



Statens vegvesen
Rogaland

25 år

Rygjavegen

Nr. 6
desember 1997
25. årgang

Vakre vegers pris 1997

Gang- og sykkelveg, Hafrsfjord



- 6** Haukelidbanen – utopi eller realisme?
- 8** Hedyeh Malkami – Iraner og nordmann
- 12** Fem år med Rennfast
- 14** Josef Bråtveit får det til
- 18** Magnar Michelsen – Ungdomsyrke og pensjonisthobby
- 21** Rygjavegen – Årets bedriftsavis 1997



To priser til Rogaland

Vi er litt stolte. Denne høsten har vi fått både Vakre vegers pris og prisen for beste bedriftsavis. Begge prisene henger høyt og er vunnet i konkurranse med mange andre.

Slike priser er til for å gi signal om at dette er noe bedriften/samfunnet satser på. Det er et signal om at vi må strekke oss etter noe. I Rogaland har vi strukket oss, og vi har lykket.

Vegdirektørens pris for vakre vegger er opprettet for å stimulere estetisk utforming av veganlegg. Den skal være en æresbevisning for god utforming av det offentlige veg- og gatenettet. Det er mange anlegg å velge mellom, ialt kom det inn 40 forslag. Det er derfor svært oppmuntrende at tre av de sju anleggene som var med i siste runde av vurderingene var i Rogaland. Både Lagårdskleiva bru og Moi bru var med i tillegg til g/s-vegen langs Hafsfjord som altså til slutt vant.

Vi har i alle år vært dyktige til å planlegge og bygge veganlegg, men vi har ikke alltid vært like flinke med formgivingen, estetikken i det vi planlegger. Det har derfor vært et satsings-område i Statens Vegvesen Rogaland å bli flinkere på dette området. Det er godt å se at vi lykkes med dette nå, det legger også omverdenen merke til. En stor takk går til de som har vært med på prosjektet både i planleggings- og gjennomføringsfase.

Ryggjavegen har blitt årets bedriftsavis i 1997. Det har den blitt i konkurranse med 63 andre interne bedriftsavis. Blant deltakerne finner vi aviser fra store bedrifter som Phillips og Shell. Det er bare imponerende at Ryggjavegen når opp i konkurransen med relativt begrensede ressurser til rådighet. Av superlativene som blir brukt vil jeg trekke fram at bladet har stoff som skaper nærhet og identitet, relevante nyheter og at personalspalten og kommentarspalten er gode. I tillegg legges det vekt på konsekvent bruk av layout og fin bruk av bilder. All honnør til info med Harald Sel i spissen og ikke minst Grafisk senter som er blitt veldig flinke på layout og presentasjon.

Når jeg kikker ut fra vinduet mitt i femte etasje på vegkontoret ser jeg en grå høstdag. Vinteren er ennå ikke kommet. For budsjettene sin del må jeg vel håpe at den ikke kommer i det hele tatt. Likevel, opplevelsen av en fin jul med hvit snø og litt kulde er kanskje mer vesentlig enn en overskridelse i vegvesenets brøytebudsjett.

Ha en riktig GOD JUL alle sammen!

Tor Geir Espedal



18. desember blir Lysefjordbrua offisielt opna av samferdselsminister Odd Einar Dørum.

Det kjem me tilbake til i neste nummer av Ryggjavegen.

I denne omgang tar me derimot eit tilbakeblikk til i sommar.

Ein cruisebåt har nettopp passert «brua vår» på veg inn Lysefjorden.

Foto: John Seljevoll

INNHALD

To priser til Rogaland	2	Anleggs- og byggeleder-skolen 1996 - 97	17
Haukelidbanen - ei sak for Statens vegvesen?	3	Magnar Michelsen - Ungdomsyrke og pensjonisthobby	18
Norges vakraste veg 1997	4	Kryssord	19
To timars togtur Haugesund - Oslo	6	Produksjonsavdelinga: Verkstedseksjonen	20
Hedyeh Malkamy - Iranar og nordmann	8	Rygjavegen - Årets bedriftsavis 1997	21



Gang- og sykkelveg med «ramme» av naturstein	9	Framlegget til Statsbudsjett for 1998	22
Periodisk kontroll av personbiler	10	Mer gult til «Okka by»	22
Lærlingane sin dag	11	Pensjonisttur til Skottland	23
Fem år med Rennfast	12	Haugesundspensjonistene på Utsira-tur	23
Josef får det til	14	Miljøskaparpris til Sigmund Sandmark	24
Premie for maskinell klipping under rekkverk	16	Hallingkastet 1997	24
		Personalnytt	25
		Mot en god jul	25
		Leiarkommentar	26
		Tid	27
		Fillitsvalgtes spalte	27

Rygjavegen

Nr. 6 – desember 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
Terje Børsheim

Baksidefoto
Torstein Rein Larsen

Opplag
1900 eksemplar

Haukelidbanen

– ei sak for Statens vegvesen?

I dette nummeret av Rygjavegen presenterer me interesseselskapet Sørnorske Høgfartsbanar sine planar om ein høgfarts-jernbane melom Oslo og Bergen/ Haugesund, Haukelidbanen.

Så kan ein gjerne spørja: Er dette ei sak for Statens vegvesen? Svaret bør vera ja. Frå tidlegare, langt på veg, å ha vore ein vegbyggingsetat, er Statens vegvesen i stadig større grad i ferd med å bli ein samferdselsetat.

Å leggja forholda best muleg til rette for vegtrafikken vil framleis vera ei viktig oppgåve for Statens vegvesen. På den andre sida vil prosjekt som kan redusera veksten- og helst få ned bilbruken, vera til fordel for alle. Dette har ein mellom anna tatt konsekvensen av i den nyleg framlagde Transportplan for Nord-Jæren 1998-2007, der forslag om bompengering inngår. Utbygging for auka kollektivtrafikk, gang- og sykkelveg og andre miljøtiltak er tillagt stor vekt i transportplan-forslaget.

Eit raskt, trygt og miljømessig godt alternativ til fly- og vegtransport er hovudtankar bak utgreiinga om Haukelidbanen. Me tar ikkje stilling til om høgfartsbanen er utopi eller realisme. Men skulle prosjektet vera gjennomførbart, vil det vera av stor betydning for norsk samferdsel.

Og skulle Haukelidbanen bli bygt, kan jo Statens vegvesen få ansvaret for dei omlag 160 km med tunnel som inngår i prosjektet. Etaten har jo erfaring frå bygging av atskillige mil med tunnel, både under ferskvatn og saltvatn, utan at ein til nå har hatt eit einaste skandaleprosjekt.



Harald Sel

NORGES vakraste veg 1997

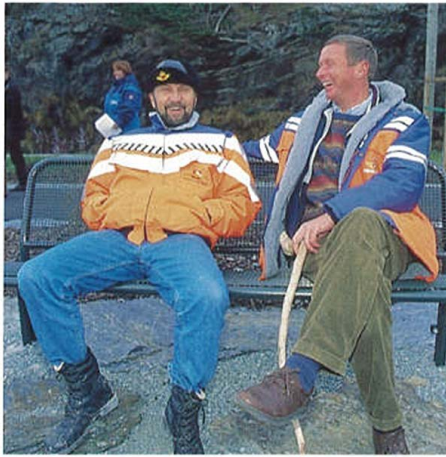
Juryen for Vakre Vegers Pris har har tildelt Vakre Vegers Pris for 1997 til Statens vegvesen Rogaland for gang- og sykkelvegen langs fylkesveg 382 ved Hafrsfjord i Stavanger kommune og Statens vegvesen Sogn og Fjordane for Mannheller ferjeleie i Sogndal kommune. Mannheller ferjeleie blei opna i 1996 og anlegget ved Hafrsfjord i sommar. Ut frå dette må det vera rett å seia at gang- og sykkelvegen i Rogaland er Norges vakraste veg i 1997. Vakre Vegers Pris blei ikkje utdelt i 1996.



Frå ein del av anlegget, som har blitt flittig brukt av sykklistar og turgåarar etter opninga 12. juni i år.

Juryformann Lars Haukeland har kunngjort tildelinga ved ei markering ute på anlegget ved Hafrsfjord og gratulerer vegsjef Tor Geir Espedal.





Munter stemning på ein benk ved gang- og sykkelvegen etter gladmeldinga om pristildelinga. Frå venstre: produksjonssjef Nils Lausund og Leiar for Produksjonsavdelinga si storbyseksjon, Sigurd Sæland.

Frå gang- og sykkelvegen med mur og fiskeplatå mot Hafrsfjord.



Tekst: Harald Sel
Foto: Bård Asle Nordbø

Prisen består av diplom og eit reise-stipend på. Dessutan blir det sett opp ein plakett med innskrift ved dei to anlegga. Det er vegsjefane som bestemmer korleis reisestipendet skal brukast.

Vakre Vegers Pris blei innstifta i 1988 og er utdelt åtte gonger tidlegare. Statens vegvesen Rogaland fekk prisen også i 1990, då for ny E18 ved Kannik i Stavanger sentrum. Formålet ved prisen er å stimulera utforminga av veganlegg med estetiske kvaliteter tilpassa landskap og miljø.

Sterkt av Rogaland

Organisasjonar, firmaer, kommunar og fylker kan foreslå kandidater til Vakre Vegers Pris. Til årets pris var det kome inn 40 forslag. Av desse valde juryen ut sju anlegg for nærare vurdering. Av desse var tre frå Rogaland. I tillegg til gang- og sykkelvegen ved Hafrsfjord, var Lagårdskleiva bru i Stavanger og Moi bru i Lund med i finaleomgangen. Dei andre finalistane var Manheller ferjeleie, som også blei prisvinnar, vegstrekninga Oppskredsfonna - Berge i Nordal kommune, Møre og Romsdal, gang- og sykkelveg gjennom Vigeland i Vest Agder og Vikatrikken trikke-trase i Oslo.

Markering og prisoverrekking

Kunngjeringa av pristildelinga skjedde 5. november ved ei markering ute på anlegget i Hafrsfjord. Her var mellom andre formann i juryen Lars Haukeland, Norske Arkitekters Landsforbund og informasjonsdirektør Steinar Gullvåg, Vegdirektoratet, til stades. Sjølve pris-utdelinga foretok vegdirektør Olav

Søfteland, som også er med i juryen. Det skjedde under vegsjefmøtet 6. november, der vegsjef Tor Geir Espedal mottok prisen.

Dristig, kunstnerisk utforming

Juryen seier i sine kommentarer at kvaliteten generelt var svært høg på dei førte innkomne forslaga. Ein valde til slutt å gje prisen til to anlegg som begge har medført inngrep i ei strandsone. Dei to prosjekta har ganske ulik funksjon. Juryen meiner at begge har løyst kvar si problemstilling på ein imponerende måte. Strandsona blir berørt særskildt skånsomt, samtidig som anlegga ikkje «unnskylder seg sjøl», men tvert imot har fått ei dristig kunstnerisk utforming.

Vidare heiter det i juryen sin uttale: «Prosjekta er framifrå eksempel på anlegg knytta til den følsomme sonen mellom land og hav. Manheller ferjeleie med eit omfattande og samtidig følsomt nyanlegg i stransona ved Sognefjorden,

gang- og sykkelvegen langs Hafrsfjord med ein gjennomført og enkel reparasjon i eit historisk viktig fjordområde.»

Gave til syklistane

Gang- og sykkelvegen ved Hafrsfjord blei opna 12. juni i år og «gitt» til Syklistenes Landsforening som presang til 50-årsjubileet.

Anlegget består av 1.390 meter gang- og sykkelveg, rasteplassar, fiskeplatåer og molo. Det er også anlagt små parkanlegg med bjørk, roser og blomsterenger. Til murar og plastring mot fjorden er det brukt Stavanger-stein (fylitt). Rekkverka er spesialkonstruerte for ikkje å bryta for mykje med området rundt. Utforminga er slik at ein skal ha best mulig utsyn mot fjorden og nasjonalmonumentet Sverd i fjell.

Anlegget har kosta omlag 5 millionar kr. Prosjektet inngår i den såkalla miljøpakken for Stavanger, der Stavanger kommune og Statens vegvesen betaler 50 prosent kvar.

