen maskinpark.

Mange tiltak for tryggare trafikk

- Det fins ikkje eit enkelt tiltak som kan gje tryggare trafikk, sa samferdselsminister Kjell Opseth, då han i slutten av juli la fram dokumentet «Trafikksikkerhet mot år 2000».

- Positive resultat kjem når me tek i bruk fleire virkemiddel, mellom anna informasjon, opplæring, overvaking av trafikken, kontrollar, vedlikehald og utbygging av betre vegar og tryggare vegar.

Samferdselsministeren la vekt på at trass i dei mange ulykkene, har dødsrisikoen og skaderisikoen i trafikken blitt kraftig redusert dei siste åra. Talet på drepte i trafikken ligg nå på same nivået som i slutten av 50-åra, mens trafikken er mangedobla.

Transportøkonomisk Institutt har rekna ut at samla kostnader ved trafikkulykker i Norge i 1993 var på 24,4 milliardar kroner.

Bedriftstur til Sjernarøy

Ansatte tilknyttet stasjonen på Bærheim var i slutten av juni på velferdstur til Sjernarøy. Førtisju stykker gikk ombord i Rygervakt med kurs for «Flor og Fjære» på Sørhidle. Dette er en hage, som blir omtalt som Ryfylkets fineste.

Gartner Åsmund Bryn og sønnen tok imot oss. Bryn kjøpte stedet i 1965. Han har trukket seg tilbake fra bylivet og opparbeidet dette anlegget i løpet av de siste ti årene.

Etter oppholdet på Sørhidle, drog vi videre til Sjernarøy og Stjernarøy laks A/S. Her fikk vi servert laks, og i et av sjøhusene var det bespisning fra skalldyrbord. Til dessert fikk vi moltekrem og hjemmelaget karamellpudding med kaffi til.

Ellers fikk vi omvisning ved Fridtjof Furre, før vi dro tilbake til Stavanger.

SOLVEIG STANGELAND



Bruk av
Likestillingsprisen 1994:

Frå venstre: Elin Fjetland, Inger S. Eriksen, Berit Thornes, Else Askeland, Reidun Lanne, Solveig Yndesdal, Randi D. Dyrseth og Inger Langvik.

Vegvesen-jenter på idé- og handelsmesse

Lidvard Skorpa fekk Likestillingsprisen for Statens vegvesen i 1994. Disse pengane (kr 15.000,-) fekk ein gjeng med jenter frå Vegkontoret bruke til å reise på seminaret «Kvinner viser vei».

«Kvinner viser vei» er ei idé- og handelsmesse for og av kvinner. Messa vart halden i Oslo Spectrum i vår. Samtidig var det 16 foredrag om ulike emne og kulturprogram om kveldane.

Initiativet til å reise på denne messa blei tatt av nettverksgruppa på anleggsavdelinga. Av ulike grunnar kunne/ville ikkje alle delta. Nokre jenter frå andre avdelingar vart spurt, og me vart til slutt åtte jenter som reiste: Berit Thornes, Inger Langvik, Inger Sønneland Eriksen, Randi D. Dyrseth, Reidun Lanne, Solveig Yndesdal, Else Askeland og Elin Fjetland. Turen blei «sponsa» av dei avdelingane som var representert.

Temaene på messa varierte frå «Kvinner og lederskap», «Kvinner - kompetanse - kraft», «Kroppsbilde og selvpoppfatning», «Kvinner - utdanning - yrkesaktivitet», «Fra ide til produkt», «Kvinne, hva er du verdt» og «Fire kvinner - fire tiår».

Dei fleste foredragshaldarane var dyktige og engasjerte kvinner. Seminara var interessante og engasjerande, stort sett, for oss deltakarane.

Då gruppa fordelte seg på ulike foredrag, bestemte me oss for å gå gjennom alle foredraga i fellesskap, når me kom heim.

Me ønskjer ikkje at me som var med på idé- og handelsmessa, skal vera ei eksklusiv gruppe. Me er interesserte i at andre jenter tar kontakt med oss.

Eit av måla med nettverksgruppa og seminaret er å gjere jentene meir synlege i ein mannsdominert etat og sette preg på miljøet i sterkare grad. Det håpar me ikkje mennene tar som ein trussel, men snarare som eit positivt bidrag.

