



Statens vegvesen  
Rogaland

25 år

# Rygjavegen

Nr. 4  
september 1997  
25. årgang



- 5** Fylkesvegplan 1998 - 2001
- 6** Dårligere standard på fylkesvegene?
- 7** Nordsjøvegen - nasjonal turistveg?
- 8** Torleiv Tveit - maskin- og kulturmannen
- 12** Merkedagen i Utsira sin samferdselshistorie
- 20** HMS - Om team og gruppearbeid



## Strategiarbeidet

Når dette leses vil det være full aktivitet i avdelingene med å utforme avdelingens strategi for de neste årene. Dette er et viktig arbeid fordi det setter oss i bedre stand til å takle endringer i omgivelsene og de rammebetingelser vi er underlagt. Viktige spørsmål for oss vil være teknologi-utviklingen og hvilke kompetansekrav den setter til oss. Et annet viktig spørsmål er hva fokuseringen på konkurransedyktighet vil bety for vår hverdag. Vi leser i Dagens Næringsliv at det offentlige kan spare 11 mrd. på å sette ut offentlige tjenester til private. Når slike påstander svever i luften blir det ekstra viktig å ha en klar strategi for hvordan vi skal kunne dokumentere vår konkurranseevne.

Konkurranseevnen er nært knyttet til kostnader. Selvsagt skal både kvalitet, tid og nivå på HMS-arbeid telle med, men vi vet at økonomi ofte blir det avgjørende. Derfor må vi alltid ha fokus på om vi løser oppgavene våre på den beste og mest effektive måten. For produksjonsavdelingen må man alltid være på leit etter nye metoder, andre måter å gjøre ting på som kan gjøre oss mer effektive. For administrasjonen må vi alltid ha fokus på de administrative kostnader. Kan vi forenkle rutiner, gjør vi de rette tingene? Vi må være innstilt på å se kritisk på oppgavene våre gjennom det strategiarbeid som nå pågår.

Nytt budsjettssystem og bortfall av stillingshjemmelsystemet vil gi oss noe større frihet til å definere mannskapsbehov i administrasjonen. Med denne friheten følger også et større ansvar

for til enhver tid å ha et nøkternt forhold til personalbehovet. Som grunnlag for strategiarbeidet har jeg, etter samråd med den øvrige ledelsen og organisasjonene, lagt endel føringer for avdelingenes strategiarbeid. Felles for disse føringene er at vi må legge til rette for fleksibilitet i organisasjonen og samarbeid mellom både avdelinger, seksjoner og enkeltpersoner. Vi må utnytte den kompetansen vi har totalt sett i organisasjonen. Vi må arbeide for at myndighetsavdelingene drar nytte av produksjonsavdelingen og vice versa. Administrasjonsavdelingen må foruten sin styrings- og policyrolle fokusere på sin servicefunksjon overfor de andre avdelingene. Vi skal utvikle kunde-/leverandørforhold både internt og eksternt i alle ledd av organisasjonen, men aldri glemme at vi er i samme etat.

Til slutt, som ansatte i Statens Vegvesen Rogaland er vi alle opptatt av trygghet og forutsigbarhet i vår arbeidssituasjon. Vi er alle svært privilegerte fordi vi har en trygg arbeidsplass. Strategiarbeidet vil forhåpentligvis bidra til at forutsigbarheten i vår arbeidssituasjon blir enda bedre. Men forutsigbarhet betyr ikke at hver enkelt skal ha de samme oppgavene i all framtid. Noen av oss må kanskje være innstilt på endrede arbeidsoppgaver. Det må vi ta som en utfordring og verdsette dem som tar slike utfordringer.

*Tor Geir Espedal*

Vikedal Foto: Harald Sel



## INNHALD

Vegsjef-teigen .....	2	Fra postskøyte til bilferje i storm og havblikk .....	14
Tunnel- og betongseksjonen og samarbeid over fylkesgrensene .....	3	«Før ferie-sjekk» av campingvogna .....	15
Fire-felt motorveg Forus - Stangeland .....	4	T-forbindelsen videre med drahjelp fra næringslivet .....	16
		T-forbindelsen viktig for næringslivet .....	16
Fylkesvegplan 1998 - 2001 .....	5	Kryssord .....	17
Dårligere standard på fylkesvegene? .....	6	Produksjonsavdelinga: Tunnel- og betongseksjonen .....	18
Nordsjøvegen - nasjonal turistveg? .....	7	Gud vad jag känner mig naken .....	19
Torleiv Tveit - maskin- og kulturmannen .....	8		
Gausel sentrum får miljøgate .....	11	HMS - Om team- og gruppesamarbeid ..	20
		Personalnytt .....	21
Jeg har en sykkel jeg kan sykle på .....	11	Adm.sjef Bente Kogstad sluttar ..	21
Merkedag i Utsira sin samferdselshistorie .....	12	Malerisk på Sandnes ..	21
		Seglskuter og Statens vegvesen .....	22
		Tenk på språket .....	23
		Tillitsvalgtes spalte ..	23

## Ryggjavegen

Nr. 4 - september 1997

**Redaktør**  
Harald Sel

**I redaksjonen**  
Eva Vivoll

**Redaksjonsråd**  
Bjørn Alsaker  
Lewy Dalen  
Halvor Folgerø  
John Mathias Mathiassen  
Anne Elise Njærheim  
Liv Rettedal

**Sats/layout**  
Sissel Gro Norland

**Trykk**  
Allservice A/S

**Forsidefoto**  
Torleiv Tveit

**Baksidefoto**  
Harald Sel

**Opplag**  
1900 eksemplarer

# TUNNEL- OG BETONGSEKSJONEN

## og samarbeid over fylkesgrensene

I seinare år har det blitt stadig meir samarbeid over fylkesgrensene i Statens vegvesen. I samband med omorganiseringa for vel to år sidan blei det lagt opp til å utvikla dette samarbeidet og til sterkare regionalisering og spesialisering.

I dette nummeret av Ryggjavegen presenterer me Produksjonsavdelinga sin tunnel- og betongseksjon. I Rogaland er det særleg tunnel- og betongarbeidarane som har hatt- og har arbeidsoppdrag utanfor fylket. Og tilbakemeldingane er eintydige. Arbeida er utført på ein framifrå måte. Gjengen som for tida sprengjer tunnel mellom Frafjord og Dirdal har tidlegare fått svulmande ros for effektivt og godt arbeid i Vest-Agder, Buskerud og andre fylke. Ved opninga av dei nye ferjeleiene på Utsira i sommar sa ordførar Reidar Klovning at arbeidarane på anlegga måtte vera det største aktivum som Statens vegvesen har. Det er dei same folka som for tida er med på å byggja Skullerudkrysset bruer i Oslo. Leiinga i Statens vegvesen Oslo er ikkje mindre fornøgd med folka og arbeidet deira enn Utsira-ordføraren.

Vegdirektoratet har tankar om å nedprioritera Rogaland som ressursfylke innan tunnel- og betongarbeid. Mellom anna er det snakk om at boreriggen ikkje skal erstattast, når denne er utsliten. Utfasing av riggen, heiter det på Vegdirektoratet sitt språk. Det er vanskeleg å skjøna tankegangen bak ein slik strategi. Statens vegvesen Rogaland kan dokumentera konkurransedyktighet for tunneldriving både når det gjeld pris og kvalitet i forhold til private entreprenørar og Statens vegvesen i andre fylke. Tunnel- og betongfolka har stått på og dei står på med stor innsats og fagleg dyktighet. For dette fortener dei takk og oppmuntring og ikkje negative signal om nedprioritering og utfasing.

Harald Sel



*Anlegget fra Løwenstrasse mot Stavanger i juni. Til venstre ligger de nye sørgående feltene, og i løpet av september skal trafikken settes på denne strekningen.*

*Den ene avkjøringsrampen fra nord til Løwenstrasse. Det skal bygges to rundkjøringer på Løwenstrasse, en på hver side av brua over motorvegen.*



# Nå bygges nye FIRE-FELT PÅ MOTORVEGEN – fra Forus til Stangeland

I juni 1996 stod E 39 (tidligere E 18) klar med 4 felt fra Hinna bru til Forus. Arbeidet med videre utvidelse til fire-felt fra Forus til Stangeland startet i mars 1997.

Arbeidet skal etter planen, være ferdig i november 1998.

I skrivende stund ser det imidlertid ut til at vegen kan åpnes i løpet av neste sommer. Da er det sammenhengende 12 km fire-felts motorveg mellom byene Stavanger og Sandnes.

Allerede til høsten skal de første 900 metrene fra toplankrysset ved Forusbeen til Løwenstrasse stå klar med fire-felt, og da skal de nye feltene tas i bruk. Det bygges også nytt toplankryss med to rundkjøringer på Løwenstrasse, en på hver side av brua over motorvegen. Næringsområdene på Forus får atskillig bedre tilknytning til E 39 enn i dag, når også dette arbeidet er klart til høsten.

### **Fortløpende arbeid sørover**

Utover høsten fortsetter utvidelsen til fire-felt mot Lura og Stangeland. Først strekningen fra Løwenstrasse til Kvadrat, men arbeidet går fortløpende, og hele arbeidet fram til Stangeland skal være klart til november 1998, sannsynligvis blir vegen klar allerede i løpet av neste sommer. Strekningen fra Forus til Stangeland er 3,2 km lang, og utvidelsen blir i sin helhet gjort på vestsiden av dagens E 39.

### **Fra vann til veg**

Store deler av strekningen der arbeidet foregår er myrområde, og dette har medført omfattende dreneringsarbeider. En gang i tiden var det meste av Forus dekket av vann, Stokkavannet. Dette kommer tydelig fram under gravingen. For hvert jafs gravemaskinene tar, avdekkes forskjellige jordlag. Øverst ligger svart, fuktig mold og jord, det neste laget er mer torvaktig, og underst ligger finkornet sand og hard leire.

### **Sikkerheten godt ivaretatt**

For å bedre sikkerheten både for trafikantene og arbeiderne under anleggsperioden er det ikke lov til forbikjøringer og i tillegg til at eksisterende vegbane er merket med dobbel sperrelinje, er det også satt opp fysisk sperremateriell mellom kjørefeltene. Hastigheten er satt ned fra 90 til 70 km i timen.

**Tekst og foto: Eva Vivoll**



*Utkastet til fylkesvegplan er lite ekspansivt både når det gjeld investeringar og vedlikehald. Dårlige vegdekker, som t.d. her på Fv 610 på Halsne i Finnøy, kan difor bli eit stadig større problem i åra framover.*

# Fylkesvegplan

## 1998 – 2001

**Tekst: Georg Ullenes**  
**Foto: Tor S. Nordbøe**

I kjølvatnet av NVVP-arbeidet er vegsjefen også i gang med å utarbeida ein ny fylkesvegplan. Fylkesvegplanen (forkorta til FVP) skal i motsetnad til NVVP framleis gjelda for 4 år.

Eit utkast til FVP 1998-2001 er for tida ute på høyring. Høyringsinstansane (m.a. alle kommunane) har frist til 1. sept. med å koma med sine synspunkt/merknader. Siktemålet vårt er å få FVP 1998-2001 lagt fram for politisk behandling i haust med sluttbehandling i fylkestinget 2./3. des.

I FVP vil vi - utanom ei økonomisk oppfølging av tilsvarende plan for åra 1994-97 og ei statusvurdering ved utgangen av perioden - søka å framstille dei utfordringane vi står framfor på fylkesvegsektoren i Rogaland, kva økonomiske rammer vi kan rekna med, og korleis vi vil nytta desse midlane i 4-års perioden (såkalla handlingsprogram).