Vegsjef og juryformann saman med nokre av dei sentrale aktørane bak Vakre Vegers Pris-anlegget. Frå venstre: Vegsjef Tor Geir Espedal, oppsynsmann Agnar Aasheim, juryformann Lars Haukeland, anleggsleiar Odd Magnar Nerland, og landskapsarkitekt Terje Børsheim.



Haukelidbanen – utopi eller realisme?

TO TIMARS TOGTUR Haugesund – Oslo

Ein høgfarts-jernbane mellom Oslo og Haugesund, der reisetida er ca to timar. Vil du ta tog mellom Haugesund og Sauda, kan du reisa på ca halvtimen. Det kan virka som utopi og tankespinn. Men det er ingenting i vegen for å byggja ein slik høgfartsbane. Dei tekniske løysingane fins og er godt utprøvde i mange land, også der ein har vanskeleg klima og topografi.

Av Harald Sel

Miljøgevinsten blir særleg framheva mellom tilhengarar av Haukelidbane-prosjektet. Reisetida frå bykjerne til bykjerne blir ikkje lenger enn med fly. Banen blir også eit attraktivt alternativ for privatbil og godstransport på veg. Med stadig aukande forureiningsproblem, mellom anna frå fly og bil, skal ein ikkje vera sikker på at ein høgfartsbane Oslo - Haugesund/Bergen berre er tankespinn.

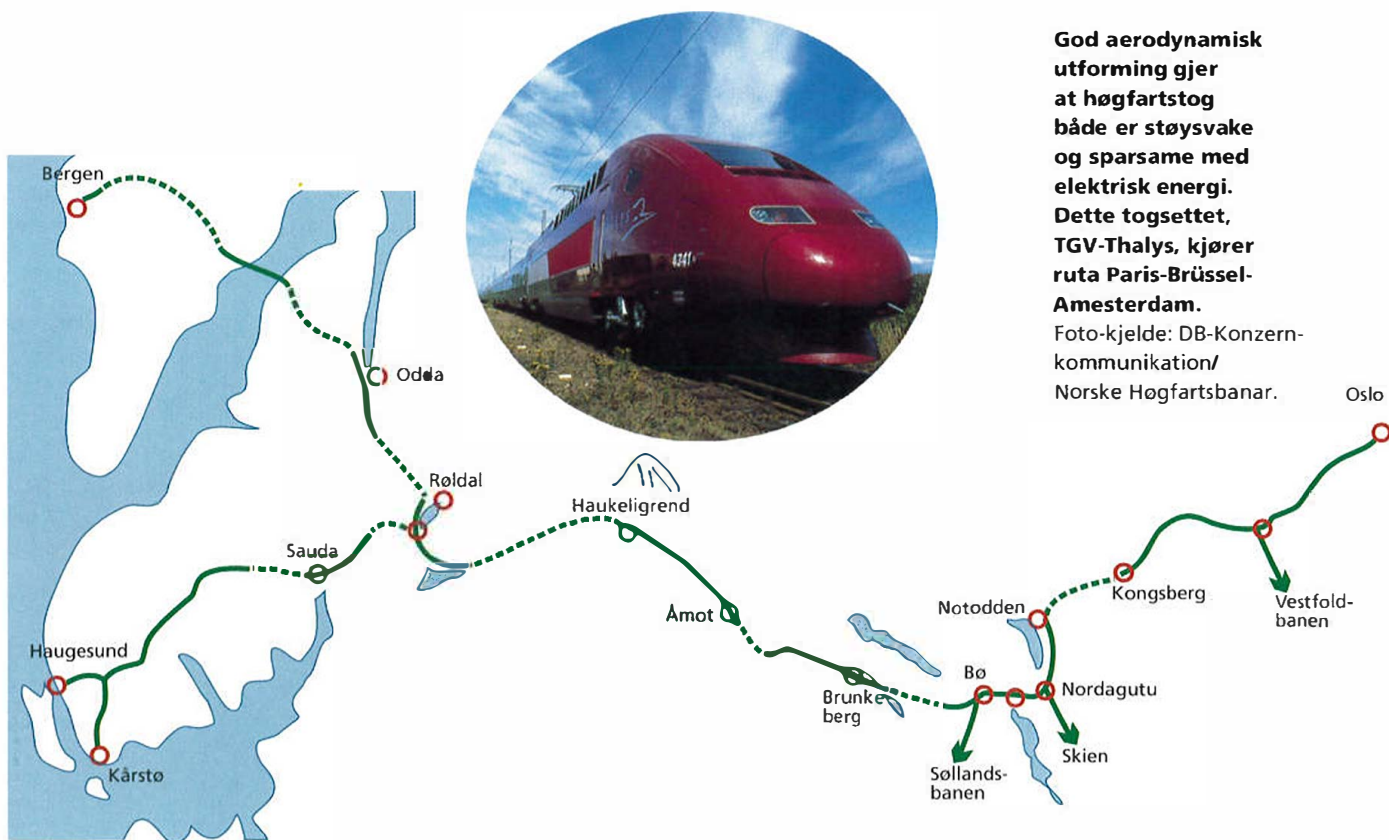
Interesseselskap

Interesseselskapet Sørnorske Høgfarstbanar står bak prosjektet Haukelidbanen. Mellom interessentane er 10 kommunar i Telemark, Hordaland og Rogaland. I Rogaland er Sauda med. Leiar for selskapet er ordførar Inge Fjalestad (Sp) i Kviteseid og nestleiar er ordførar Arne Storhaug (Ap) i Bø. Hovudmannen bak planane og dei vidare planane er den tyskfødde ingeniøren og jernbanemannen Jørg Westermann. Selskapet får mellom anna tilskot frå Telemark fylkeskommune.



Små naturinngrap

I publikasjonar som er ajourført i 1997, legg selskapet fram planar for ein ny bane frå Oslo til Røldal. Frå Røldal er det planlagt to liner, ei til Bergen og ei





TGV-Atlantique nær Albertville i dei franske Alpene. Trass i høge fjell er nye trasear her rimelegare enn t.d. i det folkerike Tyskland. I Tyskland er det så lite plass at 46 prosent av dei nye banestrekningane som blei opna i 1991, måtte gå i tunnel eller på bru. Foto-kjelde: Holger Schlaupitz/Norske Høgfartsbanar.

til Haugesund. Haugesund-banen har dessutan eit sidespor til Kårstø. Selskapet har lagt stor vekt på å finna ein trase som sparar dyrka mark. Totalt utgjer tunnelane ca 40 prosent av dei vel 400 km med ny jernbane og resten av lina er i hovudsak planlagt i utmark.

Med overskot?

I publikasjonane sine argumenterer selskapet med at banen skal gå med overskot og ikkje trenga offentleg tilskot. Dei hevdar at det er bedriftsøkonomisk lønsamt å byggja nytt i staden for å flikka på gamle svingete jernbanetrasear og i å satsa på høgfartstog som kan frakta folk ofte og raskt mellom Oslo og Bergen/Haugesund. Føresetnaden er at ein del menneske sluttar å bruka fly og ein del set bilen heime fordi det går raskare og betre med lyntog, fart opp mot 280 km/t. Med røynsle frå Europa, trur selskapet dette har framtida for seg. Mellom Geneve og Paris t.d. nyttar tre av fire lyntog, ikkje fly.

25 mrd. i bygging

Det vil, meiner selskapet, kosta omlag 25 milliardar 1997-kroner å byggja Haukelidbanen. 3,6 milliarder vil gå med til innkjøp av 36 persontogsett som kan kjøra fortare enn 250 km/t. Både banen og togsetta er tenkt finansiert ved låneopptak (ikkje statstilskot). Samla bilettinntekter er kalkulert til vel tre milliarder kroner. Dette vil gje eit overskot på 1,9 milliarder kr før kapital-kostnad. Til rente og avdrag på lån reknar selskapet med 1,6 milliarder pr. år.

Rasjonell drift

Selskapet legg vekt på at den høge farten vil gjera banen rasjonell. T.d. kan talet tilsette betjena tre gonger så mange avganger. For like høge lønskostnader til personalet ombord vil ein altså kunne utføra tre gonger så store transporttenester. Haukelidbanen kunne, dersom vedtak om å byggja han blei gjort i 1997, vera ferdig i år 2005.

Eit FRAMSTEG for samfunnet

Omsynet til miljø og natur har heilt frå starten vore eit svært viktig moment i planarbeidet for Haukelidbanen. Sterke omsyn til naturressursar, kulturarv og lokalsamfunn til trass: Banen vil ha ein sær god kurvatur. Togtilbodet vil ha ein kvalitet som gjer det mogeleg å sløyfa eller utsetja mange elles nødvendige kapasitetsutvidingar på motorvegar og flyplassar.

Samstundes vil Haukelidbanen dei fleste stadene etablera klart betre kommunikasjonar enn vidare utbygging av vegar og flyplassar nokon gong vil kunna gje. Dette vil motverka flytting til byområde, og ein vil kunne unngå å byggja nye drabantbyar på verdfullt areal rundt byane.

I det heile vil passasjerane med Haukelidbanen vera svært trygge. Banen er planlagt slik at toga aldri vil måtta bremsa framfor svingar eller nedover bratte bakkar. Dette gjer at toga ikkje vil kunna spora av, sjøl om alle bremsene skulle svikta. Røynsle frå drift av høgfartsbanar, viser at dei er trygge. Japanske høgfartstog har t.d. køyrt i over 200 km/t sidan 1964, utan ei einaste ulukke med dødsfall.

I tillegg vil Haukelidbanen gje ein sterk nedgang i trailertrafikken. Faren for alvorlege ulukker vil difor minka også for veg-trafikanter.

Frå brosjyren

*«Haukelidbanen
– eit nøkkelprosjekt
for norsk samferdsel»*
Utgitt av
Interesseselskapet for
Sørnorske Høgfartsbanar

Hedyeh Malkamy

– ingeniør på
Trafikkavdelinga



Iranar og nordmann

– Eg var veldig heldig som fekk jobb her. Eg har blitt heilt utruleg godt mottatt og er blitt kjent med mange hyggelege folk i Statens vegvesen. Eg gler meg til kvar einaste dag eg skal gå på arbeid.

Dette seier Hedyeh Malkamy. Hedyeh flytta frå Iran til Norge i 1988 og fekk norsk statsborgarskap i 1995. I Norge har ho utdanna seg til ingeniør og sidan januar i år har ho vore tilsett på engasjement ved Trafikkavdelinga sin areal- og transportplanseksjon.

– Eg håper eg får fast jobb, når engasjementet går ut sommaren 1998. Eg meiner at eg har fått godt innblikk i systemet. Fram til nå har eg stort sett arbeid med innsamling av data i samband med Statens vegvesen Rogaland sitt miljøarbeid. Nå er eg inne i ein opplæringsfase i saksbehandling av reguleringsaker, og eg føler at det går fint, seier Hedyeh.

Revolusjon og omstilling

Hedyeh er 29 år og eldst av fem søsken. Ho kjem frå hamnebyen Bushehr ved den Persiske bukta, der det bur ca 400.000 menneske. Under regimet til Sjahan hørde familien hennar til den iranske overklassen, faren var skipsreiar. Det fans ein stor underklasse, som levde i fattigdom. Etter revolusjonen i 1979, då ayatollah Khomeini kom til makta og innførte sitt islamske prestestyre, blei det ei tid med mange problem for den tidlegare overklassen. Far til Hedyeh fekk inndratt det meste av båtar og

gods og var til og med fengsla eit par månader. Etter mykje fram og tilbake fekk han behalda to båtar, og i dag driv han framleis som skipsreiar i mindre målestokk.

– Det var ei vanskeleg tid, seier Hedyeh. – På skulen visste alle kven me var, me rikfolksbarn, og me blei plaga. På grunn av dette flytta me til Shiraz, ein by som ligg ca 300 km unna. Her blei me eit år, så flytta me tilbake til Bushehr.

Utestengt frå utdanning

For Hedyeh skjedde noko avgjerande mens familien budde i Shiraz. Ho traff Shahram, som ho seinare gifta seg med. Heller ikkje Shahram sin familie hadde det lett etter revolusjonen. – Svigerfar var offiser i flyvåpenet under Sjahan og hørde til dei privilegerte. Etter omveltinga var han utsett for det same som min familie, underklassen ville ta hevn. Eit resultat av dette var at me rikfolksungar blei utestengde frå vidaregåande utdanning.

