



Statens vegvesen  
Rogaland

# Rygjavegen

Nr. 2  
april 1998  
26. årgang



- 4** Fokus på miljø i Stavanger og Sandnes
- 9** Vegvesen-jenter på skulebenken
- 10** Den gode vegen for Nina og Alf Jarle
- 12** Trekkspel på Varhaug, skrutrekker på Gya
- 16** Mange rogalendingar til Kulturdagane 1998
- 18** Azra – med fortida for framtida





# VEGSJEF - TEIGEN

## California dreamin'

*California dreamin'* (drømmen om California) er tittelen på *The Mamas and the Papas* kjente slager fra noen tiår tilbake. Drømmen ble til virkelighet for noen av oss. Reisestipendiet i forbindelse med *Vakre Vegers* pris ble brukt på en studietur til California. For de av oss som var i USA for første gang ble det et møte med et land og en kultur som på mange måter er fjern, men som vi likevel kjenner fra TV og film.

For oss som jobber i en veg- og trafikketat er USA et spennende laboratorium der man gjennom mange tiår har forsøkt ut privatbilismens gode og dårlige sider. Alt er tilrettelagt for bruk av privatbil. Det ser man kanskje best på flyplassene der det går skyttelbuss mellom de store parkeringsplassene for leiebilfirmaene og terminalen. Hvert firma har sine skyttelbusser, og de går omtrent hvert femte minutt. Det forteller om hva man satses på, – fly på de lange strekningene og direkte over i leiebil på flyplassene. Trafikken på freewayene er enorm, men framkommeligheten er god. Det går fort og du finner lett fram. På bestemmelsestedet er alt lagt tilrette for parkering, enten det er i et kjøpesenter eller det er i bysenteret. Du slipper å gå særlig langt, ja det å se amerikanere som gikk var så sjelden at vi smudde oss hver gang vi så en. For turister er det praktisk og lett, det er lett å komme seg fram og du trenger ikke bekymre deg for om du finner parkeringsplass. Bensinen er ekstemt billig (2,00–2,50 kr pr liter) og overnattingsplass langs veien er lett å finne. Så langt er alt vel. Alt har imidlertid sin pris. En slik tilrettelegging for privatbilisme gjennom mange tiår har ført til et byene er svært utflytende og arealkrevende. Selv i mindre byer er avstandene store. Det er store asfaltflater overalt, og som regel er de dekket av biler. Arealer reservert for gående og syklende er det lite av. Det er jo så få som går og sykler. Vi opplevde

flere steder at byen døde helt ut på kveldene. Noe liv mellom husene eksisterte ikke, plassen var jo opptatt av bilene.

Vi møtte flere representanter for Caltrans (det californiske vegvesen). De var opptatt av miljø, både biologisk mangfold, støy, estetikk og forurensing. De brukte mye tid, energi og kostnader på både å utrede og tilrettelegge for å redusere miljølempene av vegtrafikken. De var opptatt av utslipp til luft i form av CO<sub>2</sub>, PM10 og NO<sub>x</sub>. Blant annet ble vi fortalt at 20% av alle biler som ble solgt i 2005 skulle være miljøvennlige (el-biler, metanolbiler o.l.). Det vil tilrettelegge for større serieproduksjon av miljøvennlige biler som vil redusere prisen betraktelig. Dermed vil det bli lettere også for oss i Europa å få tak i rimelige miljøvennlige biler.

Utslipp av CO<sub>2</sub> derimot var de ikke opptatt av. De konstaterte at noen var opptatt av drivhuseffekten av CO<sub>2</sub>, men uten at det lot til å bekymre dem så veldig. De hadde jo ingen føderale bestemmelser om det som de måtte ta hensyn til.

Og da er vi framme med paradokset. I en av USA's folkerikeste stater, med kanskje den tetteste trafikken i verden er man i liten grad opptatt av bidra til å redusere utslipp til luft som påvirker drivhuseffekten. I lille Norge, i en liten utkant som heter Ryfylke der det bor omtrent 13.000 mennesker, holdt en viss tvil om det ville bli en liten økning eller en reduksjon av utslipp til luft på å velte et distrikts lenge etterlengtede fastlandsforbindelse.

Tor Geir Espedal



Foto: Torstein Rein Larsen

## INNHALD

Vegsjef-teigen .....	2	Forslagsnemnda sin gode hjelper – i 15 år! .....	11
Sykkelfelt i kjørebane og tryggare trafikk .....	3	Premiering av kreative medarbeidarar .....	11
Fokus på miljø i Stavanger og Sandnes .....	4	Trekkspele på Varhaug, skrutrekker på Gya .....	12
Halvparten har pigga av i Stavanger .....	5		
Gangveg og sykkelbane frå Ganddal til Sandnes sentrum .....	6		
		Dispensasjon hos Elin .....	14
Sysselregler anno 1886 .....	7	Trafikksikkerhetsseksj. ....	15
Ny borevogn på plass .....	7	Kulturdagane 1998 .....	16
Trekantsambandet – neste ledd i Kyststamvegen .....	8	Kryssord .....	17
Vegvesen-jenter på skulebenken .....	9	Azra lever med fortiden for framtiden .....	18
Den gode vegen for Nina og Alf Jarle .....	10	Gjenferdet i arkivet .....	19
		HMS: Fysisk trening og mental helse .....	20
		Personalnytt .....	21
		Rygjavegen for 25 år sidan .....	21
		Lønnspolitikk i fokus .....	22
		Arbeidernes fortjeneste i 1922 .....	22
		Utsikten .....	23
		Tillitsvalgtes spalte .....	23

## Rygjavegen

Nr. 2 – april 1998

### Redaktør

Harald Sel

### I redaksjonen

Eva Vivoll

### Redaksjonsråd

Bjørn Alsaker

Nils Lausund

John Mathias Mathiassen

Tormod Nag

Anne Elise Njærheim

Liv Rettedal

### Sats/layout

Sissel Gro Norland

### Trykk

Allservice A/S

### Forsidefoto

Torstein Rein Larsen

### Baksidefoto

Torstein Rein Larsen

### Opplag

1900 eksemplar

Nye trafikkreglar for sykklistar:

# Sykkelfelt i kjørebane og tryggare trafikk

Det er vår.

Har du ikkje fått fram sykkelen alt, er det på tide å gjera det – for miljøvennleg transport, for glede og for god helse.

Nytt av året er at Stortinget og regjeringa har vedtatt endringar i trafikkreglane for sykklistar. Desse blir sett i verk frå 1. mai i år. Det skal framleis vera lovleg å sykla på fortau. Men sykling på fortau, gangveg eller i gangfelt skal i større grad skje på dei gåande sine premisser. Sykklistar som brukar fortau og gangvegar skal passera gåande i god avstand og i tilnærma gangfart. Dette er ei av dei viktigaste endringane i reglane for sykkeltrafikk. Det ligg i korta at ein i framtida skal satsa meir på oppretting av eigne sykkelfelt i kjørebane, og dei nye reglane slår fast at slike banar skal markerast både med skilting og oppmerking i asfalten.

I dette nummeret av Rygjavegen har me reportasje frå sykkel- og miljøanlegget i Ganddal. Her blir det både gang- og sykkelveg og eige sykkelfelt i kjørebane frå Sannerudkrysset til Sandnes sentrum. I Sandnes er det også tidlegare merka opp ein del strekningar med eigne sykkelfelt.

Ein kraftig auke i sykkelbruken, er ei målsetting for Statens vegvesen. I Stavanger tek ein mål av seg til å dobla sykkelbruken innan år 2002. Skal ein oppnå det, trengst det stor satsing på tiltak som gjer at sykklistane kan ta seg lett vint fram på ein trafiksikker måte. I så måte trur me at oppretting av eigne sykkelfelt i kjørebane vil vera særskild effektivt. Stadig fleire finn ut at sykkelen er eit alternativ for transport, også på til dels lange avstander. Særleg for desse er det ikkje godt nok og trygt nok å bruka gang- og sykkelvegane (der dei fins). Sykkelfelt i kjørebane er først og fremst meir effektive; dessutan vil dei ofte også vera tryggare.



Harald Sel



Kongsgata i Stavanger er tilbakeført til gammel stil.



Fasadetiltak i Skippergata i Sandnes med et eksempel på tilbakeføring.

# FOKUS PÅ MILJØ

– i Miljøpakke Stavanger og Miljøpakke Sandnes

*I 1994 inngikk Statens vegvesen Rogaland og de to kommunene Stavanger og Sandnes, en avtale om finansiering, planlegging og bygging av miljøprosjekt. De såkalte Miljøpakke Stavanger og Miljøpakke Sandnes strekker seg fra 1995 til 2001 og finansieringsrammen er henholdsvis 56 og 28 millioner kroner. Målsettingen med avtalene er å gjennomføre støyreducerende tiltak og miljøgate/miljøprioriterte gjennomkjøringer (MPG) for prioriterte riks- og fylkesvegstrækninger.*

**Tekst og foto: Rune Gunnerød**

Miljøavtalene tok utgangspunkt i vedtatt Transportplan for Nord-Jæren og det ble satt opp en prioritering av prosjekter for perioden 1995–2001. Arbeidsgrupper og styringsgrupper ble etablert og så var vi igang...

## **Den spede begynnelse**

Men Rom ble ikke bygd på en dag ! Gatebruksplaner for miljøgate og tiltaksplaner for støyskjerming måtte

utarbeides før en begynte på byggeplanleggingen. Miljøprosjektene blir nok av mange oppfattet som «småprosjekter», men de er meget innfløkte med hensyn til materialbruk, tilpasning og detaljer – de krever med andre ord mye tid og fintenking. Forbruket i 1995 viser ikke minst dette: Bevilget totalt 10 mill kr, forbrukt 3,2 mill kr!