Takk til Lidvard Skorpa som gjorde denne turen mulig. Og takk til alle andre bidragsytarane.

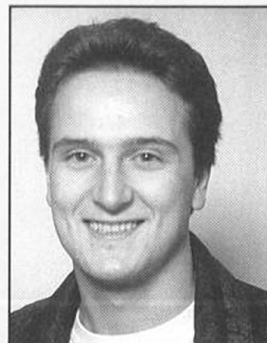
**INGER LANGVIK OG
RANDI D. DYRSETH**

Nye

MEDARBEIDARAR



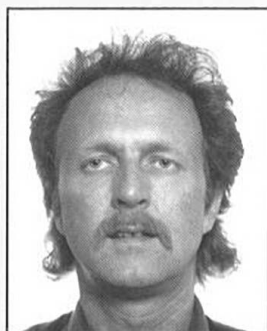
Bjarne Hæstad
Avdelingsingeniør ved
Trafikkstasjon Stavanger fra 14. august



Robert Bjelland
Avdelingsingeniør ved
Trafikkstasjon Stavanger fra 14. august



Bjørn Helge Havn
Avdelingsingeniør ved Trafikkstasjon
Egersund fra primo september



Ove Frøythog
Faggrupeleder ved Produksjonsområde
Egersund fra 2. oktober

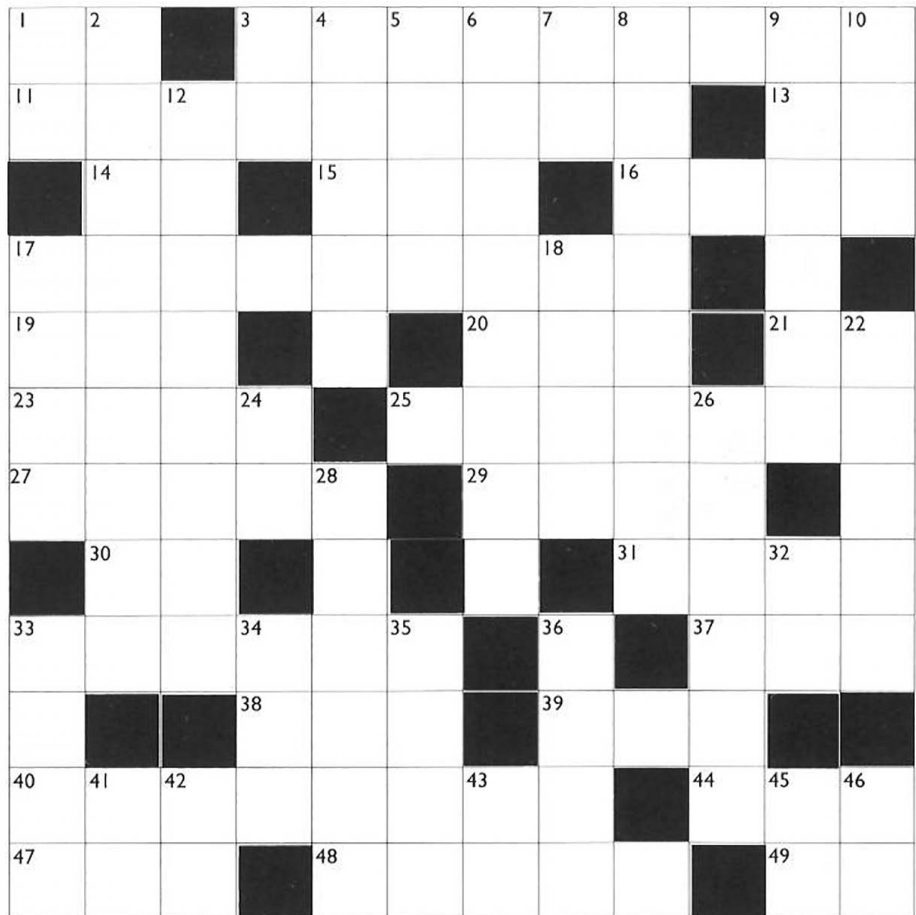
Kryssord nr.4/95

VANNRETT

1. Prep.
3. Underskriver
11. Ordner
13. Drikk
14. Fork.
15. Grei
16. Kortspill
17. Oppmuntre
19. Klister
20. Tøv og tull
21. Fuglen
23. Kvinnenavn
25. En av fire
27. Liten artikkel
29. Lettlurt
30. Sivbåt
31. Kjemmer
33. Sprekker
37. Søkkestein
38. Poststed
39. Lav
40. Tendensene
44. Forhenv.
47. Gudinne
48. Moral
49. Ord