Opphaldsløyve i Norge

Sjansane for å få utdanning i Norge var viktigaste grunnen til at Hedyeh og Shahram flytta til Norge i 1988, kort tid etter at dei hadde gifta seg. Dei var ikkje politiske flyktingar eller alvorleg forfylgde i heimlandet. Dei søkte opphaldsløyve i Norge for å få seg utdanning og fekk det, først for eit år og seinare på ubestemt tid.

– Det var lettare for utlendingar å få opphaldsløyve i Norge for ti år sidan enn det er i dag, seier Hedyeh.

Ingeniørutdanning

Ekteparet ga seg i kast med norsk-opplæring og andre fag på Randaberg vidaregåande skole. I 1991 hadde dei basiskunnskap nok til å starta på treårig ingeniørutdanning på distriktshøgskulen (Høgskolesenteret) i Stavanger. Ei tid etter avsluttande utdanning fekk Hedyeh og Shahram sitt første barn, Tara. Då jenta var ca eit år syns Hedyeh det var på tide å fa praktisert sin ingeniørlærdom. Mannen arbeider i arkitektfirmaet Aros A/S i Sandnes, men for henne var det ikkje lett å få jobb.

Jobb i vegvesenet

– Eg søkte alt eg kom over og som eg meinte var relevant for meg, men fekk berre negative svar. At eg mangla jobb-erfaring, var den vanlege grunngevinga for at eg ikkje kom i betraktning. Etter ei tid tenkte eg at nå fekk eg ta kontakt med enten Stavanger kommune eller Statens vegvesen. Eg prøvde Statens vegvesen, sende vitnemål og papir til Svein Dahle på Personalseksjonen. Etter ei veke fekk eg telefon. Eg skulle få prøva meg i eit engasjement på seks månader. Då var eg glad.

Kontakt med Iran

Hedyeh trivst i Norge, men saknar familien i Iran, sjøl om dei har kontakt over telefon og av og til besøker kvarandre. Nyleg hadde ho ei søster på besøk. Også andre familemedlemmer har fleire gonger vore på besøk. Sjøl har ho vore i Iran to gonger sidan ho emigrerte til Norge.

– Kan det bli aktuelt å flytta tilbake til Iran? spør me.

– Ein veit jo aldri, men eg trur ikkje det er aktuelt. Nå er me norske statsborgarar og me har blitt vant med det norske samfunnet. Me har tatt ei utdanning som er brukbar her, så eg trur nok me satsar på Norge.

Muslim

– Korleis oppleves det å vera muslim i Norge?

– Det er ikkje noko problem.

Eg praktiserer ikkje religionen strengt. Eg går ikkje med langt skjørt eller plagg som dekker håret, og skil meg ikkje ut frå norske kvinner. Slike islamske påbud blir eigentleg ikkje så strengt praktisert i Iran heller. Kvinnene har rett nok plagg på hovudet og langt skjørt når dei går ut, for å visa at dei respekterer religionen, men i privatlivet lever dei nesten like fritt som før revolusjonen. Under Sjahen-regimet var alt fritt og det var uråd for ayatollah Khomeini å gjeninnføra streng praktisering av islamske lover og reglar. Ein revolusjon i Norge er jo utenkeleg. Men tenk deg likevel at me fekk eit fundamentalistisk relegiøst styre som bestemte at alle kvinner i Norge skulle dekkja håret. Det ville ikkje gå.

Unyansert om Iran

Hedyeh seier at nordmenn har mange vrangforestillingar om Iran. Ho meiner at dei fleste har eit unyansert bilete av landet og at mykje av det som blir vist i fjernsyn byggjer opp under denne forestillinga.

– Det hender f.eks. at folk kommenterer at eg går med fine klær. Så har eg fått spørsmålet: «Har de så fine klær i Iran også.» Eg får lyst til å kvela dei; trur dei at eg har lært av nordmenn å kle meg skikkeleg? Eg har tenkt at når eg neste gong reiser til Iran, så skal eg ta med videokamera og filma slikt som me nesten aldri får sjå på fjernsyn. Så skal eg visa dette fram for både kollegaer i vegvesenet og andre, slik at dei får sjå korleis folk i Iran virkeleg har det. Då vil dei kanskje sjå at forskjellen ikkje er så stor mellom levemåten i Iran og Norge.

Norsk og iransk

Hedyeh er svært rosande i sin omtale av folk og miljø i Statens vegvesen og ho seier at forholdet til det norske samfunnet er uproblematisk. Med arbeid og ei to år gamal jente, blir det lite tid til uteaktiviteter. Men i helgene pleier dei samvær med gode vener, men nesten alle i den næraste omgangskretsen kjem frå Iran.

– Det har ikkje blitt til at me omgås så mange innfødde nordmenn privat. Me har våre iranske venner og syns det er viktig å bruka tid på samværet med dei. Men me brukar ein del norsk mat. Kjøttkaker står på menyen ein gong i veka, fortel Hedyeh.

Tryggare skuleveg i Karmøy:

Gang- og sykkelveg med «ramme» av naturstein

Storparten av muringsarbeidet blir gjort med maskin men litt handamakt må også til.

Her er Edvin Skjølingstad og Arne Sakarias Tveit frå Sakarias Nesheim A/S i gang med justeringsarbeid. Foto: Harald Sel



Frå litt av anlegget, der ein ser nokre av dei mange natursteinmurane, fotografert tidleg i november – omlag tre veker før ferdigstillinga av anlegget.

Foto: Narve Steine

Av Harald Sel

– Dei får ikkje murar som er lange- og høge nok, seier Olav B. Kallevig. Han er formann for anlegget Kolnes grendehus - Hest på Fv 832 i Karmøy kommune, ca 1,5 km frå E 134 ved Skre i Tysvær.

Det er bygt ca 900 m ny gang- og sykkelveg. Samtidig er bilvegen omlagt på ei 450 m lang strekning. Særprega ved anlegget er dei mange natursteinmurane, og det er dei som Olav fortel at grunneigarane ikkje får lange- og høge nok.

Langs 450 m av gang- og sykkelvegen er det bygt mur av naturstein, enten på innsida eller mot bilvegen.

Murane er ei pryd for auga, så det er ikkje til å undrast på at dei som bur

langs vegen gjerne vil ha dei både lange og breie.

– Me set opp desse murane for få minst mulig inngrep i eigedommane. Det er fint, og når me kan bruka stein frå anlegget blir det også like billig som støypte murar, seier byggeleiar Narve Steine.

Fv 832 på denne strekinga er skuleveg for mange elevar ved Kolnes skule. På bakgrunn av dette er anlegget delvis finansiert med Aksjon Skulevegmidlar. Totalt vil anlegget kosta 4.115.000 kr. Av dette kjem går 500.000 frå Aksjon Skuleveg, 400.000 er statlege trafikk-sikringsmidlar og resten, kr 3.250.000, betaler Karmøy kommune.

Arbeidet er utført i eigenregi av Statens vegvesen, Produksjonsområde Haugesund.



Ingolf Berge i arbeid med bilkontroll i kontrollhallen ved Haugesund trafikkstasjon.

Innføring av periodisk kontroll av personbiler fra 1. januar 1998 vil medføre at antall kjøretøy som skal til kontroll vil øke fra ca. 220.000 til ca. 970.000 på landsbasis. I Rogaland har vi i overkant av 8% av disse kjøretøyene noe som betyr at vi skal ha ca. 80.000 kjøretøy til kontroll årlig.

I forhold til det antall som er kontrollpliktig i dag får vi en økning på 62.000 kjøretøy. Foruten våre 3 trafikkstasjoner vil 2 NAF-stasjoner og ca 120 verksteder kunne utføre denne kontrollen.

PERIODISK KONTROLL av personbiler

Som forvalter av hele kontrollordningen er det trafikksjefene i hver fylke som er ansvarlig for å legge forholdene til rette for best mulig kontroll av kjøretøyene, utført på rimeligste måte og til minst mulig ulempe for bileierne. Dette betyr at vi har ansvar for at der finnes kapasitet til å utføre kontrollene i vårt fylke samtidig som vi har som ansvar å følge opp kvaliteten på kontrollene som utføres.

Personbiler

For personbiler er regelen at kjøretøyet skal framstilles for kontroll i det fjerde kalenderåret etter registreringsåret, deretter hvert fjerde år. Dette innebærer at personbiler registrert i 1994 eller senere begrenset ned til 1960 skal inn til periodisk kontroll i 1998. For å få en mest mulig spredning av kontrollene i 1998 utover året skal kjøretøyene inn til kontroll avhengig av om bilen er registrert i et partall- eller oddetallår og siste siffer i kjennemerke.

Dette innebærer at i 1998 skal personbiler førstegangsregistrert i 1994, -92, -90 osv framstilles for kontroll. I 1999 skal så personbiler førstegangregistrert i 1995, -93, -91 osv framstilles for kontroll. Kontrollmåneden framkommer av siste siffer i kjøretøyet kjennemerke. Juli og desember er kontrollfrie måneder.

Kjennemerke med	1 som siste siffer	framstilles i	januar
Kjennemerke med	2 som siste siffer	framstilles i	februar
Kjennemerke med	3 som siste siffer	framstilles i	mars
Kjennemerke med	4 som siste siffer	framstilles i	april
Kjennemerke med	5 som siste siffer	framstilles i	mai
Kjennemerke med	6 som siste siffer	framstilles i	juni
Kjennemerke med	7 som siste siffer	framstilles i	november
Kjennemerke med	8 som siste siffer	framstilles i	august
Kjennemerke med	9 som siste siffer	framstilles i	september
Kjennemerke med	0 som siste siffer	framstilles i	oktober

Kjøretøyene kan framstilles for kontroll 2 mnd. før kontrollmnd, men skal være godkjent innen den påfølgende mnd. etter kontrollmnd. Det er bileiers eget ansvar å framstille kjøretøyet sitt for kontroll på riktig tidspunkt. Det vil likevel fra Vegdirektoratet sendes melding til alle kjøretøyeiere ca. 2 måneder før deres kjøretøy skal til kontroll. Dette vil de få hver gang kjøretøyet skal til kontroll.

Forsiktig oppstart

For å sikre at det i startfasen på kontrollordningen ikke vil bli for lange køer og ulemper for bileierne har Vegdirektoratet bestemt at kontrollvolumet skal begrenses i de tre første månedene i 1998. Dette betyr at det i januar bare skal kontrolleres biler fra 1984 og eldre, i februar 1986 og eldre og i mars 1988 og eldre, for siden

å starte for fullt fra april 1998. Disse personbilene som her slipper kontroll skal ikke til kontroll før i år 2000.

Tiltak fra Vegvesenet

For at vi skal få en kontrollordning som fungerer fra starten i vårt fylke, begynte vi allerede i vår å planlegge kontrollordningen. Her har våre 4 stikkprøvekontrollører stått sentralt og lagt ned et vesentlig arbeid. Vi vil nevne noen av de tiltakene som er gjort:

Det er holdt flere informasjonsmøter i alle tre trafikkdistriktene for alle kontrollorgan i fylket. Dette for at vi hele tiden skal forberede alle kontrollorgan på ordningen slik at vi vil få kapasitet til å utføre kontrollene fra starten. Vi har sendt ut tilbud om opplæring til alle kontrollorgan i fylket. I første omgang

Tekst: Arild Netland
Foto: Harald Sel

Lærlingane sin dag PÅ VEGKONTORET



Lærlingane utanfor Vegkontoret saman med vegsjefen og produksjonssjefen.

Foran frå v.: Rune Holmen, Verkstadseksjonen Bærheim, Arne Rasmussen, Verkstadseksjonen Bærheim, Jan Eivind Todnem, Motorveganlegget, Stian Andersen, Verkstadseksjonen Haugesund, Øystein Aase, Verkstadseksjonen Eigersund og produksjonssjef Nils Lausund. Bak frå v.: Vegsjef Tor Geir Espedal, Mai Britt Undheim, Produksjonsområde Stavanger, Jan Erik Skjørestad, Produksjonsområde Stavanger, Andre Eriksen, Informasjons-teknologi (IT) seksjonen, Vegkontoret, Frode Reed, Motorveganlegget, Njål Gunnar Slettebø, Produksjonsområde Egersund, Sveinung Rosland, Produksjonsområde Egersund, Andreas Roan, Produksjonsområde Egersund, Georg Lunde, Produksjonsområde Egersund, Trond Olav Stangeland, Motorveganlegget. Tre lærlingar hadde ikkje høve til å delta, Einar Moen, Dekkeseksjonen, Jonny Wetteland, Produksjonsområde Stavanger og Svein Kåre Ferkingstad, Produksjonsområde Haugesund.