## **Godt igang**

Ved årsskiftet 1997/98 er ting kommet godt igang og vi har flere gode prosjekter å vise til (her omtales noen):

Anlegget fra Bybrua i Stavanger sett fra utsiden og innsiden.



### Turveg/gs-veg langs Hafrsfjord

Anlegget fikk «Vakre vegers pris» i 1997. Det er meget påkostet med murer ut mot sjøen, plastrede skråninger i fyllittstein, benker, belysning, forseggjorte gjerder og ikke minst omfattende grøntarealer.

### Kongsgaten i Stavanger sentrum

Kongsgaten i sentrum av Stavanger er nå tilbakeført til nærmet slik den opprinnelig var. Det er skapt bedre kontakt mot Breiavannsparken og gaten og fortauene er belagt med brostein og skifer. Belysningen likner de gamle gasslyktene og er i smijern. En har forsøkt å minimalisere skiltingen og skiltene som er satt opp er i smijern eller grønlakkert stål.

### Støyskjerming ved Bybrua

Støyskjermingen har effekt for hus på Bybruas vest- og øst-side og parkområdet ved St. Johannes kirken. En har her forsøkt å tenke utradisjonelt ved å kombinere tre, stål, glass og leca i forskjellige farger. Deler av tunnellveggene er også kledd med absorberende plater, for å redusere det lokale støybidraget fra tunnellmunningen.

### Rv 13, Skippergaten i Sandnes

Anlegget har omfattet fasadetiltak på 36 hus på strekningen Daleveien – Frøyerveien. Tiltakene har gått ut på å erstatte eksisterende vinduer, ventiler og yttervegger med lyd-reducerende konstruksjoner. Det er kun oppholdsrom (stue, kjøkken, soverom) som er støyisolert og ambisjonsnivået har vært 35 dBA.

### Positive ringvirkninger

Det har vist seg at miljøprosjektene har virket inn på grunneiere med en positiv effekt:

- I Kongsgata begynte flere grunneiere å pusse opp husfasadene etter at miljøgaten var ferdig bygd.
- I Skippergaten i Sandnes ønsket 5 grunneiere å tilbakeføre husfasadene til opprinnelig stil. Grunneierne betalte merkostnaden ved tilbakeføringen selv.

Dette bidraget fra grunneierne har uten tvil økt helhetsinntrykket av anleggene.

Miljøprosjektene blir bra og det er ikke minst takket en motivert produksjons-avdeling. Arkitekttegnede miljøgater og støyskjermer byr på en rekke utfordringer, og det krever mye av den utførende for å få alle detaljene på plass.

### På programmet i 1998

- Rv 44, Gausel sentrum – MPG og støyskjerming
- Fv 446, Løkkeveien, Eiganesveien – Stokkaveien – miljøgate
- Fv 393, Auglendsveien – fasadetiltak
- Rv 44, x Rv 505 – Kvellurveien – støyskjerming
- Rv 44 Lindeveien (Lura) – støyskjerming
- Rv 44 Kari Trestakksvei – støyskjerming
- Fv 314, Gamleveien – støyskjerming
- Visuell opprustning/beplantning i Sandnes sentrum (Elveplassen)



## Halvparten har pigga av i Stavanger

Over halvparten av bilistene i Stavanger kjørte piggfritt i vinter. Dette viser ei registrering som Statens vegvesen gjennomførte i februar. I Stavanger blei 1095 bilar registrert gjennom observasjon på bensinstasjonar, 50,3 prosent av desse kjørte med piggfrie dekk. Av storbyområda er det berre Oslo som har større prosent bilar som kjører piggfritt. Tellinga i Oslo viser 56,6 prosent piggfritt.

Til saman blei 6.776 bilar registrerte i dei fire største byane og på ein del andre stader i landet. Registreringa er gjort ved høgt trafikerte bensinstasjonar. SINTEF har gått god for at utvalet er stort nok.

### Registreringa viser desse prosenttala over kor mange som kjører piggfritt:

Oslo	56,6 %
Stavanger	50,3 %
Bergen	46,5 %
Trondheim,	28,4 %
Landet elles	26,7 %

– Sjøl om talla er oppløftande, med unntak av Trondheim, kan dei ikkje tas til inntekt for at ein nå slepp å innføra avgifter for bruk av piggdekk. Målet er at 80 prosent av bilistane i dei fire største byane skal kjøra piggfritt i år 2002. Det er tyngre å nå dei siste prosentane enn dei første. Dersom ikkje bilistane endrar oppfatning i endå større grad, og faktisk skiftar til piggfrie dekk, fortel prognosane at me får problem med å nå målet på 80 prosent utan innføring av avgifter, seier etatsdirektør Sidsel Sandelien i Vegdirektoratet.

Svevestøv frå piggdekkbruk er i dag eit av dei alvorlegaste miljø- og helseproblema som biltrafikken fører med seg i byområde. Dette er hovudgrunnen til at det blir satsa på sterkt på at piggdekkbruken skal bli mindre.

Det er i seinare år utvikla vinterdekk med god friksjon under kjøring på vinterføre. I dag er det stort sett bare på blank is at piggdekk er meir effektive enn piggfrie vinterdekk.



# Gangveg og sykkelbane frå Ganddal til Sandnes sentrum

*Eit samanhengande gang- og sykkelvegnett i Sandnes; det er ei viktig målsettinga i sykkel- og miljøavtalen mellom Statens vegvesen Rogaland og Sandnes kommune. Eit viktig arbeid for å realisera dette er nå i gang på Rv 44 mellom Sannerudkrysset i Ganddal og Kvellurvegen i Sandnes sentrum. Denne strekninga på 1,6 km, vil få gang- og sykkelveg og sykkelbane på begge sider av vegen.*



Langs ein del av den nye gang- og sykkelvegen er det bygt natursteinmurar.

**Tekst og foto: Harald Sel**  
**Kart: Bodil Dam Bustad**

Om ein ser utover Sandnes grenser, vil ein etter dette få samanhengande gang- og sykkelveg langs Rv 44 frå Grødaland i Hå til Sandnes sentrum, ei strekning på over 25 km. Rett nok er det framleis litt ugreitt for syklistar gjennom Kleppekrossen, men også her kan ein koma seg fram utanom bilvegen.

### Også miljøtiltak

Mellom gang- og sykkelvegen og sykkelbanen blir det anlagt rabattar, der det også skal plantast tre. Belysninga langs vegen blir betre og det skal byggjast nye støyskjermer mot bebyggelsen. Langs

ein del av strekninga blir det bygt natursteinmurar, både mot skråningane og på nedsida av vegen. I samband med arbeidet, blir det også utført ein del arbeid for Sandnes kommune og Telenor. Det legging av nye kablar, nye vassrøyr og nye kloakkrøyr.

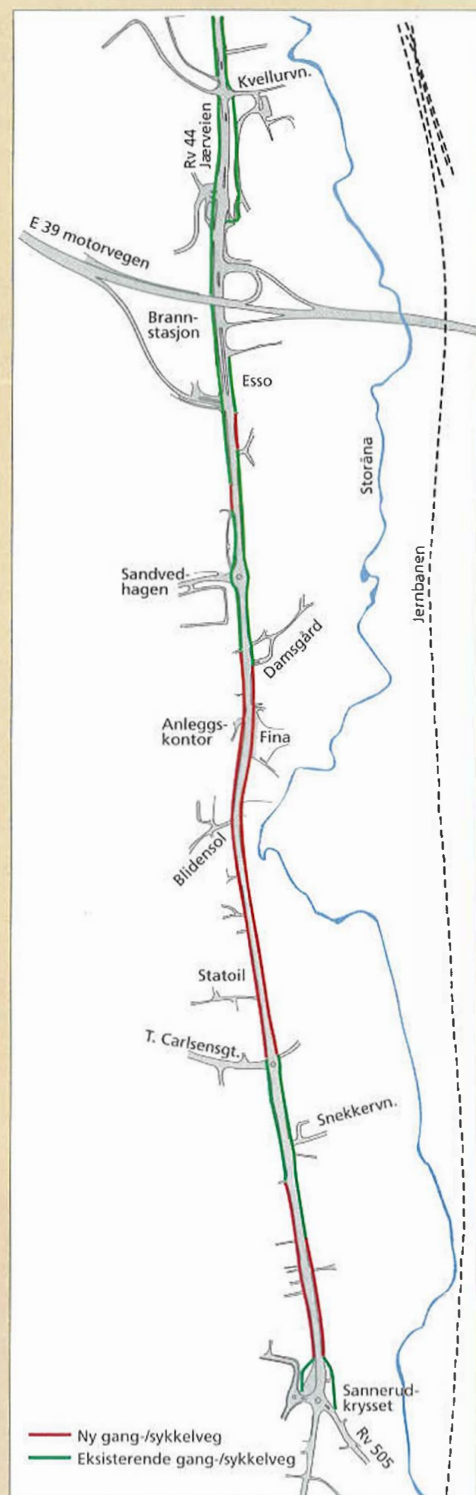
### 50/50 fordeling

Arbeidet er totalt kalkulert til nesten 14 millionar kr. Av denne summen vil det gå med 3,6 millionar til å bygga nye støyskjermer. Som ein del av sykkel- og miljøavtalen med Sandnes kommune, blir utgiftene fordelt likt mellom vegvesenet og kommunen.

Arbeidet tok til i august 1997. Gang- og sykkelvegane og sykkelbanane skal vera ferdige i oktober i år. Arbeidet med støyskjermane vil pågå fram til årsskiftet.