Nytt i FVP-samanheng er at vi også skal dokumentere virkningar ved alternativ bruk av midlane, særleg er nemnd område som reduksjon i trafikkulukker, miljø- og transportkostnader. Dette skal vi arbeida vidare med utover hausten fram til planen blir lagt fram til dei folkevalgte. Som kjent har løyvingane til fylkesvegane i Rogaland dei seinare år vore særst små. Vegsjefen har gong på gong peika på at vedlikehaldsmidlane må aukast monaleg om vi skal kunna ta vare på den kapitalen som er lagt ned i fylkesvegnettet vårt.

Utkastet til FVP er, slik planen ligg føre i dag, lite ekspansiv. Bortsett frå dei to store vegprosjekta; Frafjordvegen (Gjesdal) og Storhaugtunnelen (Stavanger) synest det å bli relativt lite midlar til nye vegar. Ei stor utfordring blir difor, gjennom ulik dokumentasjon i FVP, å overtyda fylkespolitikarane om at det er naudsynt i åra framover å satsa meir både på vedlikehald/drift og på investeringar i fylkesvegsektoren. Vi vil koma tilbake med meir informasjon om FVP 1998-2001 når den er vedtatt av fylkestinget.



For å verne jordbruksområdene på vestsiden av motorvegen er det bygd en 500 m lang steinmur. Muren er for det meste bygd av dyrkningsstein som er funnet i området under gravingen. På steinmuren skal det anlegges en støyvoll. Oppsynsmann Arvid Eide viser høyden på støyvollen som blir ca 2,5 m.



Formann på motorveganlegget, Pål Thornes (til v.) og oppsynsmann Arvid Eide, foran den flotte steinmuren under Løwenstrasse mot Ikea. Muren er 210 kvm. stor og den er lødd av Gunleif Børsheim, som er profesjonell steinløer. Under Løwenstrasse er undergangen utvidet og det bygges ny gang- og sykkelveg for å bedre forbindelsen mellom næringsområdene på Lura/Forus.



Utvalg vurderer vedlikeholdstandard:

## Dårligere standard på fylkesvegene ?

Et utvalg er i arbeid med å vurdere nye standardkrav for fylkesvegnettet.

Med bakgrunn i de små bevilgningene til vedlikehold av fylkesvegene, må en regne med at utvalget vil gå inn for lavere standardkrav.

**Av Lewy Dalen**

Vegvesenet har i flere år hatt standardkrav på vedlikehold av riksveger. Standarden beskriver når et tiltak settes i verk. De fleste standardkravene er knyttet opp mot den trafikkrettede delen som har betydning for trafikkavviklingen. Når det gjelder fylkesvegene har en ikke hatt noen standard å forholde seg til før i 1995. Rogaland fikk da utarbeidet egen standard for fylkesvegene som de første i landet. Nivået på vedlikeholdsinnsatsen frem til 1995 var varierende, den ble senket etter hvert som bevilgningene ble redusert. Det var også mye opp til

den enkelte vegmester å beslutte hva pengene ble brukt til i sitt område, innen visse rammer.

*Vegnettet på fylkesvegene ble fra 1995 inndelt i 2 grupperinger :*

*Gruppe 1 : Viktige fylkesveger, med standard opp mot riksveg nivå.*

*Gruppe 2 : Øvrige fylkesveger, med redusert standard.*

Standarden for fylkesvegene har blitt benyttet i nesten 2 år, og det er flere grunner til at den nå ønskes endret. Det er blitt offisiell strategi å satse på kollektiv transport, samtidig som det er ønske om mer bruk av piggfrie vinterdekk. Standarden er generelt lagt for høyt i forhold til bevilgning fra fylke. Dette passer ikke helt inn med den gruppeinndeling og standard som vi har. Et av spørsmålene er om vegnettet bør deles inn i egen standard for kollektivtransport for å sikre denne transporten best mulig. Det trafikantene mest merker er de dårlige asfaltdekkene på fylkesvegene.

Bevilgningen fra fylket til dekkefornylse (asfalt) er i år på 8 millioner. Skulle vi fulgt beskrivelsen i standarden, som forøvrig ville vært nødvendig for å bevare vegkapitalen, måtte vi hatt 140 millioner.

*For å sette det hele i perspektiv skal vi se på hva som blir bevilget pr km veg:*

*Riksveger gjennomsnitt: kr 60000/1km  
Stavanger sentrum fylkesveger: kr 30000/1km*

*Gruppe 1 vegger fylkesveger: kr 20000/1km*

*Gruppe 2 vegger fylkesveger: kr 10000/1km*

Når en ser den forskjell i bevilgning pr km veg på riks- og fylkesveg sier det seg selv at standarden på fylkesvegene er langt dårligere enn på riksvegene. Med bakgrunn i ovenfornevnte har trafikksjefen satt ned et utvalg for å se på ny gruppeinndeling av vegnettet og utarbeide ny standard med lavere standardkrav. Utvalget blir ledet av Dag Folkestad. Ellers vil Olav Øyvind Hamre og Lewy Dalen være med på arbeidet.



*I alle de 23 kommunene er det satt opp informasjonstavler om Nordsjøvegen og kommunen den står i.*

**Tekst og foto: Eva Vivoll**

Nå vil også vi i Rogaland være med. Tre strekninger i vårt fylke peker seg naturlig ut som aktuelle turistveger. Det er Nordsjøvegen, Ryfylkevegen og Suleskarvegen. Og vi har god tro på at vi skal lykkes i arbeidet.

### **Nordsjøvegen først ut**

Nordsjøvegen er den vegen vi har arbeidet mest med. Vegen strekker seg fra Kristiansand til Haugesund, og vi har planene klare. I første omgang har vi utarbeidet en strekningsanalyse med tiltaksplan for strekningen fra Flekkefjord til Haugesund. Analysen inneholder en oversikt over natur- og kulturmiljø langs vegen og tar for seg konkrete tiltak som må forbedres. Planen er nå ute på høring i blant annet kommunene.

### **Samarbeid**

I mange år har Nordsjøvegen vært organisert som en stiftelse hvor 23 kommuner har inngått et forpliktende samarbeid. Det er satt opp informasjonstavler langs hele strekningen som oppgraderes jevnlig, og det er utarbeidet brosjyrer og annet informasjonsmateriell. Stiftelsen Nordsjøvegen og Statens vegvesen har et nært samarbeid for å videreutvikle Nordsjøvegen som nasjonal turistveg.

### **Stort mangfold**

Nordsjøvegen har i dag en rekke opplevelser å by på. Spydspissen er

*I forbindelse med behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan satte Stortingets samferdselskomite for fire år siden søkelyset på vegen som endel av det norske reiselivsproduktet. Henstillingen om at vegen som reiselivsprodukt skal videreutvikles og markedsføres har blant annet sin bakgrunn i at hele 80% av turistene er vegfarende. I første omgang ble fire ulike strekninger pekt ut som prøvestrekninger: Kystriksvegen i Nordland, Sognefjellsvegen, Gamle Strynefjellsveg og Turistveg Hardanger. Over 80 mill. kr ble øremerket til tiltak langs disse strekningene. Erfaringene fra dette arbeidet skal brukes som grunnlag for den videre satsingen på nasjonale turistveger.*

# NORDSJØVEGEN

## - nasjonal turistveg?

nærheten til havet og det store mangfoldet turistene kan oppleve. Landskapet er skiftende, fra fjell til fjord, og fra åker og lynchheier til langstrakte strender. Naturen er mektig og storslått, uansett om den oppleves i storm eller stille. Det er også mange kulturminner langs vegen.

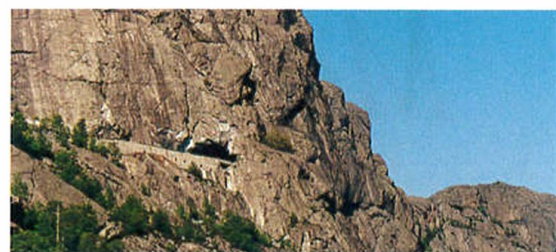
### **Arbeid gjenstår**

Selv om vegen i dag ligger der med alle sine opplevelser, er det flere tiltak vi må planlegge og dokumentere før vi søker om status som nasjonal turistveg. Rasteplasser, stopplasser og utsiktspunkter må tilrettelegges og opparbeides, vi må se nærmere på belastningen økt turistrasfikk fører med seg, likeledes ulykkesrisiko, hastighet og miljøkonsekvenser. Og vi må se på skiltingen langs vegen.

### **Brune skilt**

Det antydes at 20 til 30 strekninger i landet kan få status som nasjonal turistveg. Strekningene som blir utpekt vil bli skiltet med brune skilt. Disse skiltene er et kvalitetsstempel og kan derfor nyttes i markedsføringen av vegene. Status som nasjonal turistveg vil bli gitt for en periode, dermed vil mangelfull oppfølging føre til at vegen kan miste sin status. Et bredt sammensatt nasjonalt råd skal avgjøre og følge opp de vegene som får denne skiltingen.

Vi regner med å være klar med nødvendig dokumentasjon når det åpnes for søknad fra de øvrige 15 fylkene en gang i 1998.



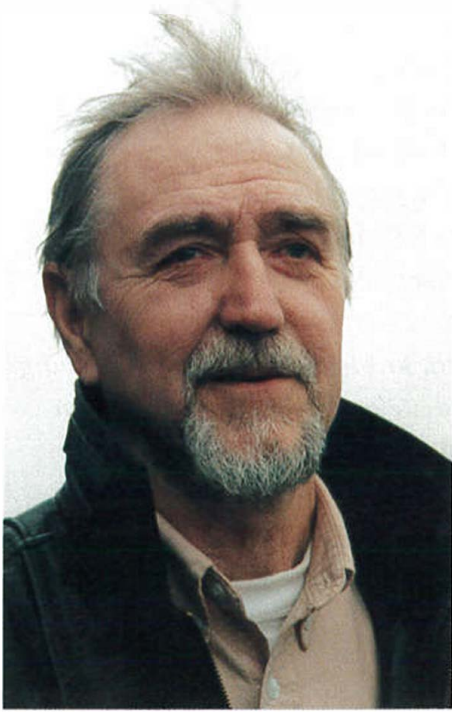
*Det er ikke mange tunneler langs Nordsjøvegen. Men noen kan være en opplevelse i seg selv, som denne på vei ned til Jøssingfjorden. Her vil vi tilrettelegge den gamle vegen på utsiden av tunnelen for gående og syklende.*



*Idylliske Hellenen nede i Jøssingfjorden ligger i skyggen under fjellet. Sammen med Altmark-støtten er dette en godt besøkt turistattraksjon*



*På veg sørover er dette det siste vi ser av Jærlandskapet. Her ønsker vi å opparbeide en ny rasteplass.*



*- I 20 år arbeidde eg med å utvikla og konstruera maskinar, deretter dreiv eg med vedlikehald av maskinar i 15 år, nå arbeider eg med å restaurera og ta vare på gamle maskinar. Ringen er på ein måte slutta.*

*Dette seier Torleiv Tveit, når han grovt skal oppsummera sitt liv som yrkesaktiv; eit liv som har vore innhaldsrikt men også svært hektisk og stressande i lange periodar.*

*Hans «andre liv», syslar som høyrer fritida til, har nok vore meir avstressande men minst like innhaldsrikt.*

*Han har fleire hobbyar, men først og fremst har han vore engasjert med fotografering.*

*Torleiv er ein av Norges mest premierte fotografar med fleire internasjonale ærestitlar. Gullmedaljar og førstepremiar har han oppnådd på fotoutstillingar over heile verda.*

# Maskin- og kulturmannen

## Intervju: Harald Sel

Under Vegvesenets kultur dagar på Norsk vegmuseum i juni 1998 skal Torleiv ha si første separatutstilling på fleire år. Til kulturdagane tek han også med gitaren. I seinare tid har han tatt opp igjen denne aktiviteten frå unge år, då han mellom anna spelte i ein duo. Og kanskje kjem ham til kulturmønstringa på Hunderfossen i sin Mercedes 170S, 1950 modell Cabriolet, den staselege veteranbilen som han, med god hjelp av kona, har bygd opp av eit vrak. Skal me også nemna at han er meir belest i norsk litteratur enn dei fleste, både når det gjeld klassikarar og yngre forfattarar. Kanskje dette er ein av grunnane til at han også sjøl er ein god skribent. Det har lesarar av Rygjavegen kunna slå fast opp igjennom åra. Det er ikkje berre bileta hans ein har kunna gleda seg over.