Tekst og foto: Harald Sel

I november var lærlingane i Statens vegvesen Rogaland samla på Vegkontoret for å møte vegsjefen og gjera seg betre kjent med organisering og styring av etaten.

Totalt har etaten nå 15 lærlingar. Lærlingane fordeler seg på ulike faggrupper. For dei fleste dreier det seg om anleggsfagleg arbeid.

Lærlingane er ikkje garantert arbeid etter endt læretid, men sjansane for fast tilsetning skulle vera gode. Ein

reknar med at det vil vera behov for ei viss nyrekruttering også i åra framover.

Lærlingane sin dag på Vegkontoret hadde eit omfattande program. Dagen starta med at vegsjef Tor Geir Espedal ønska velkommen. Deretter orienterte personalleiar Svein Dahle om Statens vegvesen generelt og produksjonssjef Nils Lausund om Produksjonsavdelinga spesielt. Elles orienterte seksjonsleiar Egil K. Olsen om kva det vil seia å vera lærling og maskininstruktør. Paul Stranden hadde ansvaret for «Lærlingens time». Lærlingane fekk også møte bedriftssjuf Marie Hellemo som orienterte om Helse- miljø- og sikkerhetsarbeidet (HMS).

fra 1998

vil vi holde kurs for en fra hvert kontrollorgan. Dette betyr at det skal holdes 10 kurs av 18 timer om kontrollordningen forut for oppstarten. Det er her lagt ned et betydelig arbeid fra stikkprøvekontrollørene i fylket som både har planlagt og vil utføre det meste av denne undervisningen. Vi mener at denne kursingen vil ha stor betydning for kvaliteten av det arbeidet kontrollorganene skal utføre. I tillegg planlegges det at alle kontrollorgan skal få besøk av våre folk så tidlig som mulig i oppstartingen for å følge opp kontrollordningen. Våre trafikkstasjoner skal klare å ta ca 10% av kontrollene. Vi har i tillegg en beredskapsplan for å utføre 25% av kontrollene hvis det viser seg at de andre kontrollorganene ikke har nok kapasitet. Dette er gjort med hjelp fra ansatte på verkstedene til produksjonsavdelingen. Det vil bli holdt kurs for egne kontrollører med hovedvekt på motivasjon, serviceinnstilling, kontrollteknikk og kontrollrutiner. Kontrollhallene våre er ombygd og tilrettelagt for en mer effektiv kontroll.

Vi på trafikkavdelingen og på trafikkstasjonene ser frem til denne ordningen med stort pågangsmot og optimisme. Vi føler at vi har forberedt oss godt men er selvfølgelig spent på om alt vil fungere etter planene våre.

Gjeldfritt seinast i år 2004

30. november var det fem år sidan dåverande kommunalminister Gunnar Berge foretok den offisielle opninga av Rennesøys fastlandssamband - Rennfast. Spådommane var ulike om korleis det kom til å gå med økonomien i prosjektet. Ville trafikkprognosane halda, slik at ein fekk nok bompengar til å betala renter og avdrag på det 100 prosent lånefinansierte prosjektet?

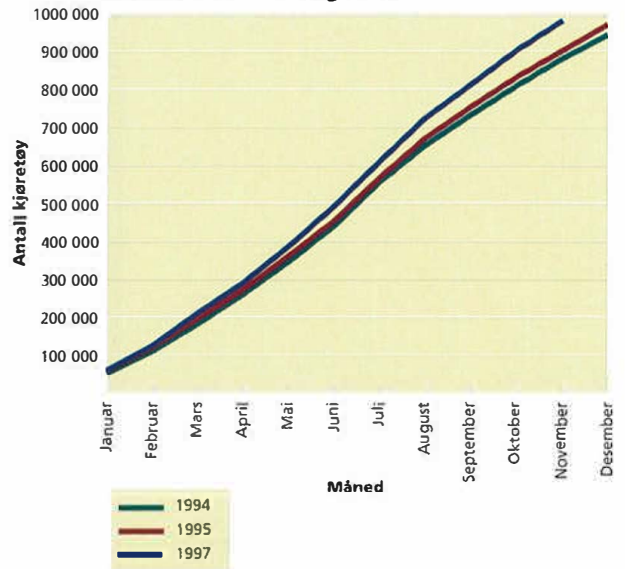
Det har gått over all forventning. Prognosane har halde og nedbetalinga har gått raskare enn det ein hadde rekna med. Nå må det leggjast til at ein har vore heldig med utviklinga i lånerenta. Sidan opninga i 1992 har renta blitt nesten halvert. Men sjøl om renta hadde halde seg på 1992-nivå, ville ein truleg klart å nedbetala lånet på 16 år, slik som prognosen var.

Ein starta med ei gjeld pr. 1. januar 1993 på 757,5 mill kr. Gjelda auka til 828,3 mill kr pr 1. januar 1994. Seinare har det gått raskare og raskare med nedbetalinga, slik at gjelda på 1. januar 1997 var 724,2 mill kr. I år vil nedbetalinga bli ca 60 mill kr, slik at gjelda pr 1. januar 1998 vil vera omlag 664 mill kr.

Heile Rennfast-prosjektet vil vera gjeldfritt seinast i år 2004, dersom det ikkje skjer dramatiske ting med rentenivået. Etter den opprinnelege nedbetalingsplanen rekna ein med bompengar til år 2008.

Av Harald Sel

TRAFIKKUTVIKLING I RENNFAST for åra 1994, 1995 og 1997



Tidlegare vegsjef Chester Danielsen overrekker blomar til dåverande kommunalminister Gunnar Berge, etter at statsråden har foretatt den offisielle opninga av Rennesøys fastlandssamband 30. november 1992.

Rennesøy-rådmann Olav Pladsen:

Rådmann
Olav Pladsen



– Positiv utvikling etter fastlandssambandet men folkeveksten er ei utfordring

– Dei fleste i Rennesøy kommune meiner at Rennfast har vore bra for kommunen. Kommunikasjonane med Stavanger og Nord-Jæren er avgjerande for oss. Litt før 1970 fekk me riksvegferje, og litt ut i 70-åra kom hurtigbåtsamband. Kvar for seg var dette viktige samferdselshendingar for kommunen. Men det er klart at Rennfast er noko anna, og for Rennesøy kommune vil det bli før og etter Rennfast.

Dette seier rådmann Olav Pladsen i Rennesøy. Han var pådrivar for Rennesøy fastlandssamband frå første stund planane tok form og har har i mange år vore styremedlem i finansieringsselskapet Tungenes Ferjeterminal A/S.

Trafikantane betaler alt

Olav Pladsen minner om at Rennfast er det einaste vegprosjektet i Norge som er 100 prosent bompengefinansiert. Trafikantane betaler alt, og for rennesøy-buen vil dette seia at dei betaler ca ein femtedel av prosjektet – for tida ca 20 mill kr pr år. – Trass i stor bompengebelastning, meiner nok dei fleste at Rennfast er ein god ting. For det eine er den interne kommunikasjonen i kommunen fri for bompengar og for det andre skal bompengeperioden avsluttast om nokre år. Folket må ta ein støyt, og så er ein ferdig med det. Dersom me framleis skulle hatt ferje, måtte ein betalt for dette i all framtid, slår Olav Pladsen fast.

Folkevekst og næringsliv

Rådmannen fortel at folkeveksten i Rennesøy har auka ein god del etter opninga av Rennfast. Næringslivet går godt, men det har ikkje kome særleg mange nyetableringar. Storparten av dei som har flytta til kommunen og etablert seg her har arbeid på Nord-Jæren. I 1970 hadde Rennesøy kommune 2.079

innbyggjarar. Dette auka til 2.560 i 1990, men så flata det ut til etter Rennfast-opninga. Sidan 1992 har folketalet auka frå 2.566 til 2.860 ved årsskiftet 1996/97. Det vil seia at det i desse åra har vore ein folkevekst på nesten 3 prosent i gjennomsnitt pr. år.

– Dette er i meste laget. Politikarane meiner at folketalet over tid ikkje bør veksa med meir enn 2 prosent pr. år, seier Pladsen og fortel at dei siste åra har vore tunge for kommuneøkonomien. – Folkeveksten fører også til tunge investeringar, t.d. utbygging av eldreomsorg, skular og barnehagar. Mange unge folk har flytta til kommunen, noko som har ført til at talet på elevar har auka med 7 prosent mens folketalet totalt har auka med ca 3 prosent.

Samkvem sørover er ikkje det som har endra seg mest etter Rennfast-opninga, men muligheten for meir kontakt nordover og austover, seier rådmann Olav Pladsen.

Kulturliv

Mange var opptatt av kva innverknad fastlandssambandet ville få for kulturlivet i Rennesøy kommune. Olav Pladsen meiner at Rennfast stort sett har vore positiv også for den kulturelle aktiviteten. – Betre intern kommunikasjon i kommunen har betydd mykje for kulturlivet. På den andre sida meiner mange at skulesentraliseringa har vore negativ. Når det gjeld kulturaktivitetar i Stavanger og på Nord-Jæren, reiste mange dit – særleg ungdommen – også før fastlandssambandet kom. Det tok ikkje meir enn ein halv time å reisa til sentrum av Stavanger med hurtigbåt. Nokon saknar det sosiale samværet som det var å kunne reisa saman ein time på ferja, men det går ann å snakka saman på bussen også. Muligheten for meir reising og kulturelt samkvem sørover er ikkje det som har endra seg mest etter Rennfast-opninga, men muligheten for meir kontakt nordover og austover. Kulturell aktivitet og meir kontakt med Finnøy kjem langsamt og sikkert, og på same måten er det mot Bokn og nord-fylket, seier rådmann Olav Pladsen.



I god form etter hjartetransplantasjon

Josef får det til

Intervju og foto: Harald Sel

Josef med den første fela han laga. Den har han behalde sjøl. Seinare har han laga mange feler til spelemenn både i Rogaland og andre stader.



For nokre månader sidan var Josef Bråtveit nær døden. I 1985, som 47-åring, fekk han sitt første hjarteinfarkt. Seinare kom eit par til og våren 1995 kom det siste «smellet». Etter dette blei det klart at hjartetransplantasjon var einaste alternativet, om han skulle få helse og levedagar. Ein test på Rikshospitalet i 1995 viste at han var for svak til å få nytt hjarta. Mellom anna produserte ikkje kroppen blod, han måtte ha blodoverføring kvar månad. – Tida frå våren 1995 til hausten 1996 er nesten borte for meg. Legane tura og miksa med medikament så pass at det slarka og gjekk og dei heldt liv i meg, men eg var svært dårleg. Eg fekk morfin for å døyva smertene og gjekk meir eller mindre i ørska. Eg vog 55 kilo, var som skinn og bein, seier Josef.

Josef får det til, seier folk i Suldal. Og det er ingen dårleg attest i ei bygd der det ikkje er lang avstand mellom folk som får det til, enten det nå er treskjerjing, rosemåling, smykkesteinsliping, dans, spel, song eller andre kulturaktivitetar. Men med Josef er det noko særst; han får det til på så mange område, frå restaurering av gamle bilvrak til bygging av velklingande hardingfeler.

Nytt hjarta

Men så kom ein betre periode hausten 1996. Særleg viktig var det at kroppen tok til å produsera blod att. Vinteren 1997 tok Rikshospitalet ein ny test, og fann nå ut at han nå hadde betre håp om å overleva ein hjartetransplantasjon. I april fekk han sitt nye hjarta. Det var fantastisk å vakna etter operasjonen, fortel Josef.

– Eg både kjende- og hørde ein ganske sterk bankelyd. Først trudde eg at det var dama i nabosenga som låg og banka i nattbordet. Men etter kvart blei eg klar over at det var min eigen puls.

Dei siste to åra hadde eg nesten ikkje hatt puls, langt mindre kjent eller høyrte nokon puls. Etter kvart såg eg at blodårene kom fram bak skinnen. Dei hadde ikkje vore synlege på lang tid.

– Etter to månader i Oslo, først på Rikshospitalet og deretter på sjukehotell, kom eg heim. Det var i juni, sommar og flott ver. Det var fantastisk, og eg følte med heile meg: Aldri har eg sett Suldal så fin.