I gang- og sykkelvegtraseen blir det lagt kablar for Telenor og vass- og kloakkrøyr for kommunen. Her er Svein M. Nødland og Marton Tunheim i arbeid med å dekkja til ein kabel med fin sand.







Samråding i grøfta, der den nye gang- og sykkelvegen gjennom Åsedalen er under bygging. Byggeleiar Per Eikemo (t.v.), anleggsformann Oddmund Mellomstrand og kontrollingeniør John Reidar Gard.



Ny Atlas borvogn ved overlevering. Ikke mange skraper i lakken her.



Borvognfører Roy Johannesen klar til nytt oppdrag med nytt utstyr.

# Ny borvogn på plass

## Sykelregler anno 1886

*I mai 1886 kom disse reglene for syklistar i Kristiania Amt.*

1. Hvor veien er saaledes beliggende, at man ikke kan se længre Strækning av veien foran sig, bør rytteren sagtne Farten og give signal med Jaktpipe eller Klokke.
2. Møder Rytteren en Kjørende, bør han i afstand av mindst 50 meter sagtne farten, og hvis den Kjørende ved at vifte med Armen eller ved Tilraab begjærer det, stige af.
3. Kommer Rytteren bagefter en Kjørende, bør han give Tegn med Pibe eller Klokke og forøvrigt forholde sig som i Post 2 nævnte.
4. De farlige Veipartier «Byherbergene» mellom Vaage og Lom samt «Kvamskleiven» i Valdres bør Rytterne under enhver Omstendighed passere gaende.

## Tekst og foto: Johannes Bø

Den første av årets større maskin-investeringer er ankommet. Ny borvogn, Atlas Copco Roc 642, er allerede i full drift på Ropeidhalvøya. Ikke så ulik den gamle, men godt utstyrt på alle områder. Aluminiumsmater, aut. stangskifter, regulerbar påhuggsautomatikk, antifast boresystem, retnings- og dybdeinstrument og sentralsmøring, for å nevne noe.

Endelig ble det kjøp, sier borvognfører Roy Johannesen som har vært

med å spesifisere utrustningen på vogna. Våre dyktige borvognførere trenger godt utstyr, ikke minst på miljøsidan. Vi har nå også fått anskaffet gode friskluft-masker, for å redusere støvforurensningen rundet disse arbeiderne.

Etter at arbeidet med den nye borevogna på Ropeid er ferdig, er det nye oppdrag som venter både i Gilja og på Bærheim.

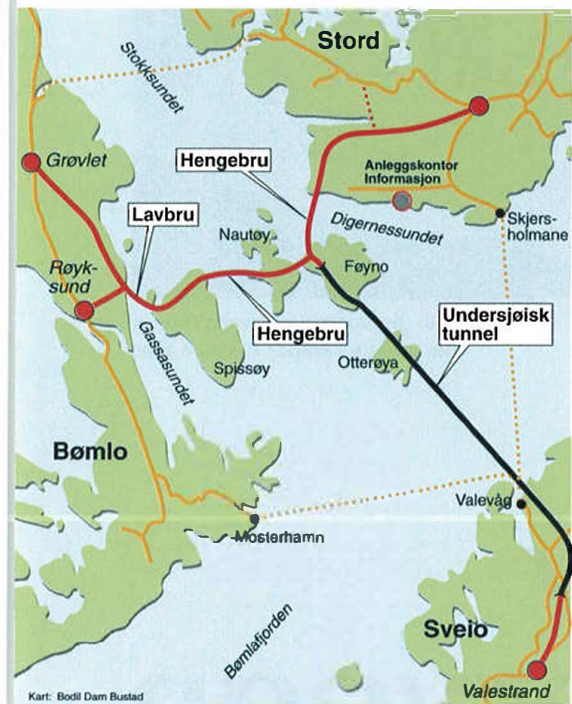
Den gamle borevogna, som heretter blir en reservevogn, har også foreløpig nok arbeid.

Våre borevognførere tar gjere utfordringer både i eget- og i andre fylker, så sant det fins fjell å bore i.



Trekantsambandet – neste ledd i Kyststamvegen:

# «Rogalands-prosjekt» i Sunnhordland



Av Bjørn Martin Alsaker

10. juni 1996 var ein milepel for øy-samfunna Stord og Bømlo. Då vedtok Stortinget prosjektet Trekantsambandet etter omlag 10 år med politisk og teknisk planlegging. Anleggsarbeidet starta 14. februar 1997 og ein reknar med opning 1. mai 2001.

## Prosjektet inneheld mange tekniske utfordringar:

- Verdas lengste undersjøiske fjell tunnel, Bømlafjordtunnelen blir 7.820 m lang, går ned til 260 m under havet og han får ei stigning på 8,5 %. Lengda og stigninga kunne vorte monaleg mindre, men på grunn av stivbeint byråkrati, let dette seg ikkje gjera.
- Hengjebru over Digernessundet, lengde 1076 m med hovudspenn på 677 m.
- Hengjebru over Spissøysundet, lengde 990 m med hovudspenn på 577 m.
- Lågbru, lengde 350 m, over Gassasundet.

Total veglengde blir 22 km. Prislappen pr dato (mars 1998) er på mellom 1.600 og 1.700 mill kr. Fram til år 2015 vil bilistane måtta betala bompengar. Ved opninga av prosjektet vil bompengane verta 55 – 60 kr for personbilar.

## Prosjektet vil eliminera fylgjande fire ferjesamband:

- Skjersholmane – Valevåg
- Skjersholmane – Utbjoa
- Mosterhamn – Valevåg
- Sagvåg – Siggjarvåg

Det er grunn til å merkja seg fylgjande når det gjeld desse ferjesambanda: I løpet av perioden frå 1970 til 1985 har trafikantane og Staten betalt 1.020 mill kr (1996-pris) i driftskostnader for dei fire sambanda. Frå 1985 til 2000 vil dette beløpet koma opp i 1.300 mill kr. Når bompengerperioden startar og fram til 2015 vil trafikantane betala 880 mill kr. Den neste femtenårsperioden, frå 2015 til 2030, blir det berre snakk om bensin-utgifter på 80 mill kr. (1996-pris.) Det er noko å ta med for øysamfunna og omlandet rundt Kyststamvegen. (Sjå elles stolpediagram.)

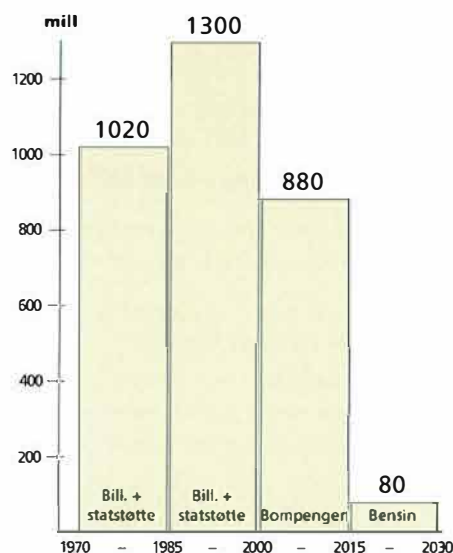
Trafikkutviklinga for «Trekantsambandet» har gjennom dei siste 13 åra vist ein auke på omlag 6 % pr år.

For dei som køyrer Kyststamvegen vil fastlandssambandet over Bømløfjorden føra til at reisetida vert redusert med mellom 35 og 40 min. (20 min. ferjetid, ca 16 min. ventetid, ca 10 min. skjult ventetid og ca 8 min. kjøretid).

Trekantsambandet vil føra til at omlandet rundt Bømlo, Stord, Fitjar, Tysnes, Sveio, Etne, Ølen, Tysvær, Karmøy, Vindafjord og Haugesund vert «utvida», slik at industri og bustadutvikling kan få ny knoppkyting.

Det er m.h.t. miljøinngrep brukt omlag 300 mill i «ekstra» utforming og tilpassing.

## Sum utgifter for trafikantane



Påhogget for Bømlafjordtunnelen på Sveio-sida. Tunnelen blir 7.800 m lang og vil ved opninga vera den lengste undersjøiske tunnelen i verda.

Foto: Harald Sel







Her er dei fleste av elevane samla.

**Bak frå v.:** Sissel Tvedt, Vegkontoret, Guro Flokktvedt, Stavanger trafikkstasjon, Hilde E. Berg Johnsen, Inger S. Eriksen, Jorunn Bokn og Randi D. Dyrseth, Vegkontoret, Oddveig Levang, Egersund trafikkstasjon, Anne Elise Njærheim og Eli Undheim, Nærbø veg- og trafikkstasjon, Marit Iversen, Stavanger trafikkstasjon, og Torhild Håland, Vegkontoret.  
**Framme frå v.:** Reidun Lanne, Stavanger trafikkstasjon, Elisabeth Renberg og Turid Nordbø, Vegkontoret, Mette W. Myrvoll, Stavanger trafikkstasjon, Liv Rettedal og Anne Britt Andersen, Vegkontoret, og Tove Hovd, Bærheim vegstasjon, og Else M. Askeland, Vegkontoret.  
Desse var ikkje til stades: Tove Lende, Vegkontoret, Berit Lomeland og Gerd Gravdal, Stavanger trafikkstasjon.