LODDRETT

1. Flatemål
2. Lufte
3. Pro anno
4. Mytol. skikkelse
5. Dans
6. Forsterkning
7. Buskap
8. Irriterende
9. Vesenet
10. Dyr
12. Gml. kalender
17. Dra
18. 7672
22. Spille
24. Nektelse
26. Energiske
28. Tjener
32. Nedbør
33. Firkant
34. Måltid
35. Grusryggen
36. Blass
41. Sporte
42. Voks
43. Tall
45. Myntenhet
46. Neste



Løsningen på kryssord nr. 4/95 sendes til:

RYGJAVEGEN

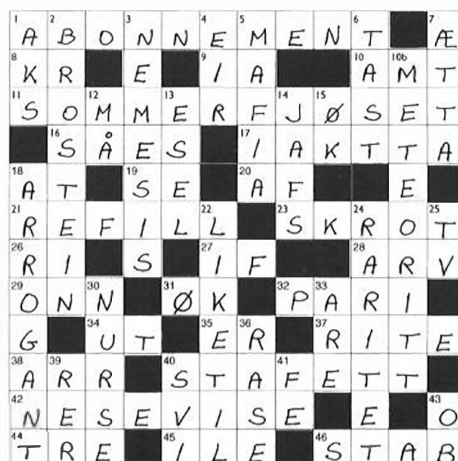
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen xxxxxx 1995

Innsendt av:

Adresse:

.....



Rett løsning nr. 3/95

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

Gudrun Haraldseide

Ishallveien 20
4021 Stavanger

Christian Fr. Hansteen

Ulvøgt.19
5500 Haugesund



Rogalands herrelag - årets Vegcup-mester i fotball. Bak fra venstre: Leif Lauvås, Ernst Walskaar, Rune Danielsen, Geir Gudmestad, Tor Oskar Walskaar, Narve Steine og Eivind Stranden.

Foran fra venstre: Amund Nilsen, Jens Ove Engø, Helge Forsdal, Svein Storli, Ivar Hebnes, Gunnar Eiterjord og Svein Josdal.

Ernst Owe Strøm knakk armen i andre kamp, og var ikke tilstede da bildet ble tatt.

Vegcupen - 95

Rogalands herrelag ble Vegcup-mestere i fotball

Rogalendingene ble Vegcup-mestre for 1995!!! Dette var 7. VM-tittel til Rogaland, og første seier siden 1988. Vi gjennomførte en glimrende turnering, og det står respekt av 0 baklengsmål på 6 kamper.

AV SVEIN H. STORLI

Årets vegcup i fotball ble arrangert i Oslo/Lillestrøm helga 9. - 11.juni. På grunn av streik i AF, streik i SAS og flom i det indre østlandsområdet så det lenge stygt ut for hele Vegcupen, men fredag formiddag kunne 25 forventningsfulle deltagere, 15 herrer og 10 damer, sette seg på flyet med kurs østover. Forventningene gjaldt vel i første omgang det sosiale og selve turen, for resultatmessig var vårsesongen nokså skuffende både for dame- og herrelaget.

Nervøs åpning

Etter innsjekking på hotellet fredag formiddag kom fotballutstyret på, og vi dro med buss til Lillestrøm hvor selve turneringen ble arrangert.

Gutta hadde tre kamper fredag ettermiddag. Det hele åpnet svært nervøst mot Hordaland, men vi greide heldigvis

å få ballen i mål og med 1-0 seier hadde vi forsåvidt gjort jobben vår. Underlaget, en noe sleip gressmatte, var uvant for rogalendingene, som til daglig sliter på grusen (pukken) på gode gamle Kiellandsmyra.

To kamper uten mål

I de to neste kampene kom vårt store problem, effektiviteten foran mål, tydelig fram. Etter å ha dominert kampene både mot Akershus og Østfold, måtte vi gå av banen uten å ha fått ballen i mål. Heldigvis greide vi å unngå baklengsmål, slik at begge kampene endte 0-0. Resultatene var noe skuffende, og semifinalen ville nå bli svært vanskelig å nå. Skulle vi komme videre måtte Hedmark slås med minst 6 mål lørdag morgen, og det regnet vi som usannsynlig.