I oktober fyller maskin- og kulturmannen Torleiv Tveit 60 år. Torleiv Tveit er fødd og oppvaksen på Innbjoa i Sunnhordland, og han er yngst av åtte søsken. Far hans var bureisar, lærar og kyrkjjesongar.

## Ung maskinkjører

Eit par av brørene hans var i 1950-åra engasjert i Bjoa Bulldosarlag, og alt som 14-åring ga dei han lov til å kjøra bulldosar. - Det var ikkje så stivt med alder og kva ein formelt hadde lov til den gongen. Det var meir snakk om kva ein kunne og om ein var god nok, smiler Torleiv og fortel vidare om ei hending han hadde som 16-åring.

- Eg kjørte gjennom sentrum i Ølen med ein traktor som drog ein mekanisk gravemaskin som bror min hadde bygt. Då kom lensmannen syklande og retta ut handa. Eg stoppa, og lensmannen spurde: «Har du sertifikat?» «Nei», svara eg. «Ja det må du sjå til å få deg», sa lensmannen og sykla vidare.

## Utdanning

I 1954-55 gjekk Torleiv ved Hordatun folkehøgskule i Ullensvang og året etter gjennomførte han eittårig bilmekanikarutdanning i Sauda. Sin første bilmekanikar-praksis hadde han under militærtenesta. Seinare fekk han arbeid som bilmekanikar hos Brødrene Kverneland i Stavanger. Medan han var i full jobb der, tok han eittårig realskule ved Lektorenes gymnas og gjekk opp til eksamen i 23 fag som privatist.

Deretter gjennomførte han treårig ingeniørutdanning ved Køping Tekniska Institut i Køping, Sverige. I 1961, mens han studerte i Køping, gifta han seg med Ida Stuhaug frå Sandeid. Dei har seinare fått tre barn, to jenter og ein gut.

## Brøyt-konstruktør

Torleiv fortel at då han var ferdig med skulen i Køping, tenkte han å bruka veldig god tid til å søkja arbeid. I første omgang begynte han å arbeida hos bror sin som bulldosarførar på eit veganlegg i Vikedalsdalen.

På det tidspunktet hadde bror til Torleiv fått sin første Brøyt gravemaskin. Gjennom han fekk sjefane for gravemaskinfirmaet kjennskap til den nyutdanna ingeniøren som sat og kjørte bulldosar. Dei tok kontakt og bad han om å senda papira umiddelbart. To dagar seinare blei han bedt om å koma til Bryne for ein samtale. - Brørne Ingebret og Kristian Søyland, som hadde utvikla Brøyten og var sjefar for det som den gongen var eit lite firma, henta meg på Bryne stasjon. Etter eit par timar var eg tilsett som konstruktør, fortel Torleiv.



## Sentral i industrieventyr

Hos Brødrene Søyland fekk han vera med på eit industrieventyr, der han i høg grad var delaktig. Han blei snart nestleiar for konstruksjonsavdelinga og frå 1977 til 1981 var han leiar for avdelinga. I denne perioden var han sentral i arbeidet med å utvikla grave-maskinar i ypperste verdensklasse. Verksemda hadde ein kolossal ekspansjon og selde gravemaskinar over store delar av verda. Rundt 1980 kom den første «smellen»; Brøyt fekk alvorlege økonomiske problem.

- Eg sa til meg sjøl at eg ikkje skulle hoppa av før krisen var over, seier Torleiv. - Men då dei verste problema var løyste bestemte eg meg for å søkja anna arbeid. Eg ville ikkje koma i den situasjonen at eg skulle bli bremsekloss; eg ville vera pådrivar. Arbeidet ved Brøyt hadde vore- og var hardt; fire maskintypar skulle utviklast samtidig, så det vart lite med fritid.

## Maskinleiar i vegvesenet

I 1981 blei Torleiv tilsett som maskin-kyndig oppsynsmann ved Haugesund vegstasjon. Seinare blei han maskinleiar og verksleiar for nord-fylket. Arbeidet i vegvesenet har gitt mindre i lønnsposen enn hos Brøyt. Det var ei omstilling, men han seier at han har hatt gode og interessante år i Statens vegvesen. Lønna betyr heldigvis ikkje alt.

Dessutan passa jobben i Haugesund godt inn i ein langsiktig plan Torleiv hadde hatt med livet sitt.

- Eg hadde hatt eit ønske om å flytta tilbake til heimetraktene. Eg kjøpte hus i Sveio og har funne meg vel tilrette i bygda.

## Restaurering og museumsarbeid

Nyleg har Torleiv fått nye utfordringar for Statens vegvesen. Han er nå fagleg ansvarleg for restaurering av maskinar og utstyr for vegmuseet i Rogaland. Arbeidet er veldig interessant, seier han. - Ikkje minst har det vore moro å fylgja opp restaureringa av ein Brøyt X2. Det var artig å finna detaljar på maskinen som eg sjøl hadde konstruert i si tid. Eg har alltid hatt interesse for eldre mekaniske ting, gamle maskinar og bilar, så museumsarbeidet finn eg veldig engasjerande.

## Fotokunst over heile verda

Men av mange interesser er foto den store hobbyen.

- Eg kan vel seia eg er sjøllært, har aldri gått på kurs men har halde ein del fotokurs for andre. Eg fekk «smitten» i meg på folkehøgskulen i 1954/55.

Der hadde eg ein lærar som var veldig fotointeressert og dreiv med mørkeromsarbeid. Seinare var eg med i fotoklubb i Sverige. Etter kvart fann eg ut at foto ikkje berre er teknikk, det går også an å laga bilete som betyr noko.

Torleiv seier at han gjennom ein periode frå ca 1965 til 1980 var hyperaktiv som fotograf og han oppnådde resultat som få kan drøyma om. Han var representert med foto - både svartkvitt og farge, over heile verda. Etter kvart mottok han ein anselig mengde førstepremiar og medaljar. Ved eit fast galleri i Romania er han t.d. representert i ei samling på 20 foto som skal representera heile verda på 1970-tallet. Ei spesiell ære var det då



Frå tida som konstruksjonssjef hos Brøyt. To japanarar på to vekers intensivkurs hos firmaet på Bryne. Torleiv, til h., har framleis årleg brevveksling med den eine.

Foto: Trygve Vasvik

han, som den første fotografen, blei antatt på Vestlandsutstillinga.

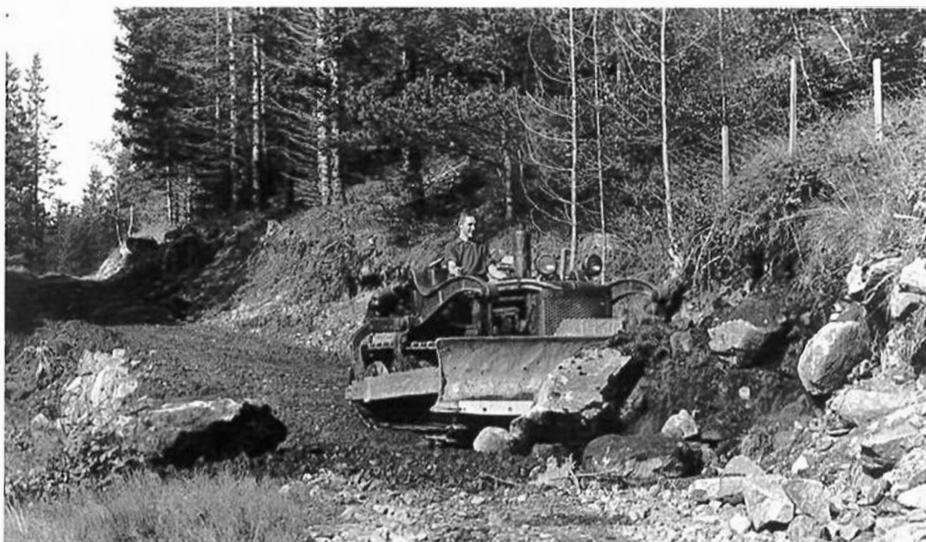
- Det var moro å møta der mellom dei etablerte kunstnarane, der ikkje alle syns det var så kjekt å få ein fotograf inn i flokken. Det har ikkje vore like lett å få aksept for at fotografering er ei uttrykksform som kan vera likeverdig med annan biletkunst.

## Motiv og utstillingar

Torleiv fortel at Jærstrendene nok var rikaste kjelda til inspirasjon gjennom dei åra han budde på Jæren.

- Eit motiv prøvde eg på i årevis, før eg fekk det til: Jærstrand seint om kvelden, lysande brenningar, svarte steinar og mørk himmel, eit motiv som ga ei slags draumestemming.

Og fotokunsten med mellom anna draumestemmingane frå Jærstrendene har blitt beundra av fotokyndige folk i alle verdsdelar. Men det tok fleire år før Torleiv viste fram kunsten sin lokalt. - Etter kvart stilte eg meg sjøl spørsmålet: Kvifor senda bilete over heile verda for å gleda eit fåtallig fotokyndig publikum, framfor å visa dei fram for folk i nærmiljøet. Så det blei til at eg laga nokre lokale utstillingar. Nå er det



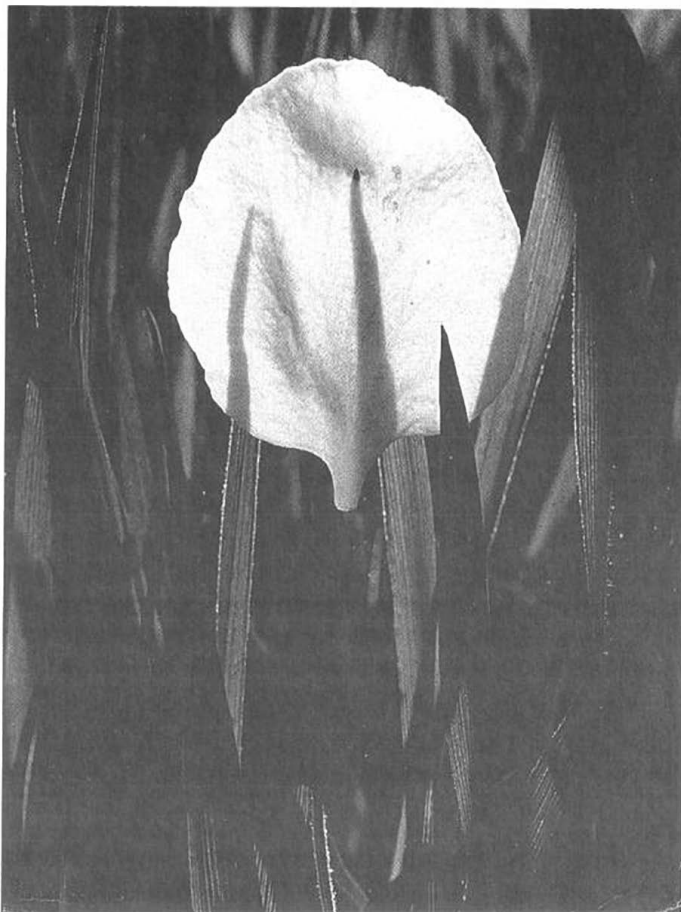
I sin tidlegaste ungdom var Torleiv med på å byggja mange skogsvegar, m.a. i Hardanger. Her kjører han ein International TD 9 bulldosar kring 1958

fleire år sidan sist. Men under Vegvesenets kultur dagar 1998 stiller Torleiv ut igjen, og denne gongen vil han konsentrera seg mest om fargefoto. - Det blir på ein måte noko nytt for meg, og eg gler meg, seier han.