Den eine av to modellar som Josef har laga av gamle dampen «Suldal», som gjekk i rutefart på Suldalsvatnet frå 1885 og var reserve-rutebåt like til 1980. Denne modellen vil han stilla ut under Vegvesenets kultur-dagar på Norsk vegmuseum i juni 1998.

Ut av «dvala»

Eit godt halvår etter operasjonen er Josef Bråtveit på ny aktiv og i god form. – Ja, eg føler at eg er heilt i orden, seier han. – Men dei reknar med at det vil gå eit par år før muskulaturen og alt fungerer som det skal. Kroppen min hadde «lege i dvale» så lenge at det nesten ikkje var musklar igjen. Difor er det heilt utruleg at eg alt nå har gått fleire turar i heia. Eg blir fort trøyyt, men tek meg fort inn igjen. Arbeidet med hobbyane mine har eg også att opp att, så dette går flott.

Likar smell

Hobbyane ja, dei er så mange og allsidige at det omtrent er uråd å få med alt i eit kort intervju.

– Det å arbeida med hendene må ha vore medfødt. Alt før eg begynte på skulen hadde eg prøvd meg på litt av kvart, fortel Josef. Faren, Toralf, var vegarbeidar, og då Josef var åtte år fekk faren arbeid på Suldalvegen ved Solheimsvik og familien busette seg i Suldalsosen.





Josef med litt av våpensamlinga si. Børja han held i nevane er ein såkalla Krag «Guttekarabin», som han fekk av far sin og som berre er laga i 3.321 eksemplar. Framfor seg har han eit anna klenodium, ein mitraljøre som det norske forsvaret brukte under kampane i Vinjesvingen i 1940. Innimellom vårena ser me eit par veggklokker. Josef er også klokke- og urmakar.

– Me gjekk på skule annan kvar dag, og dei dagane eg hadde skulefri gjekk eg dei åtte kilometrane til Solheimsvik og hjalp smeden. Han heitte Gunnar Kvame og kom frå Sunnfjord. Men elles var det det som small eg hadde mest interesse for. Eg knalla og skaut med ei gamal munnladningsrifle før eg begynte på skulen.

– Fek du lov til det ?

– Nei. Dei gøymde både krutt og kuler for meg, så det som skulle til for å laga smell fekk eg ikkje tak i på folkavis, humrar Josef.

Våpensamling

Av alle interesser og hobbyar har nok våpen og våpensamling vore den største, trur Josef. Som ti-åring laga han sjøl si første borse og i 15-16-årsalderen begynte han å kjøpa gamle våpen. Etter kvart har han skaffa seg ei imponerende samling.

– Kva er dei gjæveste våpena du har i samlinga di? spør me.

– Tja, eg har fleire klenodiar. Eit av dei er ei mitraljøre som tilhørde forsvaret og som blei brukt under kampane mot tyskarane i Vinjesvingen i 1940. Den kom eg tilfeldigvis over i ein låve i Årmotsdalen i Telemark. Våpenet var rusta, sundt og i ein elendig forfatning, men eg fekk nå skikk på det.

Elles er eg veldig glad i ei Krag karabin, ei såkalla «Guttekarabin», som eg fekk av far. Det er eit lite våpen, berekna på ungdom, eit slags rekruttvåpen. Det blei berre laga 3.321 eksemplar av den modellen, og det skjedde i åra frå 1906 til 1931.

Suldalsdampen

Josef Bråtveit har mykje av æra for at gamle dampen «Suldal» blei restaurert og nå er i fart att som turistbåt på Suldalsvatnet. Han har også laga to flotte modellar av «dampen». Ein av desse vil ein kunne sjå på Vegvesenets kultur dagar på Norsk vegmuseum i juni 1998. «Suldal» blei bygd i 1885, og gjekk på damp til 1953. Han var reserve-rutebåt heilt fram til opninga av Suldalsvegen 13. oktober 1980. Etter dette overtok interesseselskapet «Suldalsdampen» båten, og han blei bygd heilt om for å få han tilbake til det opprinnelege. Josef har ikkje tal på dugnadstimane han brukte på arbeidet. Men enno står eit løft igjen for at dampen skal bli heilt seg sjøl, seier han.

– Suldalsdampen har dieselmotor.

Me har ein god dampmaskin ståande i kraftstasjonen i Hylen. Tanken er å få den montert, men det har sine praktiske problem å driva båten med damp. Det tek åtte timar å fyra opp, og då er det dyrt og vanskeleg dersom båten berre skal gå enkelte turistturar.

Maskinar og veteranbilar

Båtmotorar og dampmaskinar er også ein av Josef sine hobbyar. Han har bygt opp att fleire båtmotorar av gamle vrak, og han har laga fleire små vidunder av dampmaskinar.

– Dei er ikkje anna ein leikegreier, seier han sjøl.

– Det er gutungen i meg som kjem fram, når eg steller med dei. Litt av gutungen kjem nok også fram når han restaurerer gamle bilar. Han har ein staseleg amerikansk jeep, Willys 1944-modell,

som han mellom anna brukar når han kjører skogsvegen til hytta.

– Det var ikkje rare greiene, då eg tok til med restaureringa. Eg har brukt mange timar, men ein reknar ikkje timar når det er noko ein likar, seier han.

Tusenkunstnar

Og som om ikkje dette var nok. Han smir knivar og dørlåser, han driv med treskjerjing, han lagar feler og spelar sjøl, han er bygdas urmaker og han reparerer briller. I alt er han sjøllært.

– Korleis har du fått tid til alt? undrast me.

– Det veit eg ikkje. Av og til brukte eg nettene. Og om dagane, når eg arbeidde for vegvesenet, sat og planerte på desse vegane. Det var rutine og gjekk på ein måte av seg sjøl. Eg tenkte ikkje på arbeidet, men på korleis eg skulle løysa problem knytta til fritidssyslane mine. Det var veldig greit. Dagane gjekk fort på den måten. Etter arbeidstid var eg fylt av glød og iver for å få realisert det eg hadde tenkt ut mens eg sat på gravemaskinen eller veghøvelen.

Arbeid og familie

I Statens vegvesen har Josef Bråtveit hatt arbeidet sitt sidan 1961. Då var han nyleg heimkomen etter sju år som sjømann, den lengste tida på stykkgodsbåtar. I 1962 gifta han seg med Anna Fisketjønn. Dei har fått to barn og halde ut med kvarandre seinare. Ikkje minst har Anna vore til uvurderleg hjelp for Josef i gjennom den vanskelege sjukdomsperioden. Difor er det på ein måte ikkje berre han, men også ektefellen, som har fått eit nytt liv etter den vellukka hjartettransplantasjonen.



Oppfinnarane. John Mathias Vikingstad (t.v.), Torleiv Tveit og Olaf B. Kallevig, med den høgt premierte maskinen. Me ser dei to klippeelementa som «smyg» seg rundt rekkverkstolpane. Under klippeelementa er det festa kjettingar som slår graset rundt heile stolpen. Foto: Harald Sel



Stor premie for maskinutvikling:

Maskinell klipping under rekkverk

Olaf B. Kallevig, Torleiv Tveit og Jon Mathias Vikingstad har utvikla ein maskin for klipping av vegetasjon under rekkverk. For dette har dei fått ein premie på kr 10.000 av forslagsnemnda i Statens vegvesen Rogaland. Dette er den maksimale premieringa det lokale utvalet kan gje. Men forslagsnemnda meiner maskinen er så god og nyttig at premien bør vera høgare. Difor er saka sendt for vidare vurdering til den sentrale forslagsnemnda, med tilråding om permiering utover dei 10.000 kronene.

Av Harald Sel

Enkelt sagt består maskinen av to klippeelement som er fjørbelasta og «smyg» seg rundt rekkverk-stolpane og andre stolpar/pålar. Under klippeelementa er det festa kjettingar, som slår graset. (Tilsvarande senetråden i ein grastrimmer.) Maskinen klipper rundet heile stolpen; det står nesten ikkje eit strå igjen. Under arbeid blir maskinen festa til ein ordinær klippearmer. Han blir driven og styrt hydraulisk av maskinføraren.

Samarbeid

Olav B. Kallevig seier at han i fleire år

har tomla med ideen om ein maskin av dette slaget I 1993 laga han ei skisse og gjekk til Torleiv Tveit med denne. Torleiv arbeidde ut meir nøyaktig grunnlag og han gjekk i gang med konstruksjon av prototypen. Sjølv bygginga var det John Mathias Vikingstad som hadde hovudansvaret for. Kostnadane til prototypen var ca 60.000 kroner og driftsavdelinga stilte pengar til disposisjon. Prinsippa ved maskinen virka godt, men han var stor og tung. Difor gjekk ein i gang med arbeid for å gjera han lettare og betra sikten for føraren. Våren 1997 var ein ny maskin ferdig. Også til dette skaffa driftsavdelinga pengar og kostnadane kom på ca 100.000 kroner. Denne blei presentert på den store anleggsmessa på Hellerudsletta ved Oslo i mai.

Maskinen blir festa til ein ordinær klippearmer og driven og styrt hydraulisk av maskinføraren. Øverst er maskinføraren i ferd med å plassera klippeelementa under rekkverket og under ser me maskinen i arbeid med klippinga. Foto: Torleiv Tveit

I produksjon

– Mange var interesserte, fortel Torleiv Tveit. – Det blir til at firmaet Veg og Miljø i Larvik skal setta i gang produksjon av maskinen. Etter avtale med Statens vegvesen skal firmaet betala utviklingskostnadane og royalty for kvar produsert maskin.

Effektiv og trygg

Til våren vil det nok finnast fleire eksemplar av maskinen i arbeid langs norske vegar. Dette inneber ei stor effektivisering. Maskinen utfører arbeid tilsvarande det fire til seks personar gjorde tidlegare med ryddesager, dei såkalla «vepsane». Minst like viktig er det sikkerhetsmessige. Det er farleg arbeid å driva manuell klipping under rekkverk langs trafikerte vegar.

Anleggskontor Vestre innfartsåre

Anleggs- og byggelederskolen 1996 – 97

Av Kari Smådal Turøy og Kjell A. Øwre

Det var to spente og forventningsfulle SvRere som reiste til Oslo for å delta på første samlingen på Anleggs- og byggelederskolen for vel 1 år siden. Vi skulle treffe 28 andre som vi skulle tilbringe 13 uker sammen med. Ledelsen i Vegdirektoratet tok imot og ønsket lykke til før vi dro til Holmestrand der første delen av Ledelsesopplæringen foregikk.

Hovedhensikten første uken var å bli kjent, organisere gruppene og lære arbeidsteknikker. Hverken Kari (Storbyseksjonen (Us)) eller Kjell (Trafikksikkerhetsseksjonen (Tt)) kjente noen av de andre fra før, men det tok ikke lang tid før vi var en nokså sammensveiset gjeng. Elevene hadde nokså forskjellig bakgrunn. Der var representanter både fra P, T og U. Noen hadde vært på anlegg «all sin dag», noen hadde vært i det gamle Biltilsynet og noen på planavdelingen.

I løpet av året var vi innom de fleste emnene som angår Statens vegvesen sin byggevirkosomhet. Emnene strakk seg fra miljøkrav, HMS, kvalitetssikring til tunnelldriving, rehabilitering av bruer osv. Til tross for at skolen gikk over 13 uker var det lite tid til å gå i dybden på ting. Elevenes forskjellige bakgrunn gjorde at vi for de fleste emnene hadde alt fra spesialister til de som ikke kunne noe om emnet fra før. Dette var en stor utfordring for lærerkreftene, noe som ble taklet i varierende grad.