Hat-trick av Solveig

Jentene hadde en kamp fredag. I åpningskampen knuste de Troms 3-0, og

kampens store profil ble Solveig Yndesdal med hat-trick. Meget sterkt!

Fredag kveld ble det trommet sammen til en sosial samling med pizza og godt drikke. For en del av deltakerne ble nok fredag kveld til lørdag morgen før de kom seg til sengs, og lørdag morgen måtte oppmannen banke hardt på enkelte av hotell dørene for å få de siste av gutta med på bussen til Lillestrøm. Da var jentene allerede godt igang med sin andre kamp i turneringen.

Jentene til semifinalen

I denne kampen stod erkerivalen fra de siste års Vegcuper for tur, nemlig Vegdirektoratet. Skalpen til jentene fra Helsefyrt henger svært høyt, og jubelen var øredøvende da Turid Løland avgjorde kampen med en praktfull heading! Jentene var videre til semifinalen!



Landevegsmeisterskap i vår-fagre Sogn

Vegmeisterskapet i landevegsløp er avvikla for fjerde gong. Også i år var Rogaland dårleg representert, med berre tre deltakarar. Til samanlikning kan det nemnast at t.d. Vestfold hadde over 30 løparar med.

Bedriftsidrettslaget ved Statens vegvesen Sogn og Fjordane er fast arraangør av dette etatsmeisterskapet, som omfattar to distansar - 4,2 km og halvmaraton, 21,1 km.

Den korte løypa, frå Leikanger til Vegkontoret i Hermansverk, går langs blømande frukthagar, så namnet Blomstringsløpet høver svært så godt.

Etatsmeisterskapet i halvmaraton er lagt inn i Vikingløpet, som går frå Balestrand, rundt Esefjorden til Dragsvik og tilbake til Balestrand. Verdas vakraste halvmaraton-løype, hevdar arrangørane.

Om det er rett, skal me ikkje ta stilling til. Men på ein strålende vårdag, med snøkledd fjell, frodige dalsider og blank fjord, er turen rundt fjordbotnen ei strålende naturoppleving.

I år som tidlegare år, fortener Statens vegvesen Sogn og Fjordane takk og ære for eit prikkfritt og flott arrangement.

Rogalands-deltakarane sine resultat:

Blomstringsløpet, 4,2 km

Kl. menn 30-39 år
Nr. 29 Terje Hodne Nilsen 21,17
(32 deltakarar)

Kl. menn 50-59 år
Nr. 3 Harald Sel 16,03
Nr. 4 Magne Goa 17,35
(18 deltakarar)

Vikingsløpet, 21,1 km

Kl. menn 50-59 år
Nr. 3 Harald Sel 1,33,59
Nr. 6 Magne Goa 1,49,33
(10 deltakarar)

Aud Goa og Terje Hodne Nilsen sprang dessutan Keisarløpet i Balestrand på 5 km, som ikkje er vegmeisterskap.



Rogaland sine deltakarar i Blomstringsløpet etter innkomsten ved Vegkontoret i Hermansverk.

Frå v.: Magne Goa, Harald Sel og Terje Hodne Nilsen. (Foto: Olav Handeland)

Aud Goa blei nr. 72 av 114 deltakarar i kvinneklassen med tida 38,06.

I herreklassen blei Terje Hodne Nilsen nr. 91 av 142 deltakarar med tida 27,16.

HARALD

7 - 0 over Hedmark

Gutta stod overfor en meget tøff oppgave. Å slå Hedmark med 6 mål med vår måltørke syntes urealistisk.

Etter 2-0 ved pause og mange feite sjanser hadde vi et ørlite håp, og utover i andre omgang våknet gutta. Hedmark, som nok var mer preget av siste natts utskielser enn oss, ble rundspilt og da dommeren blåste av kampen stod det 7-0 til Rogaland. Kampens store spillere var Geir Gudmestad og Helge Forsdal med h.h.v. 2 og 3 mål. Vi var nå klare for semifinale, for første gang på mange år.