**- Eg «gløder» ennå**

- Kva må til for å bli ein god fotograf? Torleiv tenkjer seg litt om før han svarar. - Først og fremst er nok den glødande interessen viktig. I tillegg må ein ha sansen for komposisjon og detaljar. Dessutan må teknikken vera i orden. Sjøl om eg har trappa mykje ned, så har eg nok framleis den glødande interessen. Eg «gløder» ennå når eg ser dei store naturopplevingane. Som t.d. ei oppleving i Eidfjord i fjor sommar; utrulege lysvirkningar mellom fjella. Eg heldt på å gå i spinn. Når du opplever noko slikt og attpåtil kan få festa det til filmen, då er det mellom dei opplevingane du kan «leva på» i årevis.

*(Og eit av motiva frå Eidfjord sommaren 1996 som Torleiv festa til filmen, kan du sjå på framsida av Ryggjavegen.)*



*To av Torleiv Tveit sine mange premierte svart-kyvitt foto frå utstillingar over heile verda. Snøliner i Jæren-landskap, nedanfor, har mellom anna vore representert på ei stor utstilling i tidlegare DDR. Her blei det plukka ut og spesielt presentert i det mest anmerkente austtyske fotobladet som eksempel på god vestleg fotokunst. Epleblad, til venstre, er m.a. premiert på ei internasjonal utstilling i Peking, Kina, i 1976.*



Langs Rv 44 på Gausel er arbeidet med å bygge om riksvegen til miljøgate i gang.

Når anleggsaktiviteten er ferdig i mai neste år framstår Rv 44 med nye sykkelbaner og brede fortau som er beplantet og pyntet opp med teglsteinsfliser. Lysstolper, leskur og gjerder blir lakkert og farten senket til 40 km i timen.



# Gausel sentrum får MILJØGATE

Av Eva Vivoll

Det skal også bygges gang- og sykkelveg nord og sør for Gausel sentrum. Når alt står ferdig vil det være sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra Hinna til Forus, og det vil bli både tryggere, triveligere og enklere å ferdes langs vegen.

## Ny Eikesetvei

Beboerne på vestsiden av Rv 44 vil få ny tilkomstveg til riksvegen når Stavanger kommune bygger ny Eikesetvei, dette arbeidet starter i november. I tillegg

skal kommunen bygge ny forbindelse mellom Gamle Godesetvei og Eieksetveien. Når dette arbeidet er ferdig vil både Gamle Godesetvei og Gauselbakken bli stengt mot riksvegen.

## Pakkefinansiering

Miljøgaten i Gausel sentrum og støyskjermingstiltakene blir finansierte gjennom «Miljøpakke Stavanger». Gang- og sykkelvegene nord og sør for Gausel sentrum blir finansiert av «Sykkelpakke Stavanger». Begge disse «pakkene» er finansieringsavtaler mellom Stavanger kommune og

Statens vegvesen der hver av partene bidrar med 50 prosent av kostnadene.

## Framdrift

I nordenden av vegen er arbeidere fra Produksjonsområde Stavanger nå i gang. I første omgang er det de kommunale vann- og avløpsledningene som skal skiftes ut. Statens vegvesen utfører dette arbeidet for kommunen, selve vegarbeidet starter så snart ledningsarbeidet er ferdig. Arbeidet med miljøgaten skal utføres i egenregi. Miljøgaten med tilstøtende vegger skal være klar i mai neste år.



Med anleggets mest populære framkomstmiddel, poserer her fra venstre John Reidar Gard, Norleif Undheim og Sven Mellestrand.

## JEG HAR EN SYKKEL

jeg kan sykle på, synger Anne Grethe Preuss

Det har også karene som arbeider med miljøprioritert gjennomkjøring i Gausel sentrum. De fant like godt fram sykkelen, forøvrig en velbrukt Svithun av ukjent årsmodell, for å forflytte seg raskt og på en miljømessig god måte langs den nesten 1 km lange strekningen. Sykkelen er blitt så populær at anleggsleder John Reidar Gard nå vurderer å få tak i flere sykler. Og de skal slett ikke parkeres når miljøanlegget på Gausel står klart i mai neste år. Da skal det nemlig bygges gang- og sykkelveg, sykkelbane og støyskjermer fra

Kvernelandsvegen til Kvellurvegen langs Rv 44 i Sandnes kommune. Og da skal selvfølgelig syklene være med på lasset, for arbeiderne er skjønt enige om en ting: - Det er både enklere, raskere og mer miljøvennlig å ta seg fram med sykkel på slike anlegg. Dessuten får vi gratis trim, sier de. Ryggavegen gir herved tipset gratis videre til andre anlegg i vegvesenregi - og foruten miljøaspektet, ser vi for oss mange muskuløse, veltrente vegvesen-kropper i framtida.

EVI



*Ken Roger Klovning, på armen til ordførar Reidar Klovning, blir intervjuet av NRK's Eva Sleire, etter at han har foretatt den høgtidelege opninga av Nordvikvægen ferjeleie.*



*Ordførar Reidar Klovning har kuttet snora og erklært Søreivægen ferjeleie for offisielt opna. To av arbeidarane på anlegget, Einar Thuestad (t.v.) og Odd Helge Johansen, assisterer ordføraren under seremonien.*

# MERKEDAG I UTSIRA sin samferdselshistorie

*1. juli 1997 blei Statens vegvesen Rogaland styrt frå Utsira; for der var dei alle, vegsjef, stabsleiar og dei fleste andre som «har noko med det». Nå er ikkje Utsira ukjent med storfine besøk, både dronning Sonja (som kronprinsesse) og mykje gjævt folk har vore på øya. Men med eit fylkesvegnett på berre 3,5 km, er det likevel lenge mellom kvar gong vegsjefen finn grunn til å gjesta Norges minste kommune.*

*Annleis var det 1. juli. Den dagen blir ståande som ein merkedag i øysamfunnet sin samferdsels-historie, den dagen då dei to første ferjeleiene blei offisielt opna og kommunen fekk ordinært ferjerutesamband med fastlandet.*

**Tekst og foto: Harald Sel**

For vegsjef Tor Geir Espedal personleg var dagen også ein liten merkedag. Då han for eit år sidan blei vegsjef, hadde han som målsetting å besøka alle kommunane i Rogaland innan kort tid. Utsira var den 26 og siste i denne «bil kjent-runden». I talen sin i samband med ferjeleie-opningane sa vegsjefen at det var kjekt å avslutta desse kommunebesøka med vegopning på slik ein fin dag.

## **Verhard rutestrekning**

Ja, 1. juli 1997 var ein fin og relativt vindstille dag. Likevel fekk gjestene føling med kva det vil seia på bu på- og vera trafikant til og frå ei øy i

Nordsjøen, 18 km vest av Karmøy og 24 km sørvest for Haugesund. «Utsira», som skal vera ein god sjøbåt, gynga meir enn dei fleste sette pris på. Så då ordførar Reidar Klovning, i talen under opnings-festen, sa at vegen til Utsira var den fylkesvegen i landet med flest dumpar, såg me fleire samtykkande nikk rundt bordet. Ingen såg ut til å dra i tvil ordføraren si utsegn om at «Utsira» trafikkerer ei av dei mest verharde rutestrekningane langs kysten.

## **Ros til anleggsfolka**

Ordførar Reidar Klovning kom elles med sterk ros til Statens vegvesen og arbeidarane på ferjeleie-anlegga, og sa mellom anna:  
- Desse anleggsfolka må vera det største aktivum ein har i Statens vegvesen.



*Mange feststemte menneske, både eldre og yngre, var møtt fram. Her ser me tre av dei yngre sirabuane under opningsseremonien i Søreivågen.*

*Torhjørn Mikkelsen på Umoe Elektro AS i Haugesund var første bilist som kjørte på land etter opninga i Norvikvågen. Han fekk blomar av vegsjef Tor Geir Espedal.*



### Storsamfunnet og distrikta

*Det nye sambandet med kombinert rutebåt og bilferje er like viktig for Utsira som f.eks. Rennfast var for Rennesøy.*

*Det er viktig at storsamfunnet tar seg råd til utbygging i distrikta.*

*Viss ikkje ville det vera umuleg å oppretthalda busettinga i små lokalsamfunn.*

Vegsjef Tor Geir Espedal i sin tale på Utsira

Alt har gått så stille og effektivt for seg. Det er ein fantastisk gjeng som har arbeidd her ute, dei har utført eit flott arbeid på ein profesjonell måte.

### Dagens helt

Elles var nok seksåringen Ken Roger Klovning dagens helt på Utsira. Han sto for den høgtidelege opninga av ferjeleiet på Nordvikvågen. Ordførar Reidar Klovning måtte ved dette høvet finna seg i å koma heilt i skuggen i forhold til sin unge namnebror, då han han foretok den offisielle opninga av det andre ferjeleiet - i Søreivågen.

Opningane blei elles markert med musikk av Utsira musikkorps. Både i Nordvikvågen og i Søreivågen var

mange sirabuar møtt fram, og alle såg ut til å applaudera begeistra over at denne samferdselsnyvinninga endeleg er i hamn.

### På lag med naturen

Det er blitt stilt spørsmål om grunnen til at ein byggjer to ferjeleier på Utsira, som har eit flateinnhald på berre 6,15 kvadratkilometer. Når både Norvikvågen og Søreivågen har fått ferjeleie, skuldast det ikkje usemje mellom sirabuen. Som så ofte elles - og ikkje minst på Utsira, er det nødvendig å spela på lag med naturkreftene. Når vindretning og ruskever er slik at det er vanskeleg eller uråd å leggja til ved det eine ferjeleiet, ligg som regel det andre leiet i le av vinden.

### Den nye «fylkesvegen» til Utsira

#### Kostnad:

Nye ferjeleier	3,4 mill. kr
Ombygging av «Utsira»	2,5 mill. kr
	5,9 mill. kr

#### Finansiering:

Statens vegvesen	2,1 mill. kr
Rogaland fylkeskommune	3,8 mill. kr

Nye ferjeleier og ombygging av «Utsira» gjer at båten kan frakta alle typar kjoretøy ved direkte på- og avkjøring. Tidlegare var det vanskeleg eller uråd å frakta maskinar og traktorar. Personbilar kunne ein ta med på båten, ved bruk av eit tungvint på- og avkjøringssystem. Etter ombygginga er kapasiteten for transport av bilar/maskinar på «Utsira» utvida med 50 prosent.

Arbeidet med ferjeleiene er utført av Statens vegvesen Rogaland i samarbeid med Statens vegvesen More og Romsdal.

**Under åpningsfesten for nye ferjeleier og kombinert rutebåt/bilferje til Utsira fortalte Bjørg Skålnes fra kommunens samferdselshistorie. Vi gjengir her et utdrag av hennes beretning.**



## *Fra postskøyte til bilferje i storm og havblikk*

Jeg står her med en rutetabell fra 1970. Den ervervet jeg da jeg kom til Sira for første gang 16. august 1971. Og dette er interessant lesing. Biletten kosta seks kroner hver veg fra Sira til Haugesund. Last som skulle sendes måtte være ombord en time før båtens avgang. Båten gikk som regel fra Sira kl. 8.00 om morgenen, og turen til byen tok 1 time og 40 minutter. I vinterhalvåret var det kun rutebåt mandag, onsdag, fredag og lørdag. Jeg kan godt huske at skulle det være møter, kurs, sammenkomster eller liknende, så ville folk helst ha det på tirsdager og torsdager. Da var det rutfri dag, ikke varer og ikke post. I sommerhalvåret var det ikke rutebåt på tirsdager, men alle de andre dagene. Som en prøveordning var det dobbel lørdagsrute i tida 6. juni - 27. aug. 1970. Var det sirabuens første, spede forsøk på å kapre turister?