Med kontor-fagbrev som mål:

# Vegvesen-jenter på skulebenken

*23 av dei kontortilsette i Statens vegvesen Rogaland har sett seg til skulepulten. Alle er jenter. Eller er det rettare å kalla dei kvinner? Fleire av dei har arbeidd ganske mange år i Vegvesenet og det er lenge sidan dei sist sat framfor eit kateter. Så alle dei 23 kan vel knapt kallast ungjenter iallfall.*

Tekst og foto: Harald Sel

Kvar tirsdag kl 8.00 samlast jentene til undervisning i eit av møtelokala på Vegkontoret, som i seks skuletimar blir brukt til klasserom. Torsdags ettermiddagane er det på han igjen, frå kl 17.30 til 21.00. Då er undervisninga lagt til Lundeaugen videregående skole i Sandnes. Undervisninga tok til i desember i fjor og vil pågå til ut november i år. I desember blir det teoretisk eksamen. Den praktiske delen av fagprøven, som fører fram til fagbrev, blir avlagt i løpet av 1999.

## To år vidaregåande

Pensum for å få fagbrev tilsvarar dei to første åra i vidaregåande skule, det såkalla VK 1. Viktigaste faga er arkivlære, bedriftslære, engelsk, økonomi

og kontoradministrative rutiner. EDB har ein brei plass, både tekstbehandling, rekneark, presentasjonsprogram og databaseprogram. AOF, Sandnes står bak undervisningsopplegget i samarbeid med Statens vegvesen Rogaland og Lundeaugen videregående skole.

## Kompetanseheving

Liv Rettedal, som arbeider med kurs- og opplæring i Statens vegvesen Rogaland, seier at ein brukar lærarkrefter både frå Lundeaugen videregående skole og vegvesenet.

– Det er viktig å vinkla undervisninga mot arbeidet i etaten, og som den enkelte til dagleg er opptatt med. Difor brukar me f.eks. folk frå informasjons-teknologi-seksjonen (IT-seksjonen) og frå seksjon for fellestenester, seier Liv. Ho seier at undervisninga vil gje ei klar

kompetanseheving for dei som gjennomfører opplegget. Men fagbrevet får dei ikkje gratis. Bortsett frå den eine arbeidsdagen (tirsdag) som blir brukt til undervisning, er alle i fullt arbeid. Det blir ikkje gitt permisjon som kompensasjon for kveldsundervisninga, så om torsdagane må ein nesten gå direkte frå arbeidsbordet til skulepulten.

## Første «vegvesen-kull»

Fagbrev i kontorlag er nytt frå 1996. Frå før er Unni Johnsen ved Egersund veg- og trafikkstasjon i gang med fagbrevundervisning i AOF-regi, men dette er første «vegvesen-kullet» som gjennomfører undervisningsopplegget. Denne gongen er det berre tilsette frå sør-fylket som har høve til å vera med, men Liv Rettedal seier at ein tek sikte på å arrangera tilsvarande kurs i Haugesund.

– Reknar du med at det blir ein rein jenteklasse der og?

– Det må me nok rekna med. At me får jenteklassar i kontorlag avspeglar den skeive kjønnsfordelinga i Statens vegvesen; menn i utedrift, produksjon og ein del andre område og kvinner på kontorsida, seier Liv Rettedal.



*Ekteparet Nina og Alf Jarle Bergene er etablert med hus og heim på Kvernaland i Time. Dottera June, som snart er fire år, går i Frøyland barnehage, mens foreldra har sitt daglege virke i Statens vegvesen Rogaland si produksjonsavdeling, Nina som fagarbeidar og Alf Jarle som verkstad-formann.*



Familiesamling på stovegolvet, der snart fire år gamle June så avgjort er midtpunktet.



# Den gode veggen for Nina og Alf Jarle

**Tekst og foto: Harald Sel**

– Han hadde gått og sett på meg ei stund; lagt merke til meg når eg var innom Bærheim vegstasjon med slamsugebilen. Så hadde eg problem med bilen ein gong. Då fekk han sjansen både til å reparera bilen og få snakka med meg. Dagen etter ringde han og spurde om me skulle gå på kino. Eg svara ja med det same, og seinare gjekk det berre slag i slag. Slik fortel Nina om korleis ho og Alf Jarle traff kvarande og blei kjæraster for snart seks år sidan. Ho arbeidde den gongen på Vedlikehaldsavdelinga, der ho stort sett kjørte slamsugerbilen. Alf Jarle hadde nyleg begynt i eit vikariat på verkstaden ved Bærheim vegstasjon.

## Kvinne i mannsyrke

Nina er dotter til Kjell Torgersen. Som ektemannen, er også faren verkstad-formann på Bærheim. Sjøl hadde ho sin første sommarjobb i Vegvesenet som 16 åring. I 1990 skreiv ho under lærling-kontrakt, innan faget bygg og anlegg. Då ho i 1992 fekk fagbrevet, var Nina

den andre kvinnelege fagarbeidaren i Statens vegvesen Rogaland si vegarbeids-drift. (Sissel Samsøe i Haugesund var den første.)

## Avstandsforelska

Som einaste jenta i vegarbeidarflokken ved Bærheim vegstasjon, blei ho nok lagt merke til av fleire enn Alf Jarle, om ikkje alle blei like avstandsforelska i Nina som han gjorde. Attpåtil hadde han fader Kjell som sjef på verkstaden.

– Gjennom faren fekk eg vita litt om Nina av og til, fortel Alf Jarle. – Kvar gong han fortalde noko om henne var øyrene mine på stilkar. Men eg våga aldri å seia noko om at eg syns han hadde ei flott dotter.

– Kva sa formann Kjell då han skjøna at det hadde oppstått søt musikk mellom Nina og deg?

– Han sa ikkje så mykje, men det virka ikkje som han hadde noko imot det. Arbeidskolegaene på verkstaden derimot fleipa om at eg prøvde meg på dotter til formannen, for å få fast jobb. Alf Jarle var avstandsforelska i Nina ei tid, før det laga seg slik at han fekk kontakt.

Men korleis var det med Nina? Hadde ho lagt merke til Alf Jarle? Ho ler. – Eg var ialfall ikkje så klar over han som han var over meg. Eg var ikkje så ofte innom verkstaden. Men det blei det endring på etter at eg først hadde møtt Alf Jarle. Då gjekk eg helst og trødde der så snart eg hadde ein sjanse.

## Fridde på Hellestøstranda

– Ja, følelsane var gjensidige, seier Alf Jarle. – Nina budde i kjellaren hos vegvesenkolega Leif Kvalevåg på Tjelta. Gradvis flytta også eg inn dit, først i helgene. Så blei helga gjerne utvida med eit par dagar, og etter ei tid blei det helg heile veka.

Sommaren 1993 fridde han.

Om korleis det gjekk til, fortel Nina.

– Me gjekk tur på Hellestøstranda. Då teikna han eit hjarta i sanden, tok meg i hendene og spurde om eg ville gifta meg med han. Bryllupet vårt var 2. oktober.

## Handball og traktorpulling

Kva gjer så eit vegvesen ektepar i fritida. Med ei lita dotter, blir det ikkje tid til så mykje utanom familie- og heimeliv. Men



litt av personlege fritidsaktivitetar får dei nå tid til. Nina har vore særskild aktiv i Statens vegvesen sitt bedriftsidrettslag, både på fotballaget, handballaget og som stafettløpar, mellom anna i Holmenkollstafetten. Nå er ho ikkje så aktiv lenger, men ho spelar framleis på bedriftslaget i handball.

Alf Jarle sin store hobby er traktorpulling der han i 1992 blei norgesmeister. Nå er han ikkje aktiv lenger, men er med i administrativt arbeid, særleg når det blir arrangert stemmer på traktorpullingsbanen på Håland ved Bryne.

### Vegvesen-prat

– Blir det mykje vegvesen-prat privat?  
– Ein del, svarar Alf Jarle. – Me arbeider i ulike avdelingar, og me utvekslar inntrykk og synspunkt. Når me kjem heim etter ein arbeidsdag, pleier me som regel spørja kvarandre: «Kva har du gjort i dag?»

– Eg ser ganske mykje, når eg er ute i området. Så det blir gjerne til at eg delar ein del av det eg har opplevd med Alf Jarle. Han går jo stort sett og stullar på verkstaden, og kjem ikkje så mykje ut blant folk, smiler Nina.

### Mannen til Nina

– Nei, eg går for ein stor del under betegnelsen «mannen til Nina», ler Alf Jarle. – F.eks. hadde me ein mann frå Gambia i arbeid ei tid. Då han reiste heim til Afrika, sende han kort med denne adressen: «To Ninas husbond, Bærheim vegstasjon». Nei, eg er nok ikkje så godt kjent som henne. Ho kjenner alle, så det er ikkje rart at mange forbinder meg med mannen til Nina.

### Kjønnsrolletenking

– Det har sjølsagt samanheng med at nesten alle vegarbeidarane er menn, skyt Nina inn. – Enno sit mykje av tradisjonell kjønnsrolletenking igjen. Halvparten av folk eg møter når eg held på med eit arbeid ute, vil hjelpe. Når eg er ute med slamsugebilen, vil dei f.eks. hjelpe meg å lyfta opp kummlokka. Dei trur ikkje eg klarar det sjøl. Ein gong var me to jenter ute saman og streva med eit kummlukk. Då kom ein mann og sa at han skulle visa oss korleis ein lyfta av slike lokk. Han tok i, streva og streva, men fekk ikkje lokket opp. Så tok me to jentene fatt igjen, og fekk det til. Eg trur at den «hjelpsomme» mannen lærte noko den dagen.

Leiar i forslagsnemnda Johannes Bø overrekker blomar til Sissel og takka for godt arbeid som sekretær for nemnda gjennom 15 år.