Semifinalene

Jentene møtte Sogn- og Fjordane i sin semifinale. Rogalandsjentene virket noe slitne og ble fraløpt av friske sogninger. Det ble tap 0-2, men likevel flott innsats av jentene. Det hører med til historien at Sogn- og Fjordane senere vant finalen, og ble Vegcup-mestre.

Vegdirektoratet var motstander i guttas semifinale. Vi hadde full kontroll i hele kampen, men måtte ha straffespark for å få ballen i mål. 1-0 og vi var klare for finale!!

Straffespark avgjorde finalen

Finalemotstander ble Nordland, kanskje Vegcupens beste lag de siste årene. Vi satset derfor på en noe defensiv taktikk i finalen.

Kampen ble ingen publikumsoppvisning i godt spill, men ble likevel en skikkelig fotballthriller. Mens nordlendingene sprang, klarerte vi både hardest, høyest og lengst. Det smalt i stengene bak oss flere ganger og det er synd å si at vi hadde full kontroll, men det stod likevel 0-0 etter ordinær tid.

Ekstraomgangene endte også målløst, og som i VM i USA i fjor måtte det straffespark til for å avgjøre finalen.

Oppmannen plukket ut sine fem solide(?) menn, og foran siste og avgjørende straffe stod det 3-3. Vår dribleglade venstreback Leif Lauvås, holdt nervene under kontroll, og satte siste straffen iskaldt i hjørnet.

«Slått» på banketten

På banketten lørdag kveld fikk vi overrakt den store pokalen og medaljer. I tillegg fikk vi røde roser fra jentene våre, og gratulasjoner fra Vegsjefen. Selv om vi vant finalen, så ble vi grundig slått på banketten, jentene fra Sogn- og Fjordane vant suverent!

PS! De som selv ønsker å være med oss å spille fotball, eller har en ektefelle som har lyst (eller kanskje trenger å røre på seg), er hjertelig velkommen. Vi mangler alltid folk. Ta kontakt.

Truls Nordahl på prosjektarbeid i Vegdirektoratet:

Økosys (Krøsus) skal systemtilpasses

Som en del kjenner til, er jeg for tiden tilknyttet Vegdirektoratet.

Her arbeider jeg med et prosjekt i forbindelse med at det skal gjøres relativt betydelige tilpasninger i Krøsus - nå Økosys.

Svært grovt kan arbeidet deles i to:

- 1) På bakgrunn av erfaringer så langt, skal det gjøres nødvendige endringer i systemet.
- 2) Systemer skal tilpasses «Det nye Vegvesenet».

Arbeidet er organisert som et prosjekt og Vegdirektøren er oppdragsgiver. «Eierskapet» til prosjektet ligger forøvrig under økonomiavdelingen.

Interessant og lærerikt

Jeg synes det gir liten mening å være særlig detaljert omkring løsninger, når jeg skriver i Rygjavegen. Det jeg synes er langt viktigere er selve prosjektet som sådant, og at det er interessant å påta seg slike oppgaver.

For meg er dette lærerikt, og det anbefales sterkt å ta på seg liknende oppgaver, for de som måtte få sjansen. For min del føles det nok likevel som for stortingsrepresentanten, som fikk følgende replikk fra presidenten, etter et innlegg: «Når jeg ser på deg, kommer jeg til å tenke på et flaskeskip. Jeg ser du er der, men jeg begriper ikke hvordan du er kommet inn.»

Arbeidet i Oslo har så langt bestått i å vurdere ulike alternativer og å gi ledelsen råd om hvordan systemet og økonomistyringen i Statens vegvesen skal utvikles. På denne måten får en et relativt godt innblikk i hva «vesenet» faktisk bedriver - og det er sannelig ikke lite. (Mye mer enn jeg ante.)

Oslos folke- og kulturliv

Ellers er det interessant, for en gangs skyld, å oppleve andre sider av Oslo enn Fornebu og hotellrommet. Oslo er faktisk ganske ok, når en lærer den å

kjenne. Særlig i sommermånedene foregår det utrolig mye. Det krever lite å delta i folke- og kulturlivet. Det foregår over alt, på gata, kafecén og hvor du måtte gå.

Hybel og mat

Å bo på hybel kan jeg styre meg for. Begge blomstene bærer tydelig preg av lite oppmerksomhet.