### **Postskøyte i 1887**

Så går vi veldig mye lenger tilbake i tida. Til den første ruteforbindelsen mellom Sira og byen. Ruteforbindelsen er nøye knytta til postombringelsens historie. 1. juli (for 110 år siden) blei Utsira poståpneri oppretta. Fra da av fikk Sira sin første, faste ukentlige ruteforbindelse med byen - med postskøyta. Framleis kan vi oppleve at gamle folk omtaler rutebåten som postskøyta, blant andre min gamle svigermor på 94 år. Fjorden kunne være tøff for ei lita skøyte, men det kunne også bli for stille, og turen kunne ta opptil ett døgn. Da Åse Helgesen, som seinere ble Norges første kvinnelige ordfører, kom til Sira første gang i 1903, tok turen 10 timer. Noe seinere, fra 1905, gikk rutebåten også om Åkrehamn og Vedavågen på Karmøy. Fra ca 1916 fikk vi ei motorskøyte til rutebåt. Ruta gikk da tre ganger ukentlig i fisketida, ellers to dager i uka.

### **Ventedager i byen**

Men, den gang som så ofte seinere, var det delte meninger om ruta. Mange var skikkelig misfornøyde. Det kunne ofte hende at en måtte gå nokså mange dager i byen og vente på grunn av været. Ja, så irriterte blei man at de valgte to mann som så reiste til departementet for å prøve å forbedre saker og ting. Dette var omkring 1920, før Utsira blei egen kommune i 1924. Det kom til en ordning. Nå blei det rute Utsira - Røvær - Feøy - Haugesund. Men det kunne være en heisen tur, det tok framleis lang tid over fjorden - dersom då båten i det heile kunne gå. En gang rundt juletider lå man ei heil uke i Haugesund og venta på vær til å komme ut med folk, varer og post. Og en annen gang var det en mann med hesten hans som gikk ei heil uke i byen og venta på at været skulle bli bra nok for hesten.

### **En bytur i året**

Ei dame, som snart er 90 år, forteller: «Jeg var 4 - 5 år, ca 1915, første gang jeg reiste til byen med postskøyta. Jeg reiste sammen med mamma for å besøke slekt. Det var sommers dag. En reiste helst på den tida av året, hvis en kunne velge. Lugaren var liten og kunne ikke romme så mange folk, så vi satt på dekket framme, med en presenning over oss mot sjøskvett. Dette var helt vanlig. Sjøsjuk var jeg

ikke i det heile tatt. Så ofte reiste man ikke til byen i den tida. Man hadde det man trengte heime - var sjølforsynte. Kanskje hadde man en bytur i året. I hvert fall reiste kvinner og barn sjelden til byen. Man følte ikke behov for det. Ei dame, litt yngre enn meg, var ikke i byen før hun var over 30 år gammel. Og før århundreskiftet var det heilt sikkert koner som levde på Sira heile sitt liv uten at de noen gang var i byen. De fleste reiste sjelden før de var konfirmert. Ofte var byturen, for å kjøpe konfirmasjonsklær, den aller første. Og på byturene kledde man seg i besteklærne. Men oftest reiste man i gamle ytterklær og hadde bestekærne med seg, som en tok på seg når en kom til byen - altså reisekåpe og bykåpe.» Dette om klærne forteller også langt yngre folk.

### **«- aldri mer Sira»**

Ei dame, som nå er ca 60 år, kom til Sira første gang i julehelga 1955. Hun forteller om en tur i opprørt hav og med tung sjø. «Hadde det vært nå, hadde jeg aldri kommet tilbake. Godt at en ser annerledes på det når en er ung», sier hun spøkefullt i dag. Og svigermora hennes sa etter første besøket: «Den jenta kommer aldri mer til Sira». Men det gjorde hun. Neste gang kom hun i fint vær. Da var det 17. mai og lysere tider.

### **Også kjekt og koselig**

Mange folk er veldig sjøsjuke; det kan ikke underslås. Det fortelles om to jenter som fikk reise til byen, men den ene blei så sjøsjuk at hun blei liggende ombord uten å gå i land. For så å reise heim til Sira igjen. Men å reise med rutebåten betyr langtfrå bare sjøsjuke og ubehag. Å reise med rutebåten er også rett og slett ganske kjekt og koselig. En treffer alltid kjente å prate med, en kjøper litt snadder på automaten og kaffi eller brus.

### **Rekesmørbrød på Cardinal**

Hva koster det å reise? De første billettprisene jeg har hørt om var kr 1.50 for en tur. Det var ca 1920. I 1970 nevnte jeg at det kosta kr 6, nå er prisen kr 44. Nå er det vel ikke billettprisen som tynger mest på økonomien på byreiser. Sirabuen er nemlig glade i å gå på kafe. Er man på bytur så er man på bytur. Niste var det- og er det sjelden

noen som har med. En gikk på Cardinal og hadde seg et rekesmørbrød eller flere, og på Misjonshotellet var det middag. Seinere blei mange sirabuer trofaste kunder på kafeen på Kyvik. Pussig i grunnen at disse spisestedene ikke lenger eksisterer. Det kan ikke skyldes sirabuen.

Folk som er middelaldrende, forteller om 3,5 timers reisetid hver veg og 2 timers opphold i byen. Da gikk også ruta om Røvær og Feøy.

### «Spyturer» med Westamaran

Ei kort stund, midt på 1970-tallet, hadde vi Westamaran enkelte turer og dager og vanlig rutebåt ellers. Det var greit på fine dager, men var vært dårlig, var det jo alltid høyst usikkert om båten gikk tilbake fra byen f.eks. Jeg var sjøl med en søndag i 1975 fra Haugesund til Sira. Og jeg husker to ting. Gutten min på to år spydde i en spypose noen hadde leikt seg med og åpna i bunnen, så spyet flaut rett gjennom og rett i mitt fang. Dessuten var det et eldre ektepar ombort, og kona sa seinere at hun var glad for at de var sammen når de skulle dø, for det var hun overbevisst om at de kom til å gjøre på turen. Så ble det da også slutt med westamaranen.

### - bussen heim -

I 1979 overtok kommunen sjøl ruta og bygde den første M/S Utsira, båten før den båten vi har nå. Som en kuriositet kan nevnes at da daværende kontorsjef i Utsira kommune hadde kontakt med departementet angående rutetider, mannskapets arbeidstid m.v., så spurte departementets tjenestemann om mannskapet ikke kunne ta bussen heim i de lange pausene når båten lå i byen. Så kunne en spare inn noen arbeidstimer!

### Rutefly ?

Så langt har vi bare sett bakover. Til slutt vil vi se framover. Hvis vi nå tenker oss at Ken Roger (Klovning), som er seks år og i dag klipper snora i Nordvikvågen, som voksen kar - kanskje som 40-åring - forteller om denne dagen, 1. juli 1997, i en lignende sammenheng. Hvilken lignende sammenheng skulle det så være? Kanskje innvielsen av en snerten, liten flyplass, der ruteflyet mellom Haugesund og Utsira skal lande og ta av X antall ganger daglig?



*Far og sønn Livar og Steinar Salte ga uttrykk for at dette var et positivt tiltak. Vogna hadde de hatt i ti år og de var interesserte i å få en oversikt over tilstanden. Bjørn Ingebret Serigstad og Lars Jan Haaland er klar til å ta fatt på kontrollen.*

## «Før ferie-sjekk» av campingvogna

**Tekst og foto: Georg Eie**

En vellykket ferietur med campingvogna kan være avhengig av mange ting, men en har iallfall et godt utgangspunkt for turen hvis bil og campingvogn er i god teknisk stand.

Vi har inntrykk av at de fleste bileiere har et mer eller mindre jevnlig tilsyn med bilens tekniske stand, men kontroll av campingvogna tror vi kanskje det kan gå nokså lenge mellom hver gang det skjer.

Et av våre hovedmål skal jo være at kjøretøyene som ruller på vegen skal være trafiksikre, og hva er vel mer naturlig enn å invitere campingvogn-eiere til en sjekk av vogna si føre ferieturen - tenkte vi.

Tirsdag 17. juni og torsdag 19. juni hadde vi kveldsåpent på henholdsvis Nærbø- og Egersund trafikkstasjon. Alle som ønsket fikk anledning til en sjekk av dekk og bremsar på campingvogna. I tillegg ble det utført kontroll av bremsevæskens kokepunkt på trekkvogna.

Riktig vektfordeling mellom vogn og bil kan påvirke kjøreegenskapene, og er dermed en viktig faktor når en skal tenke trafiksikkerhet.

Skal en kjøre i utlandet kan det være greit med en oppdatering av f.eks. hvilke fartsbestemmelser som gjelder i de enkelte land.

Hva med førerkortet? Kan en dra avgårde ned gjennom Europa med vogna? Nye førerkortforskrifter frå 1. januar i år har medført mye forvirring og usikkerhet med hensyn til hva en kan kjøre på den enkelte førerkortklasse. Spørsmålene var mange og varierte. Enkelte benyttet også anledningen til å få seg et nytt førerkort. Vi hadde på forhånd skaffet tilveie en del nyttig informasjonsmateriell i tillegg til noe egenprodusert, noe som de besøkende satte pris på.

Et tjuetalls campingvogneiere møtte opp på Nærbø, mens besøket var dårligere i Egersund. De framførte ga uttrykk for at de syntes dette var et positivt tiltak som en håpet på en gjentakelse av.

# T-forbindelsen videre med drahjelp fra næringslivet

Av **Gunnar Eiterjord**

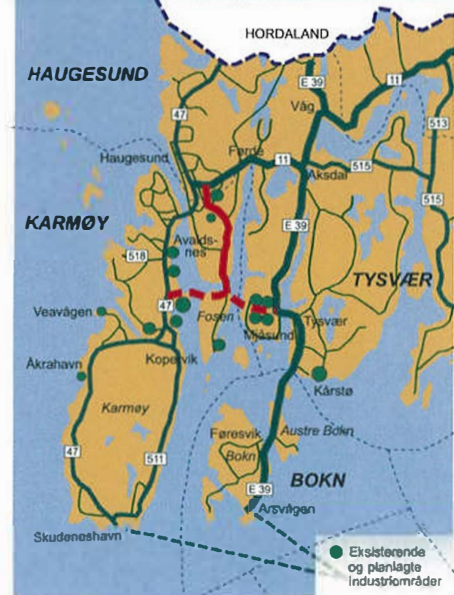
T-forbindelsen går videre med solid drahjelp fra politikere og næringsliv på Haugalandet.

Ved sluttbehandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 i Stortinget i juni, understreket flertallet i Samferdselskomiteen at de ønsker fremmet en egen Stortingsproposisjon om prosjektet. Dette skjedde etter en hektisk innsats fra Nord-fylket der næringslivet gikk i front med enstemmige positive vedtak om prosjektet fra Haugalandrådet, Haugaland næringsutvikling og Prosjektrådet i ryggen.

I januar i år sluttbehandlet og godkjente Vegdirektoratet og Miljøverndepartementet konsekvensutredningen for prosjektet. Samtidig ble kommunedel-

planforslagene sluttbehandlet i kommunene. Dette etter en krevende prosess der vegkontoret i konstruktivt samarbeid med miljøvern- og landbruksavdelingen hos fylkesmannen, også fant en miljømessig forsvarlig løsning på de siste kilometrene av prosjektet på fastlandssiden i Karmøy.