Emnene som sitter best igjen i hukommelsen, var nok Presentasjonsteknikk og Medietrening som de færreste av oss hadde noe kunnskap om fra før. Det var leid inn profesjonelle mediefolk til lærekrefter, og vi lærte masse. (Det har dere vel merket...?) Presentasjonsteknikken gikk ut på at vi, etter å ha fått en innføring, skulle presentere et selvvalgt emne i ca 10 min. Dette ble tatt opp på video og senere evaluert av gruppene og læreren. For de fleste var dette ganske så tøft, og de fleste fikk erfare hva begrepet *prestasjonsangst* betyr... Det beste eksempelet var han som skalv slik på hendene at han ikke klarte å holde pekestokken i ro - helt til han slo til pekestokken. Da ble den rolig... og alle sammen brølte. De fleste av oss kommer ofte i situasjoner der det er viktig at vi kan presentere, og her fikk vi mange gode tips om hva vi bør og ikke bør gjøre. Medietreningen var minst like tøff. Vi ble presentert for en situasjon, f.eks. brann i tunnel med PE-skum (!) før vi ble sendt ut for å forberede oss på at journalister fra fjernsyn var på veg. Deretter ble en etter en plukket ut og kalt inn for å bli intervjuet om dette på fjernsyn. Innslaget ble så vist for gruppen og evaluert. For oss som ikke har særlig fartstid på fjernsyn, var dette uvant og ganske så ubehagelig. Som sagt var dette enormt lærerikt, og stemningen blant



Reidar Steinestø fra Hordaland, Kari Smådal Turøy og Kjell A. Øwre fra Rogaland foran anleggskontoret til Vestre Innfartsåre i Bergen.

elevene under og etter denne uka kan vanskelig beskrives.

Skoleukene foregikk rundt i hele landet. Vi besøkte Holmestrand, Sandefjord, Gol, Trondheim, Bergen, Stavanger, Drammen, Lofoten og Tromsø før den avsluttende samlingen på Tjøme. Da hadde alle hatt prosjektoppgave som ble presentert. Kjell og Kari tok prosjektoppgave på Vestre Innfartsåre i Bergen sammen med Reidar fra Hordaland. Emnet var «Byggherreforskriften i praksis», noe som mange av oss har stridd med. Vi følte at vi bidrog til å klargjøre praktiseringen av Byggherreforskriften i etaten, men det er ennå et stykke fram til etaten får et klart syn på dette.

I mange fylker er det stor rift om å få gå på AB-skolen. Til nå har det vært få søkere fra Rogaland, men vi regner med at dette endres når tilbudet «blir oppdaget». Vi kan i alle fall anbefale det videre.

Til Vegvesenets kultur dagar med treskjeringskunst

Ungdomsyrke og PENSJONISTHOBBY



– Einaste utdanninga mi utover folkeskulen er eit kurs i treskjerjing. Det gjekk eg på som ganske ung, mens eg budde heime hos foreldra mine på Konsmo i Vest-Agder. Dette seier Magnar Michelsen, som nå er 69 år og vegvesenpensjonist. Og hans store pensjonisthobby er nettopp treskjerjing. Han viser oss eksempel på sitt fine handverk, klokker, mangletre, vogger og mange andre ting.

Tekst og foto: Harald Sel

Til sommaren blir ein del av treskjeringskunsten hans å sjå under Vegvesenets kultur dagar på Norsk vegmuseum.

Møbel-treskjerar

Det skal atskillig meir til enn eit «ungdomskurs» dersom ein skal bli meister i treskjerjing. Magnar fekk ein god praksisk då han frå 1949 og tre år framover arbeidde med treskjerjing på Hillevåg Møbelfabrikk.

– Me laga spisestuemøbler med tre-



Dokkevogge og gyngestol, populære hos både små og store.

skjerjing på, og der sto me 20 mann og skar heile dagen. Det var god trening for å utvikla vidare det eg hadde lært under kurset på Konsmo, seier Magnar.

Vegarbeid og familie

Seinare blei det ein lang periode då treskjeringsreidskapa var lite i bruk. I 1953 fekk han arbeid med bygging av Karmsund bru og flytta til Haugesund. Då hadde han alt truffe Aud, som er frå sildabyen, og dei gifta seg i 1954. Heim og familie kravde sitt. Arbeid med tre og hoggjern blei det smått med etter arbeidsdagar på veghøvelen eller ein anleggsmaskin. Men interessen har vore der heile tida. Etter kvart tok han hobbyen opp att for fullt, særleg etter at han pensjonerte seg som 65-åring.

Vogger og gyngestolar

Magnar er allsidig. Treskjerjing er spesialiteten, men elles driv han med snekring av ulikt slag. Litt utskjerjing meiner han like fullt der bør vera på det han lagar, enten det er gyngestolar, vogger eller små gyngestolar. Og særleg voggene og gyngestolane er populære. – Ja, mange ber meg om å laga vogger og gyngestolar. Dette er også ting som eg likar å laga. Det gjeld ikkje minst dokkevoggene, seier han.



I arbeid på verkstaden med kombinert barometer/termometer, maken til det som heng over benken.



Klokker er ein av Magnar sine spesialiteter.

Godt pensjonistliv

Magnar fortel at han i periodar kan vera ganske aktiv og flittig på verkstaden. Så kan det henda han blir lei heile treskjerjinga innimellom. Men så legg han det berre frå seg ei tid, og så kjem lysta igjen. Elles har han hytte i Førdesfjorden, og er der ein god del.

– Eg er frisk og rask og har nok å driva tida med både heime og på hytta, så eg har eit godt pensjonistliv, seier Magnar Michelsen. Han ser fram til vegvesenet si store kulturmønstring neste sommar, der han reiser med bilen full av sin treskjeringskunst.

Kryssord

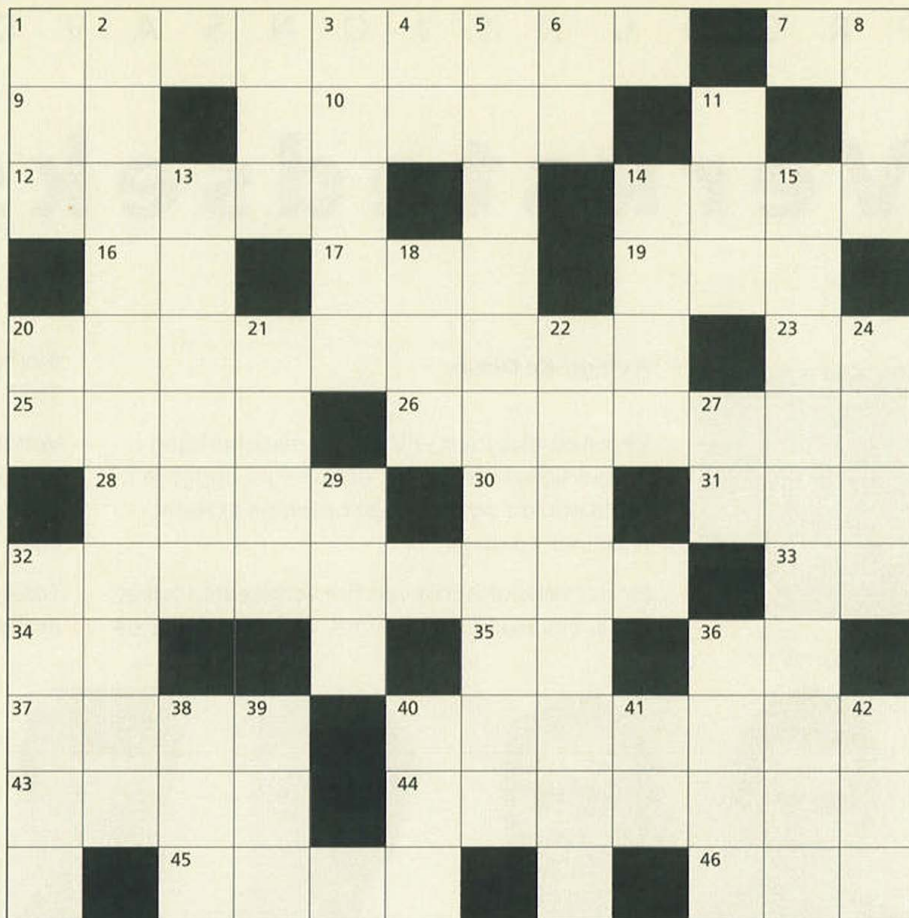
nr. 5/97

VANNRETT

1. Ro
7. Uttalte
9. Utrop
10. Tepper
12. Juledrikk
14. Lyrikk
16. Forkortelse
17. I grøten
19. Stater
20. Til gavene
23. Kjem. symbol
25. Premie
26. Affære
28. Rolig
30. Lars Rolfsen
31. Øyner
32. Julekake
33. Flirte
34. Fersk
35. Månefase
36. To like
37. Ønske
40. 9780
43. Støtte
44. Sletten
45. Ulv
46. Skip

LODDRETT

1. Verktøy
2. På treet
3. Irritere
4. Utrop
5. Turprogram
6. Lever
8. Bilde
11. Tåke
13. Andre
14. Ener
15. Lysestake
18. Fryse
20. Parti
21. Bib. person
22. Bær
24. Luft
27. Røyk
29. Ap
32. Lukte
36. Verdensdel
38. Sentrum
39. Navn
40. Flytende gass
41. Lever
42. Smerte



Løsningen på kryssord nr. 6/97 sendes til:

RYGJAVEGEN

Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 29. januar 1998

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 5/97

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

Vinnere av kryssord nr. 5/97

Knut Uidal
Rektor Steens plass 1
4001 Stavanger

Knut Utaaker
4210 Vikedal

Verkstedseksjonen



Egil Kr. Olsen
seksjonsleder

Av Egil Kr. Olsen

Verkstedseksjonen - PV er en servicefunksjon i Produksjonsavdelingen, og har som oppgave å vedlikeholde og drive reparasjon på etatens maskiner og utstyr.

PV har verkstedsdrift ved fire verksteder i fylket: Sand, Eigersund, Haugesund, og sentrallager på

Bærheim. Budsjettert årlig omsetning utgjør for 1997 23 mill kr.

Verkstedseksjonen har som målsetning å sørge for optimal maskintilgjengelighet på vegvesenets maskinpark derigjennom kunne være et virkemiddel for rasjonell produksjon.

Total bemanning er 31 medarbeidere, hvor 4 er lærlinger innen faget anleggsmaskinreparatør.



Stian Andersen
lærling



Aasmund Berge
formann



Bjarne Bjustveit
formann



Alf Jarle Bergene
fagarbeider



Håkon Evjent
fagarbeider



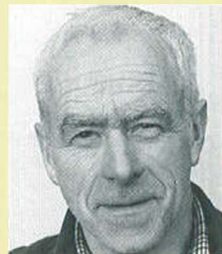
Rune Herland
fagarbeider



Rune Holmen
fagarbeider



Øystein Kvalvik
fagarbeider



Tor L. Log
fagarbeider



Odd Malmin
fagarbeider



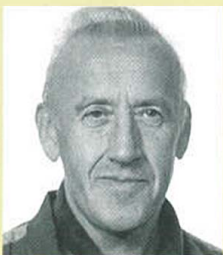
Manfred Meinköhn
faggruppeteider



Carl Gustav Meling
fagarbeider



Øvind Jørgen Ness
fagarbeider



Rolf Henry Ness
fagarbeider



Gunnar Nilssen
fagarbeider



Arne Rasmussen
lærling



Knut Rovik
formann



Kjell Egil Sandvik
fagarbeider



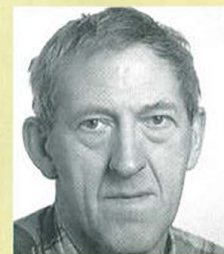
Hilde Serikstad
førstefullmektig



Kåre Slettebo
formann



Birger Steine
fagarbeider



Herbert Stenberg
fagarbeider



Eivind Stranden
fagarbeider



Arnt Svanes
fagarbeider



Kjell Torgersen
formann



Willy Tveit
formann



Jon Matias Vikingstad
fagarbeider



Jan Østrem
fagarbeider



Oddbjørn Aanestad
fagarbeider



Øystein Aase
lærling

Redaksjon og
layoutansvarleg
samla rundt prisen,
eit litografi av
Pia Myrvoll.
Frå v.: Harald Sel,
Eva Vivoll og
Sissel Norland.

Foto: Bård Nordbø



Rygjavegen

– Årets bedriftsavis 1997

Rygjavegen er kåra til Norges beste interne bedriftsavis i 1997. Prisen blir årleg delt ut av Informasjonsforeningen, der dei fleste informasjonsfolka i privat verksemd og ein del offentlege informasjonsmedarbeidarar er medlemmer. I årets konkurranse deltok 63 bedriftsaviser.

Juryen skriv at nivået var svært godt og gjennomgåande høgare enn i fjor. Etter ein poengskala frå 1 til 10, blei sju aviser vurdert til toppkarakteren 10. Juryen seier likevel at det var relativt enkelt å plukka ut Rygjavegen som vinnar.