Tro forresten ikke at det er enkelt å spise i Oslo. Joda, det finnes mye god mat. Det føles likevel nesten som om

det er litt mindreverdige å sette pris på vanlig norsk kosthold. Misforstå endelig ikke. Jeg setter stor pris på den variasjon i maten, som ulike nasjonaliteter står for og som de heldigvis har latt oss få del i. Men det må da være flere enn Bondeheimen som lager vanlig norsk mat.

Krevende forandringer

Men tilbake til selve jobben. Jeg regner fortsatt med å være engasjert i arbeidet en tid framover, selv om jeg trolig vil være mindre i Oslo og mer på Vegkontoret.

Framover er det særlig arbeidet omkring produksjonsregnskapet og internhandel som vil bli fokusert. Dette vil kreve betydelig arbeid, men det vil først og fremst kreve en annen måte å tenke på i produksjonsavdelingene. Kravet om at produksjon skal kunne dokumentere konkurransekraft, krever en annen måte å føre regnskap på. Mye tyder på at det går mot et «bedrifts- likt» regnskap for produksjon. På denne måten vil regnskapet bli direkte sammenlignbart med andre entreprenørselskaper.

Detaljene omkring dette må vi komme tilbake til på et senere tidspunkt. Det som er helt sikkert er at det blir krevende og spennende tider framover for mange ledere og medarbeidere.

TRULS NORDAHL

Malplassert veginfo hos grannane i nord

- Dette er ei fryktelege «innretning». Både farge og konstruksjon i den flotte naturen er så malplassert som det går an å få det. Då eg såg dette første gongen, tenkte eg på ei mislukka satelittoppkyting som hadde ramla ned igjen.

Dette seier oppsynsmann Svein Fure om denne informasjon-innretninga om Odda kommune som er plassert på Hordaland-sida ved veggen mellom Nesflaten og Røldal. Ein tilsvarande konstruksjon er dessutan sett opp tett ved Låtefossen ved veggen til Odda.

Me må seia oss samd med Svein Fure. Dette er stygt. Statens vegvesen er opp-tatt av å få bort reklame og skjemmaende innretningar langs vegane. Då bør ein ikkje godkjenna «skjemdarverk» som dette.



TEKST: HARALD SEL
FOTO: SVEIN FURE

50 år

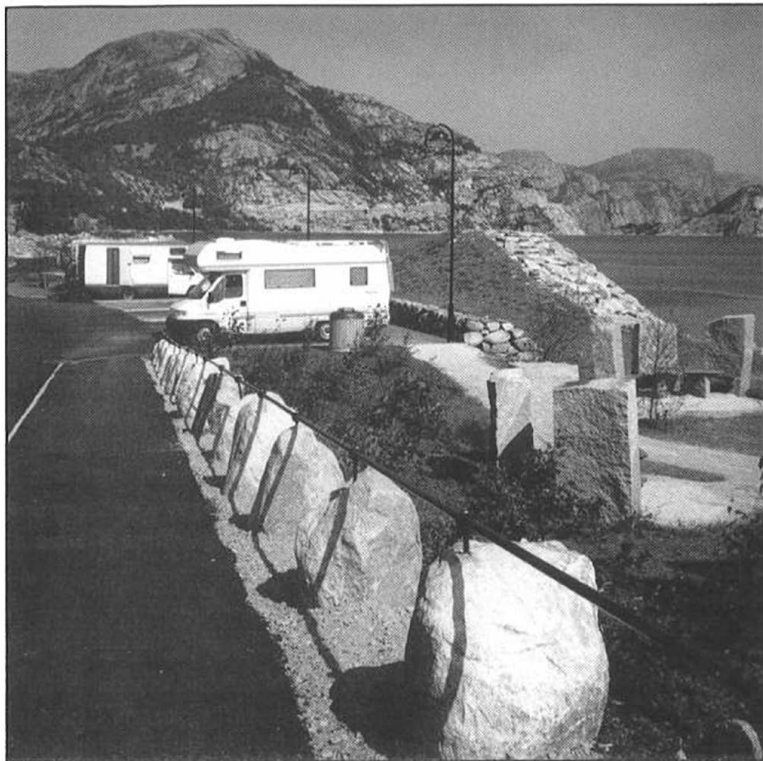
Johannes Stølsvik
Produksjonsområde Haugesund
- 10. september

Trygve Hagetun
Produksjonsområde Stavanger
- 12. september

Kjell Audun Løvvik
Trafikkdistrikt Nord-Rogaland
- 14. september

Olav Hauge
Produksjon Dekkeseksjonen
- 17. oktober

Per Kydland
Trafikkavdelingens stab
- 17. oktober



Stilig rasteplass på Oanes

TEKST OG FOTO:
SOLVEIG YNDESDAL

På Oanes er det denne våren og sommeren bygd ny rasteplass på ei fylling i Lyseljørd. Det er overskotsmasse frå veganlegget Oanes - Botne som er nytta. På resten av det utfylte arealet, skal det neste år byggjast eit fjordsenter.