## Forslagsnemnda sin gode hjelper – i 15 år!

**Tekst: Johannes Bø**  
**Foto: Harald Sel**

Sissel Tvedt har sagt opp! Stillinga som sekretær i forslagsnemnda, altså. I heile 15 år med meir eller mindre engasjerte deltakarar og leiingar, har ho vore på sin post. Tatt i mot gode og mindre gode forslag. Forberedt saker og laga sakliste. Tillyst og avlyst møter og tillyst nye igjen. Ein og annan hadde gløymt «sansen» og visste ikkje! Meddelt glade forslagsstillarar om at kontoen var auka. Andre måtte få beskjed – desverre det blei nok bare eit krus denne gongen. Ho har også lagt inn gode ord om forslagsordninga på storsamlingar, og klart å gi ein og

annan leiar litt dårleg samvittighet i same slengen.

Ho har truga med det lenge. Men nå er det slutt! Bang slutt! Ein sekretær kan ikkje vara evig, veit du. Kan aldri vara evig...

Me i nemnda vil gjerne få takke deg Sissel for alt arbeid du har nedlagt i desse åra. Du har verkeleg gjort ein god jobb som sekretær i nemnda! No kan du få lov å stressa ned, setja kontorstolen din på gyng og lena deg tilbake. (Eg høyrde foresten ei som sa noko om at det var betre engasjement og aktivitet i nemnda no enn på lenge. Godt sagt.)

Nå har Svein Dahle har tatt over som sekretær, så me er fortsatt i gode hender.

## Premiering av kreative medarbeidarar

Fleire forslag frå tilsette i Statens vegvesen Rogaland er nyleg premierte av den lokale forslagsnemnda.

**Hilmar Selseng**, Utbyggingsavdelinga, har fått kr. 4.500,- i premie for eit forslag om endeavslutning for elementkulvert.

**Martin Nødland**, Trafikkavdelinga, er premiert med kr. 4.000,-. Han har lagt fram eit forslag som skal forenkla høgdemplinga i tunnelar.

**Marton Tunheim**, Produksjonsområde Stavanger, har fått ein premie på kr. 3.200,-. Forslaget hans gjeld ein ny metode ved plantekasseforskaling for treplantar.

**Ingvar Sikveland og Harald Hartvigsen**, Produksjonsområde Stavanger har begge fått premie på kr. 3.200,-. Premien har dei fått for utvikling av eit produksjonsbord for element-produksjon av støyskjermer.

*Alle dei ovannemnde forslaga er oversendt til det sentrale forslagsutvalet for vidare bedømming.*





Per Østhus er ansvarleg for drifta av Statens vegvesen Rogaland sine klimastasjonar. Her er det snakk om avansert datateknologi, men skrutrekkeren er likevel eit viktig verktøy under sjekking og reparasjonar, enten det er på Gya eller ein av dei 15 andre klimastasjonane.



# Trekkspel på Varhaug – skrutrekker på Gya

*Som 16-åring, i 1952, spela Per Østhus for første gong til dans. Det var på ungdomshuset heime på Rennesøy. Han spela trekkspel, kameraten Oddvar Ask spela gitar. I dag er Per musikalske ansvarleg for ei av dei mest populære dansemusikkgruppene i Rogaland, Sunde Singers. Gjennom alle dei 45 åra som kjem imellom har musikken vore ein kjær hobby, men i ein lang periode spela han lite offentleg. Men frå 1990 har det vore «full fart» igjen som dansemusikar, i Sunde Singers.*

**Tekst og foto: Harald Sel**

Per var ganske aktiv som musikar i studietida, men etter at han fekk krevande arbeidsoppgåver, stifta familie i 1960 og etter kvart fekk fire barn, blei det stort sett musikk til husbruk. Dessutan har han fleire andre interesser, ikkje minst idrett. Per var aktiv fotballspelar til han fyllte 50 år. Siste sesongen hans var på Havørn sitt old boys-lag i 1986.

## **Vegvesenet i 30 år**

Per har hatt ein mangesidig yrkeskarriere. Han har vore sjømann, flyteknikar i luftforsvaret, servicemann i landbruksmaskinfirma og lærar på sjåførskule. Men lengste tida, over 30 år, har Per vore i Statens vegvesen si teneste. Han begynte i Bilkontrollen, som det den gongen heitte, i 1967, og har sidan 1985 vore overingeniør ved vegkontoret, innan fleire ulike arbeidsområde.

## **«Delvis» pensjonist**

Frå 1. april har Per Østhus trappa ned til 60 prosent stilling i Statens vegvesen, gjennom ordninga med avtalefesta pensjon frå fylte 62 år. Dermed skulle det blir meir tid både til speling og andre hobbyar.

– Eg kjem iallfall til å halda fram i Sunde Singers i år og til neste år, så får me sjå. Kanskje endar det opp der eg starta, i ei mindre gruppe med trekkspel, gitar og





Sunde Singers spelar opp til dans under eit av Varhaug Idrettslag sine 40-årstreff i Varhaug idrettshall.

Frå venstre: Karsten Sunde, Bjørg Vervik, Per Østhus, Rolf Sunde og Brigt Sunde. Alle medlemmene i Sunde Singers bur i same nabolaget på Sunde i Madla.

sang. Om ein vil, kan ein få oppdrag fleire gonger i veka på ulike arrangement, med ei slik gruppe, seier Per. Men elles rekner han med å venda meir tilbake til «røtene» på Rennesøy, der han har to brør på Østhusvik. Han likar å fiska, og håpar å få meir tid til det. Dessutan har familien hytte på Gilja. Der er det godt å vera for den spreke friluftsmannen.

### «Trekkspel-slekt»

Per var ikkje store karen før han blei veldig opptatt av å spela trekkspel. Ein viktig grunn til dette var nok at både faren og to onklar spela dette instrumentet. Særleg faren var ein habil musikal, og han spela ein del til offentleg dans. – Eg var vel 12 år då eg begynte å spela for alvor, fortel Per. – På den tida hadde far selt sitt spel, så eg lånte eit gamalt durspel. Seinare lånte eg ein gammal femrader, terpa og spela.

### Trekkspel i posten

15 år gamal kjøpte Per sitt første trekkspel. Faren merka at den unge sonen hadde gode anlegg, og var med til Ruud musikkforretning i Stavanger. Her valde dei ut spel frå ein brosjyre. I 1951 hadde dei ikkje instrumenta på lager i Stavanger. Dei blei sendt direkte frå Henchen trekkspelfabrikk på Hønefoss. – Eg gløymer aldri den dagen spelet kom i posten, fortel Per. – Eg pakka det opp, og så sette eg i gang og spela. Eg spela heile kvelden og heile natta. Ingen i huset fekk sova, så eg var nok ikkje så populær i heimen dagen etterpå.

### Spela, las og terpa

Dette var lenge før musikkskulane si tid. Per måtte læra det meste sjøl. Han tok eit korrespondansekurs i notelære, sat heime i Østhusvik om kveldane, las og terpa. Seinare, då han i 1953 begynte på den tekniske fagskulen i Stavanger, lærte han mykje av ein onkel til faren, som var flink på trekkspellet og som Per budde på hybel hos.

### Bygdedansar og bryllup

Alt før han begynte på skule i Stavanger hadde «Per og Oddvar» spela ein god del til dans, etter den før omtale debuten på Rennesøy ungdomshus. – Det bygde på seg, då me først hadde begynt. Me hadde ikkje mikrofon, ikkje forsterkart eller høgtalar, – me hadde ingenting anna enn instrumentane. Og me sto og spela frå klokka halv åtte om kvelden til langt på natt, – ja helst så lenge som folk ville vera der. Betalinga var kr. 50. Me spela både på Rennesøy, Mosterøy, Finnøy og andre stader i Ryfylke. I tillegg til dei offentlege dansane, var det masse speling i bryllup, fortel Per. Og det var i samband med ein bryllupspelejobb i Hordaland han traff Judith Tysnes, som han gifta seg med i 1960.

### Blue Band

Det blei mykje speling i åra frå Per reiste til Stavanger for å gå på skule i 1953 til han stifta familie. Alf Høyland frå Stavanger slutta seg til duoen Per og Oddvar med sitt slagverk; dei kalla gruppa Blue Band. I tillegg til spelejobbar i Ryfylke, spela dei ein god del i Stavanger og utover Jæren. – Me var ganske populære, minnest Per. – Og honoraret steig også, smått om senn. På slutten, før eg trekte meg tilbake til

hobbyspeling i 1961, fekk me 100 kroner for å spela ein kveld og ei natt. Pengane kom vel med, men det var først og fremst interessen som dreiv meg.

### Sunde Singers

– Kva fekk deg til å starta opp att som dansemusikar nesten 30 år seinare? – I nabolaget vårt på Sunde hadde gruppa Sunde Singers etablert seg. Då trekkspelaren deira, Bjørn Sunde, ville slutta, spurde dei om eg kunne vera med. Det følte eg meg ikkje i stand til. Det var enklare musikk i 50- og 60-åra. Eg måtte til med ny elektronikk og nytt repertoar. Men eg kjøpte nytt elektronisk trekkspel. Så sette eg meg til i kjellarstova og øva eit halvt år. I 1990 prøvde eg meg med Sunde Singers, og det gjekk veldig godt.

### Popularitetstoppen

Sunde Singers er eit svært populært danseorkester, ikkje minst på vaksentreff, der publikum er frå 30-40 år og oppover. Ein av dei faste spelestadane er på dei såkalla 40-årstreffa i Varhaug idrettshall. Her foretok arrangørane popularitetsavstemming mellom dei faste danseorkestra. Sunde Singers tok ein klar førsteplass. – Ja, me merkar at mange likar oss, slår Per fast. – Me har stor pågang om å spela, særleg i helgene. Men me ønsker ikkje å spela kvar helg. Det er ein omfattande jobb frå me reiser heimanfrå, riggar opp utstyret og prøver ut dette, spelar nokre timar og deretter pakkar saman att. Det blir langt på natt før me er heime.