I si grunngeving seier juryen mellom anna at Rygjavegen utmerkar seg med eit breitt spekter av stoff. Avisa har relevant nyhetsstoff, stoff som skaper nærhet og identitet og målgruppene blir informert og underholdt. Juryen meiner at bladet kjem tett innpå dei enkelte medarbeidarane i etaten, personalspalta og kommentarspalta er god. Det same gjeld kryssordspalta. Juryen framhevar også utforminga. Layouten er god utan for mange krumspring og biletbruken er fin. På pluss-sida nemner også juryen at produksjons-kostnadane er låge og at bladet kjem ut relativt ofte.

Som det vil framgå av juryen si grunngeving, er det ei heilskapsvurdering som har ført Rygjavegen heilt til topps mellom bedriftsavisene. Alle ledd i produksjonen har gjort eit solid arbeid. Det gjeld redaksjonen, det gjeld Grafisk senter ved Vegkontoret og det gjeld trykkeriet, Allservice A/S. I tillegg er alle bidragsytarane av stoff og foto med på å gjera Rygjavegen til ein god bedriftsavis.

Prisutdelinga skjedde 14. november under Informasjonsforeningen sitt haustseminar i Trondheim, der ca 250 informasjonsmedarbeidarar var samla. Prisen besto i eit litografi av Stavanger-kunstnaren Pia Myrvoll.

Redaktør Harald Sel og layoutansvarleg, typograf Sissel Norland mottok prisen på vegne av Statens vegvesen Rogaland.

Harald Sel

Framlegget til Statsbudsjett for 1998:

Satsing på TRAFIKKSIKRING, MILJØ- OG KOLLEKTIVTILTAK

I framlegget til Statsbudsjett for 1998 la regjeringa Jagland opp til større satsing på trafikkisikring, miljø- og kollektivtiltak. I dette inngår mellom anna bygging av gang- og sykkelveggar og tilrettelegging for kollektivtrafikken i storbyområdet Stavanger/Sandnes/Sola. Til saman er det ført opp ca 34,6 mill til gang- og sykkelveggar og miljø og trafikkisikringstiltak. Regjeringa Bondevik har lagt fram ein tilleggsproposisjon, der det blir foreslått meir pengar til drift og vedlikehald av riksvegane. Det endelege budsjettet blir vedtatt før jul.

Av Harald Sel

Berre eit nytt veganlegg i Rogaland er oppført med midlar i 1998. Det er ny Rv 13 Hove - Vatnekrossen i Sandnes, der det blir foreslått ei løyving på 6,5 mill kr. Totalkostnadane for anlegget er på 119 mill kr og prosjektet skal vera ferdig i år 2000.

Andre midlar som er ført opp til vegprosjekt, går til anlegg som er i gang eller som blir fullført i 1997.

Lysefjord-brua blir opna for trafikk i desember i år og restsummen til finansieringa av prosjektet er ført opp på 1998-budsjettet med 65,4 mill kr. Brua vil totalt kosta 204 mill kr. På stamvegnetter er utbygginga av E 39 til firefeltsveg på strekninga Stangeland

- Forus oppført med med restfinansiering på 34,8 mill kr. Heile denne summen er forskotterte midlar frå finansieringsselskapet Motorvegen Stavanger - Sandnes AS. Prosjektet blir ferdig seinast i oktober 1998 og er kostnadsrekna til 63 mill kr. Det er gitt tilsagn om refusjon til finansieringsselskapet i perioden 1998-2001.

Fylkesvegen til Frafjord er ført opp med eit statstilskot på 12 mill kr. Prosjekter kostnadsrekna til ca 85 mill kr. Staten yter eit tilskot på 60 prosent av summen fordelt på åra 1998 til 2001.

I budsjettframlegget blir det ført opp midlar til kontrahering av ny gassdriven ferje i sambandet Arsvågen - Mortavika. Det framgår ikkje av budsjettet kor tid ein reknar med at gassferja kan settas inn i trafikken over Boknafjorden.

Etter at regjeringa Bondevik overtok, la denne regjeringa fram ein tilleggsproposisjon til Statsbudsjettet. Her blir det foreslått 80 millionar meir til trafikktilsyn, vedlikehald og drift av riksveggar. Vidare er det foreslått omdisponering av 45 mill kr frå sentrumsringen i Drammen til rassikring av fylkesveggar (30 mill kr) og kollektivtrafikk-tiltak i storbyområda (15 mill). Blir dette vedtatt, kan det bli meir midlar til storbyområdet på Nord-Jæren enn ca 12 mill kr som det i første omgang låg an til.

Mer GULT til «Okka by»

Ny Mercedes Vito
kombinert bil med
automatgir til
Trafikkstasjonen.
Faggrupeleder
Njål Hanasand
og formann
Kjell Navrestad
(i bilen) synes det er
fint å kjøre gult.



Ny Nissan til produksjonsområde Egersund. Torbjørn Hellen er en av de som skal få glede av den.

Tekst og foto: Johannes Bø

Trafikkstasjonen i Egersund er blitt gulere, etter som de nå har skiftet ut innleid varebil med gul bil. Å synliggjøre seg med gul bil ute på vegen, kan gjerne sees på både som et trafikkisikkerhetstiltak og en profilering av etaten. Bilen skal nemlig brukes til registrerings- og forvaltningsoppgaver på vegnettet i distriktet, og vil derav



komme i god kontakt med trafikantene. Den er også godt utrustet og tilpasset oppgavene, og vil sikkert bli et tjenlig redskap for stasjonen.

Også produksjonsområde Egersund (POE) har fornyet seg. Her er det kjøpt inn en enkel ny pickup, til erstatning for gammelt og slitt utstyr.

Pensjonisttur til **SKOTTLAND**

Av Liv Rettedal

Med melding om storm i Nordsjøen og med Skottland som reisemål, dro 34 pensjonister avgårde med Color Viking mandag 8. september.

Første stopp på turen var Perth, en liten by 6-7 mil nord for Edinburgh. Herfra dro vi til Edinburgh, Aberdeen, Braemar og Balmoral Castle. Vi hadde sightseeing, besøkte flere slott og hadde mange flotte naturopplevelser.

Videre fikk vi med oss saueshow og fikk se hvordan den edle drikk Whisky fremstilles. Flere ullsenter besøkte vi, så det ble en god del handel.

Etter 4 dager i Perth bar turen nordover til Inverness og ned langs Loch Ness.

Dessverre var det ingen som fikk øye på sjøormen «Nessie». Vi var nå kommet til vestkysten av Skottland, hvor vi hadde to overnattinger, med utflukt til byen Oban ved kysten.

Tilbaketuren til Newcastle gikk gjennom dalen Glen Coe som er et nydelig stykke av Skottland.



Bildet viser de fleste av deltakerne på kaien i Newcastle. Foran fra venstre: Ellen Helle, Norunn Fyljesvoll, Hallvard Solevåg (reiseleder), Malena Silgjerd, Johannes Sønstebø, Elen Sønstebø, Aud Nilsen, Gotthild Wold, Bitten Rob, Gerd Nesvold, Bak fra venstre: Josefine Flesjå, Målfrid Crosby, Ingfrid Motland (halveis skjult), Jens Motland, Oddlaug Kvalevaag, Audny Nærland, Oddmund Nærland, Karen Bratteland, Knut Naaden, Marthon Olsen, Mikal Rodvelt, Odd Lura, Arne Fatnes, Øistein Bratteland

Siste stopp med overnatting var i byen Stirling, før vi igjen nådde Newcastle med mulighet for de siste innkjøpene. Tilbaketuren til Stavanger var også med båt, men denne gangen uten særlig vind, så vi slapp både redsel og sjøsyke. Vi hadde en flott tur. Skottland er et fint land, med storslått natur og mye gammel kultur. Vi var dessverre for sene til å få med oss lyngblomstringen.

Det er ikke alltid like enkelt med språket når en skal handle, gå på kafe, veksle penger osv., men vi klarer oss utrolig bra.

Turene som pensjonistforeningene arrangerer er åpne for alle, og jeg kan bare anbefale de. Vi har det utrolig gildt, og vi blir en godt sammensveiset gjeng. Hvor turen går neste år er ikke bestemt, men vi informerer i Infotavla, så følg med!

Haugesund-pensjonistene på **UTSIRA-TUR**

Pensjonistene i Vegvesenets avdeling 1, Haugesund, arrangerte en tur til Utsira midt i juli.

Vi startet fra Garpeskjerkaia om morgenen med rutebåten og hadde bra vær over fjorden. Det var interessant å få være til stede i styrehuset og bli orientert av kapteinen.

Vi gikk inn til Sørevågen, og der ble mange gode minner oppfrisket. Jeg var der i 1932 som nothund. Vi var inne i Mikal I. Klovnings sjøhus, som nå er museum. Det var artig å se alle ting som jeg opplevde for 66 år siden. Her fikk jeg se igjen byssa, en stor kaffikjel og koia mi, som jeg kjente godt igjen. Da jeg var her som nothund i begynnelsen av 1930-åra, var en eldre

mann fra Vats kokk. Når vi skulle ha middag måtte vi koke i samme gryte, men vi merket vårt med en spiker, streng eller trepinne med vårt merke på. Det var en artig tid.

Vi drog videre til Nordvikvågen, og dit fikk jeg kjøre bil sammen med Manfred Franson. Der var jeg i 1931 som nothund, og nå besøkte vi samme sjøhus som vi bodde i den gang. Huset er nå omgjort til hybler og en stor spisesal. Her fikk vi servert en god middag.

Vi var også innom den nyoppussede kirken. Videre reiste vi til fyrtårnet. Der fikk vi hilse på fyrvokteren og vi fikk en grundig undervisning i alle tekniske arrarater. Mellom annet blir det levert ververselsobservasjoner til NRK P2.



Bysten over Aasa Helgesen utenfor Siratun. Da hun i 1926 ble valgt til ordfører på Utsira, var hun trulig den første kvinne i verden i et politisk lederverv av dette slaget.

Foto: Harald Sel

Vi besøkte også Siratun, øyas stolthet som er et flott hus. Utenfor huset er det reist en byste over Aasa Helgesen, som var Norges første kvinnelige ordfører.

Vi takker vår guide Tor Kvalvik for god omvisning. Vi pensjonistene frå Haugesund-området var enige om en ting: En alle tiders tur med godt kameratskap.

Sigurd Stangeland

Miljøskaparpris til Sigmund

Sigmund Sandsmark er tildelt prisen Miljøskaper'n som Kartell-nytt, medlemsbladet for dei organiserte i LO-Stat, deler ut.

I statuttane for prisen heiter det at den skal tildelast menneske som trår til og gjer ein ekstra innsats for- og drar i gang tiltak som er miljøskapande.

Sigmund fekk prisen etter forslag frå asfaltarbeidarane i Rogaland, som han er oppsynsmann for. «Han er ein mann som står på for folka sine, trivsel, miljø og sikkerhet er hans motto», stod det mellom anna i brevet til Kartell-nytt der

Sigmund blei lansert som kandidat til Miljøskaper'n.

Sigmund Sandsmark seier at han er glad og rørt over å få denne prisen. Særleg glad blei han då han fekk vita at tildelinga er skjedd etter forslag frå asfaltarbeidarane i Rogaland.

– Eg er veldig opptatt av det kollektive, at me drar i same retning. Dessutan prøver eg å delegera mest mulig myndighet til dei som er ute på vegen og ser utfordringane best. Då blir resultatet best, seier Sigmund Sandsmark til Kartell-nytt. *Tekst og foto: Harald Sel*



Sigmund Sandsmark med Miljøskaper'n, eit rose malt trefat.

Hallingkastet 1997:

Fair play-pris og beste sportslege fylke



Turid A. Hinna med pokalen for beste sportslege fylket, dame- og herreklassen sett under eitt.

Tradisjonen tru vart det òg dette året arrangert Vegcup i handball, betre kjent som «Hallingkastet», på Gol i Hallingdal. For 26.gong samla handballfolket seg til sosialt og sportsleg samvær.

Dette året, som dei fleste andre år, reiste det eit damelag og eit herrelag frå Rogaland til denne tradisjonsrike turneringa. Og som så mange år før var optimismen stor på førehand. Etter at

Narve Steine
for Handballgruppa
i Bedriftsidrettslaget

alle deltakarane var på plass tidleg fredag ettermiddag vart avkast for den sportslege delen teke.