I vinter og vår er det utarbeidet detalj- og reguleringsplaner for prosjektet. Disse er nå under sluttbehandling i kommunene og forventes ferdigbehandlet og godkjent i løpet av høsten i år. På bakgrunn av de nye og lavere rammer i NVVP har vegkontoret lagt fram en revidert finansieringsplan som Prosjektrådet, styringsorganet for T-forbindelsen bestående av ordførere, fylkesordfører og Vegsjef, har sluttet seg til. Denne planen som omfatter en kombinasjon av ordinære statlige



bevilgninger, bompenger samt kommunale og private tilskudd, blir nå lagt inn i vegkontorets forslag til handlingsprogram i NVVP 1998-2007 som skal lokal- og fylkespolitisk behandles til høsten. Den reviderte finansieringsplanen bygger på den planen som fylkestinget sluttet seg til i juni i fjor. Med bakgrunn i dette, er målsettingen nå byggestart i år 2000 eller 2001 og ferdigstillelse omlag 4 år seinere.

## T-forbindelsen: Viktig for positiv utvikling av næringslivet

Et velfungerende samferdselstilbud er nødvendig for en videre positiv utvikling av næringslivet vårt, og dette er bakgrunnen for at en næringslivsgruppe på Karmøy har engasjert seg sterkt til fordel for T-forbindelsen. Gruppen består av representanter fra et bredt utvalg av mindre og mellomstore bedrifter innenfor de forskjellige næringene. T-forbindelsen vil knytte Karmøy og Haugesund til Kyststamvegen på en ypperlig måte, samtidig som den langt på veg doubler vegkapasiteten mellom disse kommunene.

Våren 1996 gjennomførte vi en underskriftskampanje blant bedriftsledere i næringslivet på Karmøy. På meget kort tid samlet vi støtteunderskrifter for T-forbindelsen fra ledere i 200 bedrifter som representerer et flertal av arbeidsplassene i kommunen. Karmøy Næringsråd, Haugaland Industriforening og Haugaland Næringsutvikling har alle

gitt sin sterke støtte til prosjektet. T-forbindelsen er en naturlig fortsettelse av Kyststamvegen og knytter Karmøy og Haugesund til denne. Uten T-forbindelsen vil disse kommunene med 65.000 innbyggere snart være i en kommunikasjonsmessig uholdbar situasjon. For den enkelte næringsvirksomhet er det også veldig viktig at rekrutteringsområdet blir større gjennom dette prosjektet. Topplederne i de større bedriftene i regionen har gitt sin tilslutning til prosjektet.

T-forbindelsen vil korte tiden mellom midtre deler av Karmøy og Nord-Jæren med nesten 30 minutter, og øker kapasiteten mellom Karmøy og Haugesund på en slik måte at vi langt fram i tid kan se bort fra køproblemer. Prosjektet åpner nye områder for næringsvirksomhet av alle slag. Særlig ser vi for oss Håvik - Kårstø som interessant etter som flere eksisterende

og planlagte industriområder ligger langs traséen. Karmsund fiskehavn, som har utviklet seg til et meget vellykket regionalt samarbeidsprosjekt, ligger like nord for Håvik (der Hydro's kjempemessige aluminiumsverk ligger). Fiskehavnen utvikler seg hele tiden med fiskebedrifter, andre industribedrifter og servicebedrifter. Vi tror grunnlaget er lagt for et lokalt «Forusområde» med fiskeri som basis. Arbeidet med en ny stor fryseribedrift er godt i gang og kaiutbyggingen fortsetter.

Regionens trafikkhavn i Haugesund er i ferd med å bli sprengt, og det er samstemmighet i næringslivet og politisk i regionen om at arealer for ny trafikkhavn må peke ut. I denne sammenheng er det innlysende at T-forbindelsen vil ha betydning for det endelige valget.

Vi vil også peke på at regionens lufthavn, Haugesund lufthavn Karmøy, er veldig viktig for næringslivet i hele regionen. Redusert kjøreavstand og bedre kapasitet på tilkomstvegene er meget viktig for brukerne.

NÆRINGSLIVSGRUPPEN FOR T-FORBINDELSEN  
Inge Jan Thorsen, Leif Malvin Knutsen

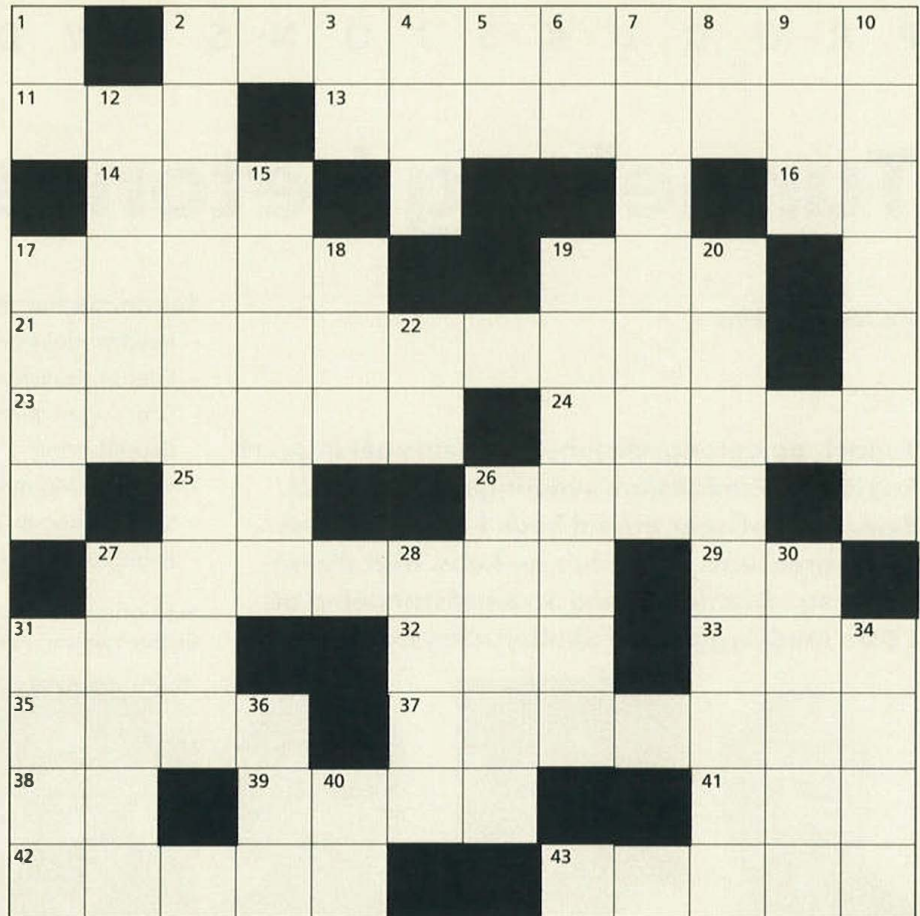


# Kryssord

## nr. 4/97

### VANNRETT

2. Skikkelige
11. Påbud
13. Heis
14. Ledelse
16. Pron.
17. Merket
19. Insekt
21. Avgiftssystem
23. Luftig innretning
24. Fundert
25. Månefase
26. Feste
27. Jordbruker
29. Spurte
31. Forstav.
32. Herme
33. Tidsrom
35. Luft
37. Sammenkomst
38. Naboer
39. Gud
41. Odde
42. Forbinde
43. Spille



### LODDRETT

1. Oppdrett
2. Bruer
3. Pron.
4. Kv.navn
5. Månefase
6. Fjernsyn
7. Ras
8. Sjarm
9. Bra
10. Eneboer
12. Fisker
15. Ryer
17. Minke
18. Vekst
19. Naturstoff,  
brukes i vegvesenet
20. Bygningene
22. Dessert
26. Smykkestein
27. Scene
28. Granne
30. Bak
31. Storkar
34. Svi
36. Vokaler
40. Ordne

Løsningen på kryssord nr. 4/97 sendes til:

**RYGJAVEGEN**  
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 25. september 1997

Innsendt av: .....

Adresse: .....



Rett løsning nr. 3/97

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

Vinnere av kryssord nr. 3/97

**Reidun Vehus**  
Trafikkavdelinga  
Vegkontoret

**Bjarne Oppedal**  
Austkroen 9  
4350 Nærbø

# Tunnel- og betongseksjonen

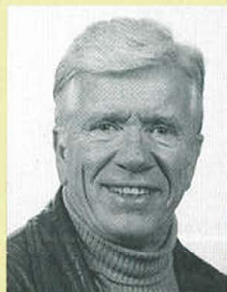
Av Jon Nesheim

**Tunnel- og betongseksjonens arbeidsmål er nært knyttet til Produksjonsavdelingens arbeidsmål. Seksjonen utfører arbeid både i fylket og over fylkesgrensene. I 1997 har en f.eks. hatt større oppdrag i Drammen med Strømsåstunnelen og i Oslo med bygging av Skullerudkrysset bruer.**

**Seksjonen har følgende ansvar og arbeidsområde:**

- Egenproduksjon av tunnel
- Egenproduksjon av bruer og kaier
- Drift- og vedlikehold av bruer og kaier
- Grunnboring
- Samordning mot drift- og anleggsvirksomhet i fylket
- Samordning av spesialproduksjon over fylkesgrensene
- Faglig utvikling og effektivisering av egen produksjon

Seksjonen sysselsetter 47 personer.  
Budsjettet for 1997 er på ca 43 millioner kr.



Jon Nesheim  
Seksjonsleder



Kari Farbrot Bjørlo  
Sekretær



Alf Andreas Erfjord  
Formann



Olav Erfjord  
Formann



Magnus Fisketjøn  
Formann



Reidun Njå Frafjord  
Kokk



Reidar Hoigersen  
Fagarbeider



Odd Helge Johansen  
Fagarbeider



Terje Dagfinn Kallekott  
Fagarbeidar



Karin Kløvsjørd  
Reinholdsbetjent



Odd Njål Krumsvik  
Fagarbeider



Leif Arild Kvalevåg  
Fagarbeider



Sverre J. Kvinnesland  
Fagarbeider



Terje Kydland  
Fagarbeider



Frank Laugaland  
Faggruppelider



Hans Levarskjer  
Fagarbeider



Curt H. Lid  
Fagarbeider



Erik Litlehamar  
Formann



Henrik Litlehamar  
Fagarbeider



Torgeir Lognvik  
Oppsynsmann



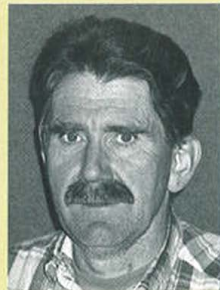
Otto Lunde  
Fagarbeider



Sveinung Marvik  
Fagarbeider



Leif Muller  
Prosjektansatt



Odd Egil Narten  
Fagarbeider



Signe Rita Natland  
Reinholdsbetjent



Sigfred Nesheim  
Fagarbeider



Einar H. Nordbo  
Fagarbeider



Janniken Nordbo  
Reinholdsbetjent



Kjetil Nordbo  
Formann



Asgeir Nordtveit  
Formann



Bjørn Oluf Olsen  
Fagarbeider



Olaug Overskeid  
Reinholdsbetjent



Karl Riska  
Fagarbeider



Kenneth Rott  
Faggrupeleder



Else Jorunn Rusdal  
Kokk



Ingeborg Øye Schibevaag  
Reinholdsbetjent



Tormod Steine  
Oppsynnsmann



Olav Johan Stokkenes  
Fagarbeider



Agnar Svanes  
Prosjektansatt



Tor Magne Thorkildsen  
Fagarbeider



Einar B. Thuestad  
Formann



Ole Gunnar Tvedt  
Formann



Knut Utaaker  
Faggrupeleder



Annelise Wagle  
Reinholdsbetjent



Jostein Wagle  
Faggrupeleder



Ernst Walskaar  
Oppsynnsmann



Rolv Warland  
Fagarbeider



Magnus Weltzin  
Formann



## GUD VAD JAG KÄNNER MIG NAKEN

Sykkelskader i trafikken koster Norge ca ein milliard kroner i året. Dette viser ei undersøking utført av Transportøkonomisk institutt i 1996.