Rasteplassen er blitt godt motteken både av lokalbefolkninga og turistar. Strandbuen kalla den, i sin reportasje frå opninga, Norges finaste rasteplass. Det mest utradisjonelle med plassen er sitjegruppene, der bordbein og ryggstød er store granittblokker frå steinbrotet på Eiane. Blokkene har vi fått frå Forsand kommune. På vegen ned til rasteplassen er det sett opp rekkverk av stabbestein.

Det er Statens vegvesen Rogaland sin landskapsarkitekt, Terje Børsheim, som har planlagt rasteplassen. Arbeidet med å grovplannera plassen er utført av vegvesenet i eigenregi, medan dei andre arbeida er utført av anleggsgartnerfirmaet Virgo A/S.

Rasteplassen har kosta 1,3 mill. kr.

Tillitsvalgtes

SPALTE

Grunnfjellet i norsk fagbevegelse i fortid, nåtid og i framtida

Grunnfjellet i norsk fagbevegelse, Norsk Arbeidsmandsforbund var 100 år i april dette året, og har en stolt og radikal historie å se tilbake på.

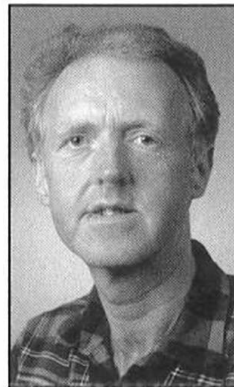
Med grunnfjellet, mener jeg at faktisk svært mange av dagens LO-forbund er sprunget ut av Norsk Arbeidsmandsforbund, Det Norske Veg- og Jernbaneforbundet, som vårt forbund het fram til 1898. Fra 1898 til 1900 var navnet Det Norske Stein- Jord- og Bergarbeiderforbundet, før vi fikk det nåværende navn, Norsk Arbeidsmandsforbund.

Anleggsvirksomhetens kår på den tiden forbundet ble stiftet, var ikke gode. Ti-timers arbeidsdag, seksdagers arbeidsuke, mange arbeidsulykker, dårlige boforhold, etc., var med på å danne grunnlaget for forbundets tillitsmanns-arbeid fram til i dag.

De tillitsvalgtes arbeidsdag går i dag med til å bevise vårt eksistensgrunnlag, med egen produksjonsavdeling i hvert fylke. Dette blir et område som tillitsvalgte og ledelsen må arbeide målrettet med, også i framtida.

Det nye Vegvesenet er ikke til å komme forbi i disse dager. Omorganiseringen har vært en arbeidskrevende og interessant prosess, og vi er kommet i mål til fastsatte datoer.

NAF vil med dette takke prosjekt-ledelsen for et tillitsfullt samarbeid under hele prosessen med Det nye Vegvesenet.



Kjell Einar Tronstad
Hovedtillitsvalgt
Norsk Arbeidsmandsforbund (NAF)