Damelaget møtte i tillegg til Finnmark dei store førehandsfavorittane Vest-Agder i det innleiande gruppespelet. Og det viste seg at dei svært så rutinerte spelarane frå nabofylket i sør vart for sterke. Men eit klart tap for Vest-Agder vart snudd til ein like klar siger over Finnmark, etter godt spel av jentene. Diverre gjorde tapet for Vest-Agder at det ikkje vart sluttspel for damelaget i år.

Herrelaget møtte Hedmark, Sør-Trøndelag og Troms i det innleiande gruppespelet, og etter mykje bra spel fredag vart både Hedmark og Sør-Trøndelag slegne. Kampen mot Sør-Trøndelag vart jamn, men til slutt vann gutane 8-6. Laurdags morgon vart Troms slegne klart, og dermed var herrelaget klart for semifinale.

I semifinalen var Vestfold motstandar, og det skulle i utgangspunktet kunne verte ein jamn kamp. Men det viste seg fort at dette ikkje var dagen for herrelaget, og det vart til slutt klar siger til Vestfold. Og dermed var den sportslege delen over for laga frå Rogaland.

Til slutt var det Vest-Agder som vann dameklassen, mens Nordland vann herreklassen. Og begge desse laga må nok seiast å vera i ein klasse for seg sjølv. Laurdagskvelden vart avslutta med bankett, med både god mat og god drykk i tillegg til premieutdeling. Og sjølv om laga frå Rogaland ikkje gjekk heilt til topps vart det fine premiar å ta med seg heim. Herrelaget vann til svært mange si overrasking Fair play-prisen, me har ikkje alltid utmerka oss i den retninga. Men den finaste premien var nok kåringa av Rogaland som det beste fylket sportsleg begge klassane sett under eitt.

Søndags morgon vende alle nasen heim-over att etter ei helg der det sosiale kanskje hadde vore vèl så viktig som det sportslege, og der nye venskapsband vart knytta over fylkesgrensene. Samhaldet for oss som var med frå Rogaland vart nok òg sterkare etter eit vellukka arrangement. Berre så synd at det ikkje er funne rom for denne tradisjonsrike turneringa neste år. Men me sjåast i 1999, vèr du sikker!

Jubilantar

50 år

Ingvar Bø

Produksjonsområde Egersund
27. desember

Kjell Arne Øwre

Trafikkavdelinga Vegkontoret
31. desember

Sigfred Nesheim

Produksjonsområde Haugesund
14. januar

Arnulf Follaug

Administrasjonsavdelinga Vegkontoret
9. februar

60 år

Normann Hellenen

Produksjonsområde Egersund
14. desember

Peder S. Tørresdal

Produksjonsområde Haugesund
19. desember

Martin Aske

Utbyggingsavdelinga Vegkontoret
6. januar

Tor Klausen

Produksjonsområde Stavanger
7. januar

Nye medarbeidarar



Ole Rinden

Fagarbeider på Produksjonsavdelinga
fra 1. august



Lisbeth Salbo

Vikariat som fullmektig på Trafikkavdelinga
fra 17. november

Mot en god jul

– hvis jeg bare får kjøpt disse presangene

Årstidene kommer og går og enda et år er i ferd med å svinne hen. Vi har gledet oss slik over den varme gode sommeren, glade brune ansikter har lyst i mot oss i solskinnet. Nå er det bare minnene igjen som vi kan kose oss med i sene vinterkvelder. Ja noen bilder med avkuttete hoder og halve føtter finnes vel i albumen.

Restene av grillkullet er satt bort til neste år etter herlige grillkvelder på terassen. Dagene og kveldene har blir kortere, regn og mørke, det er høst.

Synes det er blitt tyngre å stå opp om morgenen etter at en mer og mer irritabel vekkeklokke har ringt, kaldere under dyna er det også.

Tøflene er kommet fram fra skapet der de har ligget i støvfull dvale hele sommeren.

Hva er det som opptar oss på denne tiden. Pensjonistkurs, avtaler og regelverk, eller kan det være den bommen på Kåsen alle mener noe om.

Innsparinger og budsjettkutt, det blir vel mer av det slaget når valget forlengst er over og ny regjering har tiltrådt. Nei, det er vel noe mer verdifullt.

Har registrert noen si ganske vagt: Hvor skal du være på julaften i år, kommer du til oss dette året?

Spørrende, jo det er visst det samme i år som i fjor, og året før og ... !

Tankene kommer umiddelbart: Hva i all verden skal jeg kjøpe til presanger i år?

Jeg husker at i fjor kjøpte jeg, nei det var ikke i fjor, eller hva var det.

At jeg aldri lærer.

Kjenner meg plutselig varm og klam, en lettere frustrasjon er på gang.

Må roe meg ned så blir det nok en råd i år også.

Får tenkt meg litt om, klart jeg gleder meg til jul, pinnekjøtt og ribbe til

å stappe i en allerede overfylt mage. Kan vel legge i noe til, sånn helt på toppen.

Tankene går alltid tilbake til barndommen da juleutstillingen begynte i desember, til spenning og glede og tilhørighet.

Julen var noe spesielt for oss barn, og er det som voksen også i dag.

Nå har vi alt hatt juleutstillinger en stund, det florerer av tilbud og vareslag som koster mindre en halvparten i januar.

Glitrende lys og reklameplakater hvor enn vi ferdes, til noens glede og andres fortvilelse og plage. Ingen ting er som de kjente juletoner som varmer mer en noe annen musikk og aldri blir for gammel.

Vår bibel er ikke flittig brukt, men juleevangeliet gjør alltid sterkt inntrykk.

Synes allerede jeg kjenner duften av nyhøgd juletre.

Tankene går uvilkarlig til våre pensjonister og vi håper på en god tilværelse for dem.

Vi tenker også på familiene til de etterlatte av våre kolleger, venner og kjente som har gått bort og ønsker dem alt godt.

Synes vi er på veg mot en god jul, hvis jeg bare får kjøpt disse presangene

God jul!

Lewy Dalen



En god arbeidsplass

Av trafikksjef Svein Magne Olsen



Når det går litt i motbakke har vi lett for å fokusere på det som er galt, alt som burde vært annerledes. Dels er de systemene vi arbeider innenfor som er foreldet, dels har vi ubrukelige ledere og så står lønna slett ikke i forhold til ansvar eller innsats. Bruker vi energi og tid på slike tanker, blir det lett selvforsterkende og vi forsurer arbeidsmiljøet både for oss selv og andre. Trivsel skaper økt effektivitet og for å skape trivsel er det viktig å ha fokus på det positive. Dette betyr ikke at vi skal være tilfreds, vi skal hele tiden søke å gjøre det bedre både som ledere og medarbeidere.

Gjør vi en oppsummering av egen arbeidssituasjon, må trolig de fleste være enig i følgende :

- Vi arbeider i en etat med samfunnsmessig viktige oppgaver
- Vi arbeider i en ressurssterk etat
- Vi arbeider i en vel anerkjent etat
- Etaten er preget av høy kompetanse
- Det råder en høy arbeidsmoral
- Det er utfordringer nok til alle tilsatte

- Arbeidsmiljøet har høy kvalitet og er anerkjent som viktig
- Det utvises stor mellommenneskelige omsorg kollegaer imellom

Jeg undres om det er så mange andre arbeidsplasser som kan gjøre en tilsvarende oppsummering?

Litt motbakke trengs for å verdsette det positive.

Nok et år er snart til ende. Vi kan se tilbake på et spennende arbeidsår med gode resultater og fremgang på mange områder. Vi har lagt bak oss de fleste frustrasjoner knyttet til omorganiseringen og den daglige samtalen knytter seg til utfordringene, m.a. i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007, som ligger foran oss. La oss glede oss over de unike mulighetene vi har og samtidig vise at vi er i stand til å ta vare på et helt Statens vegvesen også i fremtiden!

*Takk for godt samarbeid i 1997
– ha en fredfull julehelg!*

Mot vinter. Frå Rv 508 Oltedal - Høle

Foto: Harald Sel



Tid

*Tid er et uttrykk
for en sammenheng
mellom to punkter;
en kurve eller
to adskilte smil.*

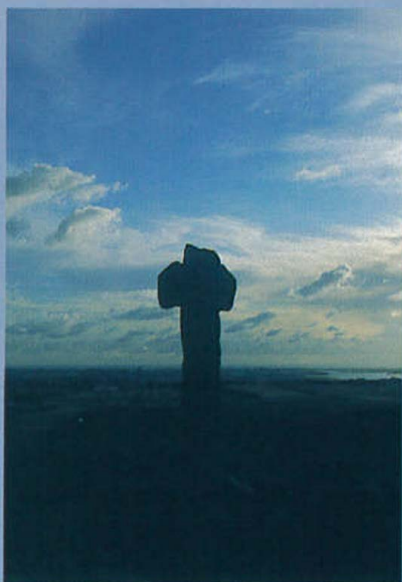
*Tid er avstand
med blå sorg i
gardinene
eller hvitt skinn
i matte vinterruter.*

*Tid er det øyeblikk
man har til å
lukte på hans
etterbarberingsvann
eller svelge en
klump mellom
to møter.*

*Tid er et flytende
element
mellom to
brygger i juni
når solen går
ned
før tiden.*

Bente Kogstad

Frå Tinghaug i Klepp.
Foto: Torstein Rein Larsen



Tillitsvalgtes spalte

Rollen som tillitsvalgt?



Arne Johannessen, NITO
Norsk Ingeniørorganisasjon

Bakgrunnen for spørsmålet er «redselen» fra medarbeidere å ta tillitsverv.

PROBLEMSTILLINGER:

- Generelt er ingeniørene redde for å miste mulighetene til å følge med på den faglige utviklingen og nedprioriterer derfor oppgaver som kan gå ut over dette.
- må prioritere jobben frem for å sette av tid til tillitsvalgopp-gaver.
- tillitsverv blir ikke verdsatt
- vanskelig å stadig måtte ta opp upopulære saker
- det er et gjennomgående trekk at mange problemer oppstår i at linjeledelsen ikke kjenner regelverket eller tolker dette på «sin» måte.
- arbeidet eller rollen som tillitsvalgt blir ikke synliggjordt i arbeidet/års/avd.planer

Som leder av Nito's bedriftsgruppe synes jeg utviklingen er alarmerende og vil derfor sitere hovedavtalen i.h.t. § 1 pkt. 3, 6 og 8, som er punkter ledere på **alle** nivåer bør arbeide med.

Pkt. 3 «Forutsetningen for å nå Hovedavtalens mål er at arbeidstakere og arbeidsgivere møter som **likeverdige** parter. Det er videre en forutsetning at partene møter med vilje til å finne løsninger på problemene, og at deres representanter har de nødvendige fullmakter, kvalifikasjoner og holdninger».

Pkt. 6 «Organisasjonens tillitsvalgte utfører sitt verv som et nødvendig ledd i en demokratisering av arbeidslivet innenfor **statlig** virksomhet. Vervet skal sidestilles med vanlig tjeneste. Vervet gir kompetanse og skal vurderes i vedkommendes videre tjeneste og karriere».

Pkt. 8 «Partene er enige om at arbeidsgiver skal gi de tillitsvalgte best mulig **arbeidsvilkår** for at de skal kunne støtte sitt verv. Partene er videre enige om at organisasjonene ved de tillitsvalgte skal virke på en slik måte at arbeidets gang og virksomhetens effektivitet ikke hemmes».

Nito's bedriftsgruppe vil derfor be arbeidsgiver vurdere følgende:

- bedre opplæring av linjeledelsen innenfor personalområde.
- synliggjør jobben som tillitsvalgt i årsplanene ved vegkontorene. Sette av tid og kostnad slik at utgifter blir riktig belastet. Mange linjeledere kan føle denne oppgaven/utgifter som en belastning og dette kan i neste omgang gå utover tillitsvalgt arbeidssituasjon.
- rollen som tillitsvalgt gir kompetanse. Nito vil fremme krav at lokalt tillitsvalgt får et lønnstrinn i de kommende forhandlinger.

Utsagn fra firma som driver med personalutvikling/headhunting

«En bedrift med respekt for seg selv i forhold til å bygge opp sine medarbeidere henter sine ledere fra egne rekker.»

*God Jul
Godt Nyttår!*



RETURADRESSE:
Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197
4001 Stavanger



Statens vegvesen
Rogaland