Ved registrering av sykkelskader ved Sentralsjukehuset i Rogaland er det slått fast at godt over halvparten av skadane truleg kunne vore unngått dersom syklisten hadde brukt hjelm.

I Sverige er sykkelskadane eit like stort problem som i Norge. I begge landa sykklar ca to tredjedelar av syklistane utan hjelm. I grannelandet vårt driv Vägverket for tida ein kampanje for å få fleire til å bruka hjelm. I kampanjen brukar Vägverket mellom anna reklamemontarar som er plassert langs vegane i byar og tettbygde område. Etter vår meining, gode blikkfang med ein enkel og tankevekkande tekst:

«Gud vad jag känner mig naken.  
En komplettering till skapelsens krona.»

*Tekst og foto: Harald Sel*



## Om team- og gruppesamarbeid

I riktig gamle dager hadde man noe som i England kaltes horseteam, hesteforspann på norsk, forspann hvor to eller flere hester ble koplet sammen når arbeidet skulle skje fortere eller arbeidet var for tungt for en hest å klare alene. En del av teamet var også kjørekaren, som hadde ansvar for driften av teamet og stellet av hest og redskap.

Å få til et godt team krevde kunnskap og lang øvelse og alle visste at en god kjørekare var en som fikk hestene til å dra sammen og holde samme retning. Og alle visste at de beste og påliteligste teamene hadde kjørekarer som gav de rette signaler i rett tid og brukte oppmuntrende ord framfor harde tøyler og pisk.

Om en hest fikk selegnag eller en sko løsnet var ikke det bare et problem for den enkelte hesten, men for hele teamet, og ikke minst for kjørekaren som måtte se til at ting som ikke var i orden ble ordnet hurtig og greit. Det var mange historier om team der

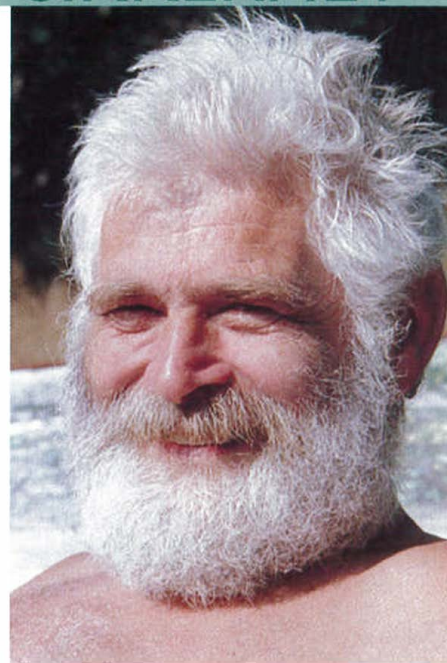
forholdet mellom hester og kjørekare var særlig tillitsfullt, der hestene sjøl tok initiativet hvor kjørekaren var skadet eller ikke visste vei, og ledet alle fram til målet.

Uten sammenlikning forøvrig, vi kan lære av dyrenes reaksjoner og teamenes fellesskap -Jeg skriver dette for å minne om hvor viktig det er at vi stadig har det framme i bevisstheten at teamarbeid dreier seg om samarbeid, om å ta vare på hverandre og om fellesskap, både om å løse problemer, møte utfordringer og dele gleder.

Teamarbeid dreier seg ikke om å være den i teamet som vet mest eller kan best, men om å være den som gjør mest for at teamet samarbeider og når sine felles mål.

Et team er ikke en kamparena, men en samarbeidsarena.

Ingen ting styrker samarbeidet mer enn gode følelser når vi er sammen. Kan du



Børge Skeie

gi dine medarbeidere gode følelser, gi dem følelse av å være verdsatt, la dem være med når beslutningene blir diskutert og være interessert i hvordan arbeidet og arbeidsforholdene deres er, vil du snart få gode medarbeidere.

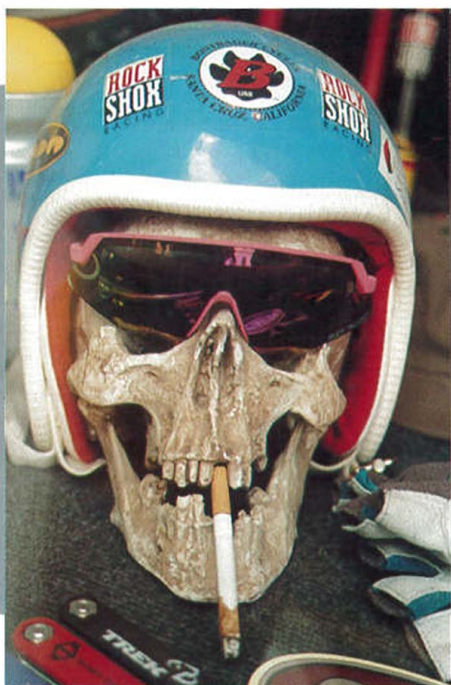
Klarer du også å vise at det å være perfekt ikke er så viktig som å tore å fortelle om det som går galt slik at alle kan lære av det, gi videre dine kunnskaper og erfaringer og være positiv til dem som har ideer eller foreslår forandringer, vil du kunne arbeide i et team med tillit, åpenhet og trivsel.

I et team hvor alle kjenner felles mål og trygghet mot sine medarbeidere tåler den enkelte å bli korrigeret, fordi feil er noe alle gjør og det går ikke på sjølbildet løs å innrømme det. Vi vet vi er respektert og godtatt allikevel.

Godt teamarbeid har med klare mål, gode rutiner og god kompetanse å gjøre, men like mye med å styrke hverandres sjølbilde for å fremme fellesskapsfølelsen og dermed kreativitet og produktivitet.

Vi er alle med i en gruppe, et team, og utfordringen er at hele vegvesenet skal fungere som et team. Vi vil alle ha glede av å arbeide bevisst på å nå det målet.

Børge Skeie  
Bedriftslege



*Eit foto som egentleg ikkje treng tekst. Men truleg vil lesarane gjera seg ulike refleksjoner ved å studera biletet.*

*Og me utfordrar alle: Uttrykk dine tankar i ei tekst eller ein kommentar til fotoet og send denne til oss. Me ventar spent og håpar å koma tilbake med mange gode forslag i neste nr. av Ryggavegen.*

Foto: Harald Sel

## Nye medarbeidarar



**Reidun Njå Frafjord**  
Kokk ved Frafjordanlegget,  
Produksjonsområde Egersund



**Else Jorunn Rusdal**  
Kokk ved Frafjordanlegget,  
Produksjonsområde Egersund



**Inger Torhild Samuelsen**  
Fullmektig på Produksjonsavdelinga

## Jubilantar

### 50 år

**Karin Kløvsgård**  
Produksjonsavdelinga,  
29. september

**Allis Røyland**  
Produksjonsområde Egersund,  
1. oktober

**Tove Lende**  
Trafikkavdelinga,  
12. oktober

**Paul Stranden**  
Produksjonsavdelinga,  
18. oktober

### 60 år

**Arnt Svanes**  
Produksjonsområde Egersund,  
18. september

**Marius Ørnes**  
Produksjonsavdelinga,  
20. september

**Torleiv Tveit**  
Trafikkavdelinga,  
3. oktober

## Bente Kogstad *sluttar*



Administrasjonssjef Bente Kogstad er tilsett i firmaet Fabi Kompetanse i Sandnes og sluttar i Statens vegvesen 28. november. Fabi Kompetanse driv mellom anna med konsulentarbeid overfor næringslivet innan rekruttering og opplæring, og dette blir viktigaste arbeidsoppgåvene for Bente.

Bente Kogstad begynte i administrasjonssjefstillinga 2. januar 1996, i ein turbulent periode rett etter den store omorganiseringa (Det nye Vegvesenet) og med skifte av vegsjef. Det mangla ikkje på utfordringar og krevande oppgaver. Bente gjekk laus på desse med stort engasjement.

Ho er høgt respektert for sin faglege dyktighet og som ein god, ærleg og omteksom kollega. Mange er leie seg for at ho skal slutta som avdelingssjef etter berre knapt to år i stillinga.

## Malerisk i Sandnes



På en kjøretur midt i arbeidstida kan man nesten ikke unngå å treffe på velkjente gule biler med dertilhørende ansatte ute i forskjellige oppdrag. En soldag i juli traff Rygjavegens utsendte på to usedvanlig trivelige karer i en like usedvanlig gul bil.

Merkebilene er bygd i Danmark etter nøye instruksjon fra Statens vegvesen Rogaland, og det finnes neppe maken. På bilen er alt lagt til rette for effektiv og sikker vegmerking. De to beholderne bak fylles med henholdsvis gule og hvite blokker som varmes opp. Etter oppvarming er blokkene blitt til plastmasse som er klar for merking av gangfelt, vikelinjer, skraveringer osv. så vi trafikanter ikke skal være i tvil om bestemmelsene der vi kjører.

På en sesong legges det hele 35 tonn plastmasse fra denne bilen. Og de to trivelige karene som fører bilen og utfører merkingen er Oddvar Skjørestad (t.v.) og Jan Mattingsdal. Denne dagen var de ute og merket de rosa sykkelbanene i Strandgata i Sandnes. Og selv om de var aldri så trivelige, så tok de ikke på seg frihåndsmaling av sykler. Sykkelen er en slags plastsjablong som blir lagt direkte på asfalten, og deretter varmes opp med gass. Denne måten å merke på er både rask og rimelig, samtidig som plastmassen er slitesterk. Dessuten blir alle syklene lik, noe som jo absolutt er en fordel for de som ferdes på og ved sykkelbanene.

EVI

## Seglskuter og Statens vegvesen



Av produksjonssjef Nils Lausund

Wenn jemand eine reise tun, kann er etwas erzelen, stod det i tysk boka mi på realskulen. Dette betyr noe i retning av at etter ei reise har ein som oftast noe å fortelje. Underteiknande har vore på krus med Christinan Radich frå Stavanger til Oslo og har i det høve gjort seg nokre tankar om seglskuter og Statens vegvesen.

Eg går ut frå at mange av lesarane fekk høve til å bivåne alle skutene som låg i Vågen under Cutty Sark. Det som slo meg var mangfaldet av skuter. Alt frå den minste færing til den største barken. Gjennom ei darwinistisk utvikling opp gjennom århundre har forma på skrog og rigg blitt tilpassa last og ruter. Dei er forma etter havet og vinden sine skiftande luner og kravet frå omverda og miløet der dei skal nyttast. Noen liker vinden i Atlanteren og må hjelpast av taubåtar i trange farvatn, andre passsar best til ferjing av folk over Smedasundet. Noen er borte frå havet, utdøydd som dinosaurar og trillobittar. Verda hadde ikkje bruk for dei.

I 19 fylker blir det i desse dagar arbeidd med å få fram nye versjonar av vegvesenskuta. Samfunnets behov for eit moderne reiskap til bygging og drift av vegar vil alltid vere tilstades - som havet og vinden, men kravet til storleik, skrog og rigg vil bli endra. Dette er eit arbeid vi må ta fatt i med djupaste alvor, vi hugsar så alt for godt at leidangen og dermed Noregsveldet gjekk under då vikingeskipa som i århundrer hadde halde Europa i age møtte dei nye tyske hanseatkoggane.