### Klimastasjonar, kontor og spel

Litt yrkes-nedtrapping kan nok vera bra for trekkspelvirtuosen i Sunde Singers, sjøl om Per er ein sær srek 62-åring. Dei siste åra har han mellom anna vore ansvarleg for drift av Statens vegvesen Rogaland sine klimastasjonar. Det kan vera travelt, spesielt i vinterhalvåret når vaktentralen er totalt avhengig av klimastasjonane. Skjer det då noko gale, har Per måtta rykka ut til alle døgnets tider for å få dei operative igjen. Han kan fortelja om mange sure turar. – Somme gonger har eg vore ute i veldig dårleg ver. I snøver og sterk vind på Gya f.eks. Når du står der med ei lommelykt, koblar og styrer for å få stasjonen til å fungera; det er ikkje det same som å sitja på eit kontor, – eller å spela til dans på 40-årstreff i Varhaug idrettshall.



# Dispensasjon hos Elin

– Elin Fjetland kan Vegvesenet i Rogaland vera stolt av.

*Ho er blid, hyggeleg og yter svært god service.*

*Desse rosande orda kjem frå sjefen i eit Rogalandsfirma som nokså ofte må søkja Statens vegvesen om dispensasjon for transport av last som enten er breiare, lenger eller tyngre enn det som er tillatt. Og dispensasjonssøknadane, dei er det som regel Elin som behandlar.*

Tekst og foto: Harald Sel

Den ovannemnde sjefen framhevar særleg Elin sin fleksibilitet og hennar ubyråkratiske kundebehandling. Etter reglende skal dispensasjonssøknader sendast Statens vegvesen tre dagar før transporten er planlagt gjennomført. Men tre dagar kan vera lenge, i ei bransje der det stundom kan vera viktig å få gjennomført store transportoppdrag på kort varsel. I slike tilfelle strekker Elin seg langt for at ikkje ein kurant dispensasjon skal føra til forsinkingar og problem.

## Hastverk

– Det blir litt mykje hastverk av og til, seier Elin. – Og det er nok rett det, at eg strekker meg langt i hastverksaker. Men så lenge eg klarar det, ser eg det som ein fordel å yta god service og svara fort på søknader som hastar. Men då bør også transportørane visa forståing når arbeids- og tidspresset er så stort at eg brukar litt lenger tid på ein søknad.

## Bortskjemt «rase»?

Elin seier at folka i transport- og maskinbransjen nok kan seiast å vera «ein eigen rase». Ofte forventar dei at ting skal skje veldig fort og dei veit kva dei vil.

– Har du skjemt dei bort ved å vera alt for imøtekomande?

Elin dreg litt på det, før svaret kjem.

– Kanskje. Dei antyder iallfall det, dei som vikarierar for meg, når eg har ferie eller er borte av andre grunnar. Vikarane må



stort sett utføra sitt ordinære arbeid i tillegg. Dermed kan det sjølsagt ta lenger tid å få søknader behandla. Dette burde nok dei ansvarlege i transport- og maskinbransjen ta meir omsyn til. Somme ser det nok litt for sjølsagt at dei alltid kan få kurante søknader behandla på direkten.

## Avslag

– Får mange avslag på søknadane sine? – Ikkje så ofte, men det skjer. Det kan vera at kjøretøyet ikkje er brukbart for den aktuelle transporten. Andre gonger kan lasta delast på to transportar. Det hender også at me finn det meir forsvareleg å bruka andre transportformer enn vegtransport, f.eks. båt.

## «Gløymer» å søkja

Trass i god service og stort sett rask behandlingstid, det fins likevel enkelte som ikkje søker dispensasjon og kjører ulovleg. Elin fortel at det hender ho får telefon frå transportørar som er stoppa i kontroll og som ikkje kjem vidare med si uhandterlege last, fordi dei manglar dispensasjonspapira. Dei skuldar som regel på at dei har gløymt å søkja eller at dei har vore i ekstrem tidsnaud.

– Kva gjer du då?

– Eg behandlar hans søknad på lik line med andre. Dersom det gjentar seg, at ein «gløymer å søkja», vil ikkje det bli akseptert. I første omgang kan det bli snakk om ei munnleg irrettesetting.

Etter å ha høyrte forklaringar frå folk som har kjørt ulovleg, hender det at eg seier: «Prøv å lyga ein gong til». Ofte kan det vera irrettesetting god nok. Men elles er det ikkje mi sak å straffa syndarane. Ilegging av gebyr for overlast og andre regelbrot er det andre, og i siste instans politiet, som seg tek seg av.

## God tone

Elin seier at i det store og heile er det veldig greie folk ho har med å gjera. Svært få er vanskelege eller krangler når dei f.eks. får avslag på ein søknad.

– Det er mange av dei same personane som går igjen; eg syns eg har god kontakt med dei fleste og at det er ein god tone mellom oss. Fleire av dei som ofte søker dispensasjon, har eg aldri møtt og kjenner dei ikkje av utsjånad. Men eg føler likevel at eg kjenner dei fleste, etter massevis av telefonsamtalar.



# Trafikksikkerhetsseksjonen

Tekst: Jan Geir Fjogstad  
Foto: Arne G. Vasbø



Sigurd Sæland  
Seksjonsleder



Alfred Brovold  
Inspektør



Kjell Dalaker  
Overingeniør



Lars Eide  
Vegmester



Johannes V. Espevold  
Avdelingsingeniør



Jan Geir Fjogstad  
Avdelingsingeniør



Ester Marita Folkvord  
Avdelingsingeniør



Kristoffer Mortensen  
Oppsynsmann



Odd Magne Sørfosmo  
Overingeniør



Rolf Øveland  
Overingeniør



Kjell A. Øvre  
Avdelingsingeniør

Trafikksikkerhetsseksjonen (TT) innehar spisskompetanse på fagområdene trafikkteknikk og trafikksikkerhet. 11 drevne medarbeidere med tildels lang fartstid og stor faglig appetitt, dekker fagfeltene kryssutbedring, kollektivtiltak, gang- og sykkelveger, signalregulering, aksjon skoleveg, skilt, oppmerking, avkjørsler og byggegrensar, gangfelt, fartsgrensar og vegbelysning.

Seksjonen har dessuten det faglige samordningsansvaret innenfor føreropplæring og sekretærfunksjonen for Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU).

Gjennom ulykkesregisteret STRAKS bidrar seksjonen med faktaopplysninger om trafikkulykker med personskade til internt og eksternt bruk.

I inneværende år skal vi utbedre flere ulykkespunkt samt gjennomføre mindre trafikkeringstiltak, primært på riksvegnettet. Noen av disse prosjektene finansieres over trafikkingsbudsjettet, mens andre finansieres delvis, eller helt av kommuner og private utbyggere.

Riksveg 47 i Haugesund, Karmsundgaten, vil i år få stor oppmerksomhet med bakgrunn i den negative utviklingen i ulykkesbelastningen vegen har hatt i det siste.

Vi går dessuten inn i det første året med Automatisk trafikkovervåking (ATK) på Rv 44 sør for Sandnes.

Trafikksikkerhetsrevisjon (TS revisjon) av egne og andres planer skal også startes opp i 1998.

Innen kollektivsektoren har en startet en standardheving av holdeplassene, og da særlig av ruteopplysningsdelen, på de viktigste rutestrekningene i storbyområdet. Vi bidrar dessuten til realisering av Stavanger kommunes satsing på kollektivtrafikken på Hundvåg hvor kommunen står for en større boligutbygging i årene framover. TT ser gjennom dette arbeidet et klart behov for å øke kompetansen innen fagområdet.

Seksjonen er organisasjonsmessig i ferd med å videreutvikle samarbeidet med trafikkstasjonene i Haugesund, Stavanger og Eigersund innen deler av vårt ansvarsområde.

TT har som hovedmål gjennom vårt arbeid å bidra til at trafikkulykkene på vegnettet i Rogaland i minst mulig grad får dødelig utfall, eller medfører livsvarige skader på trafikantene.





**KULTUR-  
DAGENE 1998**

# Mange rogalendingar til Kulturdagane

**Tekst og foto: Harald Sel**

Godt over 100 rogalendingar reiser til Norsk vegmuseum under Kulturdagane 1998. Her får dei møta ca 2000 andre vegvesenfolk frå heile landet, så dette blir ei skikkeleg stormønstring. Eit par fylke har over 200 påmelde, men med våre vel 100 deltakarar er Rogaland mellom dei fylka som stiller sterkast på kulturmønstringa. Og me har mykje å bidra med; kor, dansegruppe, musikk, song, forteljarkunst og utstillarar.

## **Kor, dans og spel**

I Rogaland meiner me å ha lukkast godt i målsettinga om at Kulturdagane skal skapa aktivitet rundt om i landet. Både opprettinga av dansegruppa og den nye starten for koret er direkte resultat av Kulturdagane.

Me trur at både koret og dansegruppa vil bli lagt godt merke til på Hunderfossen frå 19. til 21. juni. Dei blir mellom anna å sjå og høyra under eit program frå hovudscena, der Rogaland får frå 15 til 25 minutt til disposisjon og der Torleiv Haugvaldstad skal vera konferansier.

## **Fargefoto av Torleiv Tveit**

Mellom utstillarane finn me Torleiv Tveit, som for første gong på mange år skal stilla ut litt av sin fotokunst. Han er ein av Norges mest premierte fotografar, har vore representert på fotoutstillingar over heile verda og hatt fleire separatutstillingar. Særleg kjent er han for sine

Feiande toraderspel av Torunn Hausken Gederø og Svein Gjuvsland på Breilandhytta, der dansegruppa med spelemenn og spelekvinne var samla til øvingshelg i januar. Dei planlegg ei samling til på Breiland, før dei reiser til Kulturdagane.

svart-kvitt foto. Det spesielle med utstillinga på Norsk vegmuseum er at Torleiv Tveit her, for første gong, vil konsentrera seg om fargefoto.