Statens vegvesen
Rogaland



RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER

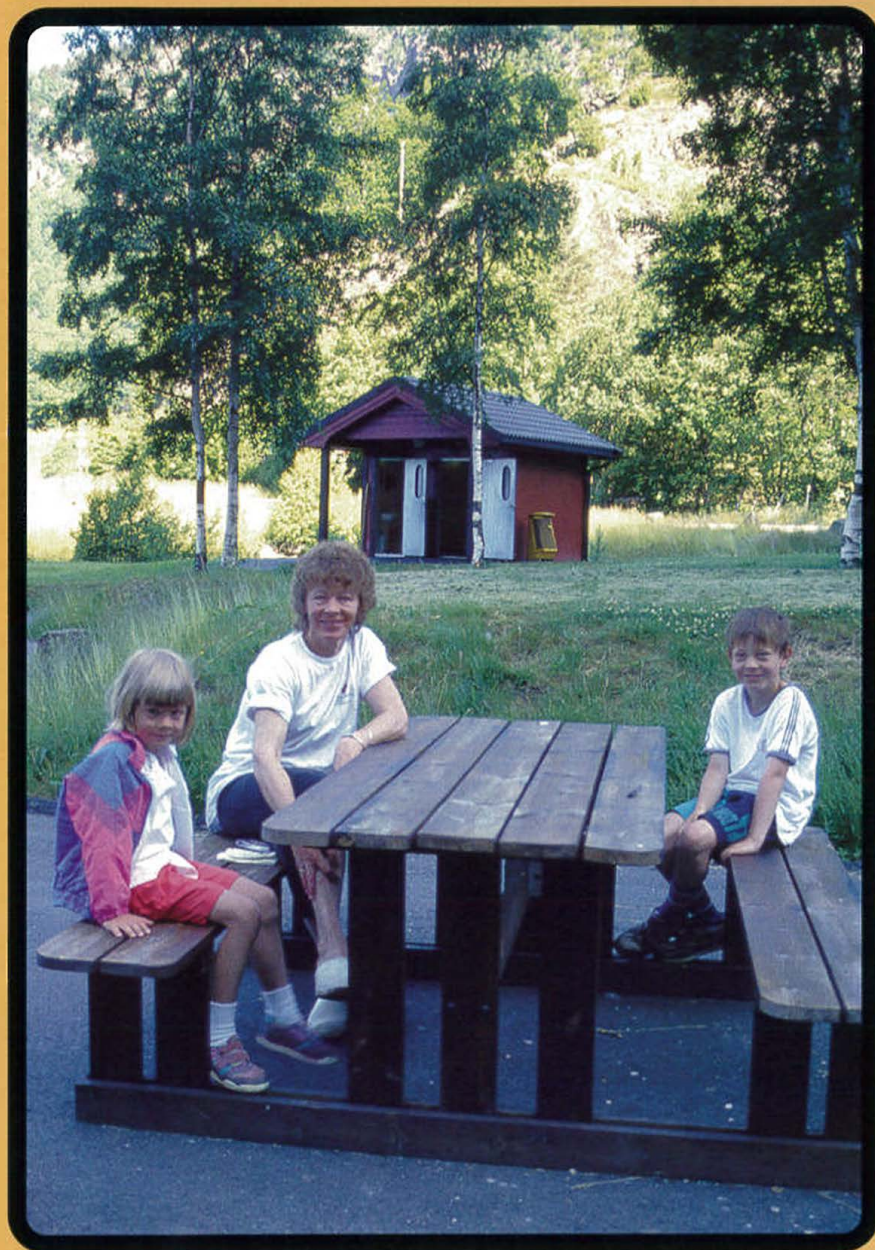
Ufyselige toaletter

Brukerne av toalettene i femte etasje på Vegkontoret må være et ordentlig «skitfolk».

Toalettene, som for det meste brukes av vegsjefens stab og administrasjonsavdelingen, er ofte tilsmusset av avføring, sigarettstumper og annet ekkelt. Nå har det blitt så ille, at fellestjenesten ved Vegkontoret skriftlig oppfordrer lederne om å stramme opp brukerne, slik at det igjen kan bli en «befrielse» å besøke de «nødvendige rom».

Vi har tidligere forsøkt å informere om forholdene med plakater, men til ingen nytte, sier Ingvild Ruud, leder for fellestjenesten ved Vegkontoret (i Akershus).

Frå
«Kontakten»
-Bedriftsblad for Statens vegvesen
Akershus
Nr. 1-1995



Vask og reinhald av vegtoaletta er eit viktig, men ikkje alltid like triveleg arbeid. Desverre er toaletta utsette for både ufyselig tilgrising, hærverk og steling. – Dei som grisar til skulle ha vaska opp etter seg sjøl, seier Allis Røyland, som har ansvar for reinhaldet på dei to vegtoaletta ved Moi.

Her slappar Allis av etter å ha vaska toaletta (i bakgrunnen) på rasteplassen i Tronvika. Denne dagen har ho selskap av sonen Stian og Kjellfrid Omdal.

Side 6



RYGJAVEGEN