I arbeidet med handlingsplanen for 1997-2001 bør vi vende blikket mot dette mangfaldet av skuter. Dei er ulike, men alle er fri for utstyr som ikkje er naudsynt for frakta eller tryggleiken om bord. Det er ikkje sikkert at vi treng like mange segl på POH som POS-skuta. Skibladner ligg som ei svane på Mjøsa, men rundt Stadt ville ho fått problem. I arbeidet vårt med handlingsplanen bør vi ikkje sjå oss blinde på spesialisering og bokser for kvart fag. Frå Åfjord til Salten bygde dei i århundrer ein liten toogetthalvtroms kne-rodd og ustabil trebåt som var uegna for segling i motvind. Til tross for desse lytene har båten halde liv i ein heil landsdel i uminnelege tider. Dette fordi han både kan roast og seglast og ikkje minst, dragast på land av to mann som meiner at havet blir for grovt eller lofotfiske er over for iår. I vegsjefen sitt strateginotat blir dette kalla ein fleksibel organisasjon som kan tilpasse seg endringar.

Om SVR blir brigg eller bark når handlingsplanen for 1998-2001 ligg på bordet blir spanande å sjå. Eg trur imidlertid at når mannskap og skipper legg hovuda i bløt og samarbeider om å få til noe nytt, vil skuta bli tilpassa det havet ho skal segle på, og vere ribba for unødvendig utstyr og lik i lasta. Det som betyr noe er at vi kan segle like trygt og raskt som andre, ikkje om å ha to, tre eller fem segl i masta.

*PS. Om dette vart både luftig og flytande må vinden og havet mellom Stavanger og Oslo ta skulda.*

## «Gjennomfartssyklister» uønsket

Tre ganger har han (Torstein Rudihagen) syklet fra Oslo til Hundorp. En gang la han turen langs riksveg 4. Ved Stryken var det skiltet «forbudt for syklende» på motorvegen. Men det var ikke skiltet alternativ rute for syklister. Det endte med at han trakk hjelmen ned i panna, krummet nakken og syklet på motorvegen, mens bilene tutet!

- Etter det forbannet jeg Statens vegvesen. Dette var for dårlig tilrettelegging for syklister. Derfor ringte jeg vegdirektøren som ikke var til stede. Men jeg mener det var Kjell Bjørvig jeg snakket med. - Jeg sa til han at dette måtte en stramme opp! Det svaret jeg fikk var at vegnettet ikke var beregnet på «gjennomfartssyklister» som Rudihagen.

*Utdrag fra intervju med statssekretær Torstein Rudihagen, Samferdselsdepartementet, i Vegviseren, Bedriftsblad for Statens vegvesen Oppland.*

## Tenk på språket

*For ei tid sidan var eg på konferanse arrangert av Statens vegvesen.*

*I ein pause høyrde eg følgjande meiningsutveksling mellom to leiarar: «Vi har ein prosess», sa den eine. «Ja», svarte den andre, «vi har ein prosess».*

*Første tanken min var at dei hadde pause og difor dreiv med ukonsentrert lausprat. Andre tanken min var at det gjorde dei slett ikkje, for slikt fjas er etter kvart begynt å bli vanleg overalt i samfunnet - ikkje minst blant leiarar, organisasjonskonsulentar og spesialistar, som skal formidle noko dei oppfattar som akademisk.*

*Ord som til dømes prosess, analyse, evaluering, arena, agenda, optimalisering, suboptimalisering, teamarbeid, benchmarking, innovasjon og strategisk kjem stadig sterkare inn både i skrift og tale. Dersom vi nyttar slike ord ukritisk, blir resultatet altfor ofte ein uklar bodskap på grensa til ordskvalder.*

*Det er ikkje slik at vi aldri skal nytta fagspråk og framandord. Enkelte saker er så kompliserte at det berre er fagspråk og framandord som gir ei presis framstilling, men det som kjenneteiknar desse sakene er at mottakarane er kjent med uttrykka som blir nytta. I alle andre saker bør målet vere at mottakaren ikkje skal anstrenge seg for å forstå kva vi vil fram til.*

*Alle moderne organisasjonar - også Statens vegvesen - legg vekt på kommunikasjon mellom menneske som eit viktig virkemiddel. Språket er ein reidskap for god kommunikasjon, og ingen er tente med at denne reidskapen blir sløv og upresis.*

Leiarkommentar av  
administrasjonssjef Paal Fosdal  
i Vegstubben

- Bedriftsblad for Statens vegvesen  
Sogn og Fjordane - nr. 2/97

## Er det NOE NYTT?

**Kristoffer Skjørestad, Tillitsvalgt NAF**



Ja, er det noe nytt, er vel det spørsmålet som jeg blir møtt med oftest når jeg treffer mine medarbeidere.

Når spørsmålet dukker opp så er det ikke noe problem å fortelle nytt, men dessverre så har jeg måttet fokusere på en del av de bedrøvelige signaler/føringer som sendes ut fra Vegdirektoratet når det gjelder vårt fylkes fremtidige posisjon som ressursfylke innen tunge spesialområder, f.eks. tunnel, betong og dekke som omfatter planfresing vegmerking og egenproduksjon/legging av varmasfalt. Dette er ting som etter hvert er rimelig kjent ute i drifta, men hele problematikken har stressa meg intenst en tid. Det har vært vanskelig å svelge Vegdirektoratets forklaringer på hvorfor Rogaland er havnet så totalt på sidelinja innen tunge felt som jeg vet at vi behersker, og at vi også i stor grad er i stand til å dokumentere effektivitet, økonomi, HMS mm. tilbake i tid.

Svaret på vårt fylkes posisjon angående dette er nokså enkelt, en trenger egentlig ikke være så veldig «lur» for å se at de fylkene som var aktive og fikk sine folk inn i Vegdirektoratets faggrupper i forbindelse med DnV har klart å påvirke dette.

### Noe nytt?

Ja faktisk så er det noe nytt angående dette.

15/7 og 5/8-97 hadde vi uformelle oppklaringsmøter på vegkontoret med deltakelse fra Vegdirektoratet. Resultatet av dette fortøner seg nå helt annerledes i positivt retning ang. Rogalands fremtidige rolle innen ovenfornevnte spesialområder. Konkret så vil dette komme inn i handlingsplanen for gjennomføring av NVVP 1998-2007.

Ellers så må jeg bare konstatere at vi i Rogaland har fått et mer autoritært og delvis urokkelig ledermøte å hankses med.

Det merkes spesielt i forhandling/drøftingsmøter. Et eksempel er salg av Vikeså veggargasje som etter min mening var helt unødvendig. En annen ting som forundrer meg er hvor forskjellig ledelse og organisasjonene kan lese hovedavtalens §12 og 13. Istedetfor at ledelsen bruker sin makt til å kjøre gjennom sine saker uten å ta hensyn til medbestemmelse og argumentasjon fra organisasjonene, så mener jeg bestemt at vi heller burde bruke felles krefter til å stake ut kursen for kommende planperiode hvor det er flere tunge områder som vi bør ha felles interesse av å få på plass.

### Mer nytt?

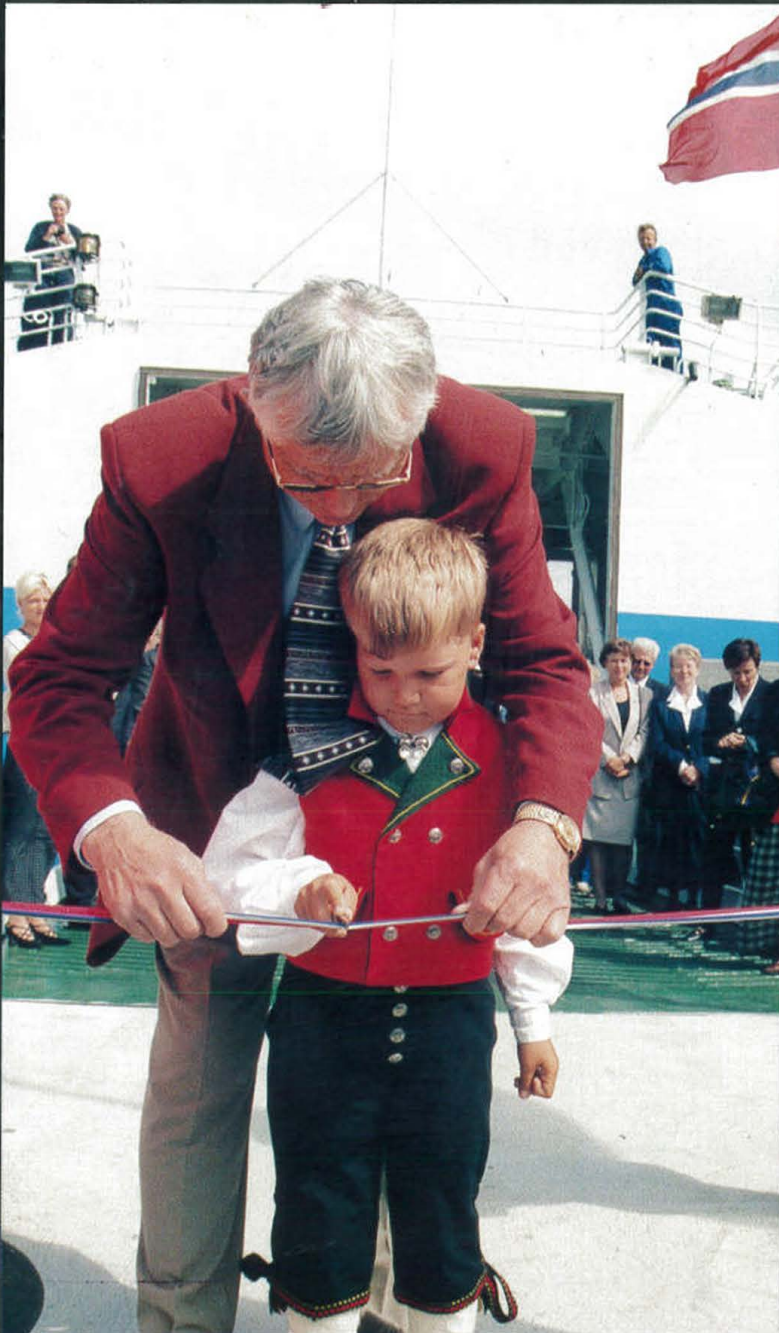
Ja, lønn, sentrale justeringsforhandlinger ble sluttført 26/6-97.

Resultatet ble at de fleste av våre grupper med «full tid» går opp et trinn på A tabellen. Den lokale delen gjenstår, jeg vil sende ut mer informasjon om dette når alt er klart.



RETURADRESSE:

Statens vegvesen Rogaland  
Postboks 197  
4001 Stavanger



## Utsira-songen

(Utdrag)

*Utsira, Utsira, kjæraste øy!  
Her vil eg leva og her vil eg døy.  
Her har eg gått mine fyrste små steg,  
Utsira, heimstaden min er hjå deg.*

*Her sprang eg leika hjå far og hjå mor;  
her høyrd' eg måkane skravla i kor.  
Om her er lite av bakkar og tre  
har me dei finaste blomane, me.*

*Havet ligg stundom speglende stilt,  
javnast det reiser seg følsleg og vilt.  
Havet kan gjeva og havet kan ta.  
Havet, det veldige, hugen kan dra.*

*Fyrtårnet kastar sitt lys over hav,  
bergar så mange frå søkkvåte grav,  
lyser så vennleg på øya vår og,  
Lysstråler blinkar frå våg og til våg.*

Tekst: Lorentz Reitan

*1. juli blei to nye ferjeleier opna på Utsira,  
eit i Søravågen og eit i Norvikvågen.  
Her foretar seks år gamle Ken Roger Klovning  
den offisielle opninga i Norvikvågen. Han får  
assistanse av Utsira-ordførar Reidar Klovning.*



Statens vegvesen  
Rogaland