## **Treskjerjing og oljemaleri**

Mellom Rogalands-utstillarane elles finn me fleire treskjerarar, Bjørn Sandvik, Birger Sandvik, Magnar Michelsen og Emil Ripland.

Olav J. Stokkenes og Jostein Aadnøy vil stilla ut nokre av sine oljemaleri. Eit oljemaleri skal også tidlegare vegsjef Chester Danielsen stilla ut. – Det blir første gong eg viser fram eit av bileta mine offentleg, seier Chester som har oljemaling som ein av sine pensjonist-hobbyar.

## **Knivar, trebøtter og Suldalsdampen**

Mellom andre utstillarar er Odd Egil Narten, som stiller ut ein del av knivane

sine og som truleg også vil demonstrera knivsmiing. Det skal i så fall skje i smia på den gjenoppbygde vegstasjonen frå Høydalsmo i Telemark.

Dei andre utstillarane frå Rogaland er Josef Bråtveit som viser fram modellen av den gamle dampbåten «Suldal», Alfred Jensen stiller ut smykkestein og Kåre Hjorteland kjem til Norsk vegmuseum med sine velkjende trebøtter.

## **Buss frå nord og sør**

Dei fleste rogalendingane reiser til Hunderfossen med buss. Det går ein buss frå sør-fylket og ein frå nord-fylket. Frå Ryfylke er pensjonistane særleg sterkt representert, både som aktive deltakarar og som publikum. Det er ikkje minst Harald Gederø og Bjørn Sandvik å takka. Dei har vist stor iver for at vegvesen-veteranane frå området skal få ein innhaldsrik kulturtur til Norsk vegmuseum.



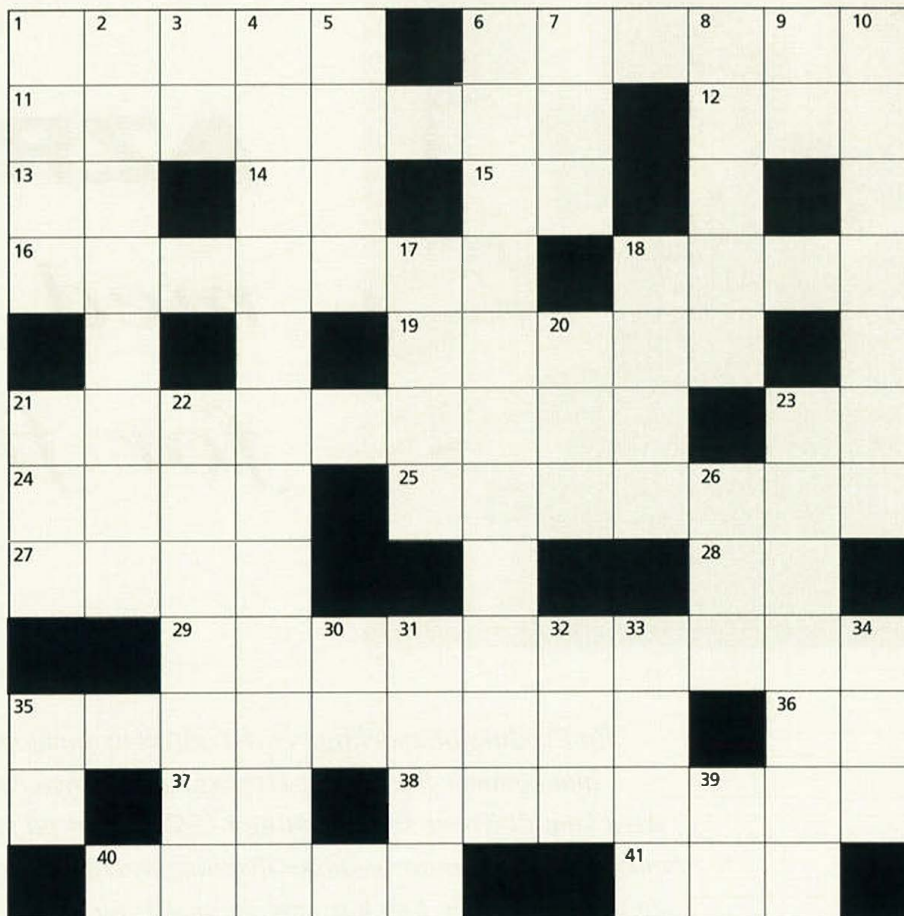


# Kryssord

## nr. 2/98

### VANNRETT

1. Ett
6. Jordisk gods
11. Kjøretøy
12. Musikkinstr.
13. Lever
14. Smerte
15. Arte
16. Sjødyr
18. Steil
19. Ikke dagen
21. Akkompagnement
23. Flire
24. Ekter
25. Krangler
27. Islendingesaga
28. Eventuelt fork.
29. Er
35. Sopp
36. Sporte
37. Utrop
38. Eremit
40. Dekker
41. Merke



### LODDRETT

1. Ond
2. Syk
3. Kald sak
4. Ærgjerrig
5. Dum
6. Våpenet
7. Oppdrette
8. Få
9. Elv
10. Meldinger
17. Kjent forkorting
18. Matrett
20. Initialer
21. To
22. .... og hjem
23. Rekker
26. Humrer
30. Uttalte
31. Europeere
32. Kna omv.
33. Øy
34. Sporter
35. Dyr
39. Treslag

Løsningen på kryssord nr. 2/98 sendes til:

**RYGJAVEGEN**  
**Postboks 197, 4001 Stavanger**

Innen 29. mai 1998

Innsendt av: .....

Adresse: .....



Rett løsning nr. 1/98

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

Vinnere av kryssord nr. 1/98

**Marit Øverland**  
 Gauselkneiken 43  
 4032 Gausel

**Arild, Karin, Sverre og Norunn**  
 Produksjonsavdelinga  
 Vegkontoret





# AZRA lever med fortiden for framtiden

*På Produksjonavdelinga er det ansatt ny innkjøpskoordinator, hun kommer fra Bosnia-Herzegovina og heter Azra Olbina. Azra kom til Norge som flyktning i 1993, og er på mange områder en typisk representant for bosniske flyktninger. Hun har god utdanning med seg fra hjemlandet, hun har lært seg norsk, og hun har vært opptatt av å skaffe seg arbeid. I tillegg er hun som bosniere flest svært takknemlig og positiv til sitt nye hjemland, samfunnet og folket her.*

**Tekst og foto: Eva Vivoll**

Da Azra kom til Norge hadde krigen rast i Bosnia i ett og et halvt år, og i løpet av denne tiden hadde familien fått mange signaler på at de var uønsket i sitt eget land. – Bosnia-Herzegovina var et enestående eksempel på et land der et flerkulturelt fellesskap fungerte meget godt. I Mostar, der vi bodde, levde ulike nasjoner og religioner side om side i fred og fordragelighet, og var stolt av det. Men de som startet krigen ønsket et etnisk rent Bosnia, og den eneste måten å realisere planene på var å fjerne alle som ikke tilhørte den dominerende nasjon, forteller Azra. – Derfor måtte vi, sammen med halvparten av Bosnias befolkning, forlate landet. I Mostar ble bortimot 90% av innbyggerne bortvist på grunn av «feil» nasjonalitet eller religion. I denne vakre byen hadde ortodokse, protestanter, katolikker og muslimer levd fredelig sammen i flere hundre år. – Mostar var selve symbolet

på at man kan leve sammen i fellesskap og brorskap uansett nasjonalitet eller religion, forteller Azra. – Kirker, moskeer og synagoger sto side ved side. Men i løpet av krigen ble over 500 år gamle byggverk jevnet med jorden uten nøling. Det var en måte å drepe sjelen i menneskene på.

## **En framtid i Norge**

Azra forteller at da de måtte flykte fra Bosnia var første tanken å komme seg lengst mulig bort. Både Australia og Amerika var mulige alternativer. Når valget falt på Norge var det delvis på grunn av at Azra hadde en bror som var kommet hit to måneder tidligere. Men også fordi det ville bli lettere å reise tilbake til Bosnia når det ble fred. – Selv om vi kan drømme om at vi en gang skal tilbake til et samfunn i Bosnia slik som det en gang var, er vi klar over at det er lite realistisk, sier Azra. – Jeg har heller ikke vært i Bosnia som turist etter at vi flyktet. Det ville bli for vondt for meg. Men man kan ikke leve uten fortiden. Derfor har vi bestemt oss for å leve med fortiden og for framtiden.

## **Norsk og bosnisk**

For å bo i Norge ble det svært viktig for Azra og familien å lære seg norsk. Mens mor og far gikk i gang med den obligatoriske norskundervisningen, ble barna plassert direkte i norsk skole. Og det har gått bra. Så bra at selv om familien prøver å snakke bosnisk hjemme, så blir det mye norsk også. For eksempel synes den yngste i familien at det er langt enklere å uttrykke seg på norsk. Også norsk mat har fått innpass hos familien Olbina. – På hverdagene lager vi stort sett bare norsk mat, og bruker mye norske grønnsaker. Men i helgene lager jeg alltid mat etter bosnisk oppskrift. Jeg synes det er viktig å ta vare på noen tradisjoner, særlig at barna er fortrolig med den arven og fortiden som Bosnia representerer, sier Azra. Når det gjelder tradisjoner ellers forteller Azra at de slett ikke opplevde noe kultursjokk ved å komme til Norge. Mange tradisjoner er de samme, de bare varierer litt i innhold. De har også fått mange norske venner, selv om de i likhet med fleste andre av oss, føler at tiden begrenser samværet.



## Å få seg jobb.

Azra synes ikke det har vært så vanskelig å skaffe seg jobb i Norge som media ofte framstiller det. – Forutsetningen for å få jobb er å kunne språket, sier Azra. I Bosnia hadde Azra tatt fire års høyskoleutdanning som siviløkonom. I Norge fikk hun godkjent cand. mag.-graden i økonomi. Da hun hadde lært seg norsk, gikk hun et år på næringslivsskole for å skaffe seg mer innsikt i norsk samfunn og næringsliv. – Jeg har hatt stort utbytte av næringslivsskolen, forteller Azra. – Der lærte jeg blant annet hvordan jeg skulle gå fram for å søke jobb. Foruten å søke på ledige jobber som ble avvertet i avisen, lærte vi også å bruke de gule sidene i telefonkatalogen. Og uten å vite så mye om Statens vegvesen, tok jeg kontakt og fikk komme til intervju på den tidligere Regnskapsseksjonen. På den måten fikk jeg praksisplass og en fadderordning fra Arbeidskontoret.

## Fast i vegvesenet

Nå har Azra arbeidet på vegkontoret i over ett år. I denne tiden har hun også satt seg grundig inn etatens ulike gjøremål. På kontoret sto flere årganger av Rygjavegen oppstilt. – Gjennom Rygjavegen er jeg på en fin måte blitt godt kjent med både etaten og folk som jobber her, reklamerer Azra.

Da det internt ble lyst ut en ledig stilling som innkjøpskoordinator på Produksjonsavdelinga, var det en gyllen sjanse for Azra til å få fast jobb, og få bruke utdannelsen mer. Azra smiler over hele fjeset når hun bekrefter at hun har fått fast jobb. – Det betyr veldig mye, sier hun. – Både trygghet og aksept, dessuten kan vi endelig begynne å se oss om etter egen bolig.

– Og jeg er veldig glad for at det nettopp er i vegvesenet jeg fikk jobb, sier Azra. Hun roser både måten familien er blitt mottatt på i Norge, og mottakelsen hun har fått i vegvesenet: – Alt jeg har lært her, måten jeg har blitt møtt på, samarbeidet og omgangen med de andre ansatte, spesielt på Regnskapsseksjonen, har vært veldig verdifull for meg. Og jeg føler og tror at forholdet er gjensidig, sier Azra. – Og selv om jeg gleder meg til å ta fatt på ny jobb, blir det litt vemodig å forlate regnskapsfolkene. Men jeg skal besøke dem, lover hun.

*Som pensjonist har han bygt opp eit systematisk arkiv over gamle- og for ein stor del historisk verdifulle vegvesendokument.*

*Men då me skal møta han til intervju, er han plassert ved «sentralbordpulten» til Inger S. Eriksen på Eigedom- og geodataseksjonen.*

*– Eg hjelper til litt som sentralborddame, mens Inger har pause. Det er med meg som med poteten, eg kan brukast til alt, ler Johannes Sønstabø.*



Tekst og foto: Harald Sel

# «Gjenferdet» i arkivet

Johannes er humørfyllt og slagferdig, – i dag som for 10 år sidan, då han som 67-åring offisielt gjekk av med pensjon. Overingeniøren kunne då sjå tilbake på 45 års teneste i Statens vegvesen, der han til og med hadde vikariert som vegsjef i korte periodar.

Men pensjonist har Johannes berre delvis vore. Kvar einaste vinter, frå oktober til april, har han arbeidd med arkivering av dokument, som tidlegare «låg og flaut» rundt på ulike kontor og i eit uryddig fjernarkiv. Etter 10 år er det meste av verdifullt materiale systematisk arkivert.

## Fordel å vera gammal

– Ein skal ikkje sjå bort frå at det har sine fordelar å vera gammal og, – stundom, seier Johannes.

– Når du har arbeidd i vegvesenet i Rogaland i over 40 år, kjenner du til det meste som har hendt og gått føre seg gjennom ein viktig og særskilt aktiv periode av etaten si historie. Dette er kjennskap som er svært nyttig når eg skal vurdere verdien av dei ulike dokumenta i papirhaugane. Ja, i dette arbeidet har eg stundom følt at bakgrunnen min er ein føresetnad for å setja ulike ting inn i sin rette samanheng.

## Historisk verdi og nytteverdi

Nå er det ikkje berre dokument av historisk verdi Johannes har systematisert. Han har også bygt opp eit arkiv for Eigedom- og geodata-seksjonen. Dette inneheld gamle planar og dokument i samband med eigedomsgrenser og skjønn. Ikkje minst har det vore viktig å få orden i dokumenta som gjeld eigedomsgrenser langs vegane. Det sparar Statens vegvesen for både arbeid og pengar, når ein raskt kan dokumentera kva etaten eig og ikkje eig.

## Verte aldri kvitt meg

Johannes er ein kjær og populær mann på Vegkontoret. Han har hatt- og har ei uvanleg god helse, og han omgir seg med glede og humor. Slik har han vore ein del av vegkontormiljøet i godt over 50 år. Andre har kome og gått, men Johannes blir. Somme kallar han for «gjenferdet», og me lurar på kva han syns om det.

– Det er heilt i orden. Dei verte aldri kvitt meg, veit du. Kvar vår, når kveldane lysnar og fuglesongen ljomar mellom trea, tek eg farvel og flaksar ut frå arkiv-reolane på Vegkontoret. Men når haustan kjem, dukkar gjenferdet opp igjen.



# Fysisk trening og mental helse



*Rådet for psykisk helse har kome fram til at kvar femte nordmann ein gong i livet vil få alvorlege psykiske problem. Endå fleire vil få stressreaksjonar og psykiske problem, som ikkje er så alvorlege at dei treng profesjonell hjelp, men som likevel reduserer livskvaliteten.*

I seinare tid har samanhengen mellom fysisk trening og mental helse blitt tillagt stadig større vekt. Det er utført fleire vitenskapelege studiar på dette området. Desse viser nokså eintydig at fysisk trening kan vera effektivt ved behandling av depresjon og andre psykiske lidningar. Våre dagars livsstil fører til at mange blir lite fysisk aktive. På denne måten lever ein ikkje i pakt med sin natur, og dette får konsekvenser for helsa, både fysisk og psykisk.

Artikkelen har me sakså frå «Kondis» (Medlemsbladet for Den Norske Maratonklubb) nr. 1-1998.

## **FYSISK TRENING – effektivt middel i behandlinga av depresjonar**

I dei siste 20 åra har fysisk trening gått inn som ein integrert del av behandlings-opplegget for dei fleste pasientar ved Modum Bads Nervesanatorium. Dette har særleg blitt kartlagt og etterundersøkt i samband med depresjonar.

Dei fleste pasientar er ved innlegging i dårleg fysisk form. Eit treningsopplegg som blir bygt opp gradvis med treningsøker tre gonger i veka i seks til ni veker, medfører betydeleg betring av kondisjonen, og det helper mot depresjonen.

Undersøkingar viser at over halvparten av pasientane held fram med regelmessig trening i minst eit år etter utskrivning. Pasientane vurderer i ettertid fysisk trening som eit av dei mest verdifulle behandlingselementa under sjukehusopphaldet.

I dei forsøka som er gjort ved Modum Bads Nervesanatorium har ein ikkje hatt alvorlege komplikasjonar. Røynslene er i all hovudsak positive, og det er ingen tvil om at fysisk trening forsvarar sin plass på sjukehuset sin timeplan som eit verdifullt behandlingselement.

Treninga må naturleg nok tilpassast den enkelte si fysiske form, og mange vil ha behov for hjelp og støtte i startfasen. Tar ein det med list og lempe er det moegeleg å hjelpa dei fleste pasientar i gang med fysisk trening.

Hans Olav Tungesvik  
Sjefslege,  
Modum Bads Nervesanatorium

## **Finn fram til det som passar deg**

Ved fysisk trening, som elles i livet, gjeld det å finna den dose og intensitet som passar den enkelte. Olav H. Hauge, den store diktaren frå Ulvik i Hardanger, har fått dette fram på ein treffande måte i diktet Skeiserenn.

### *Skeiserenn*

*Du legg ut i lag med storskridaren.  
Du veit du ikkje kan fylgja han,  
men du legg i veg  
og brukar all di kraft  
og held lag ei stund.*

*Men han glid ifrå deg,  
glid ifrå deg, glid ifrå deg -  
snart er han heile runden føre.*

*Du kjennest litt skamfull med det same.  
Til det kjem ei merkeleg ro over deg,  
kan ikkje storskridaren fara!*

*Og du fell inn i di eiga takt  
og kappskrid med deg sjølv.  
Meir kan ingen gjera.*



## Nye medarbeidarar



**Jens Storhaug**  
Avdelingsingeniør  
Stavanger Trafikkstasjon  
fra 23. februar



**Johan K. Vassbø**  
Avdelingsingeniør  
Stavanger trafikstasjon  
fra 10. mars



**Cato Roland**  
Inspektør  
Stavanger trafikstasjon  
fra 1. april



**Hanne Hermanrud**  
Seksjonsleder  
Personalseksjonen, Vegkontoret  
fra 1. april

# for 25 år sidan

Rygjavegen nr. 1-1973



### Pensjonisttilstelling

Vegsjefen hadde i år den glede å kunne be dem som hadde gått av med pensjon i 1972 sammen til en hyggelig sammenkomst.

I sin tale til pensjonistene sa vegsjefen at en vegarbeiders liv kan være et hardt liv, men det bringer sikkert med seg gode minner også. Han uttalte håpet om at vegvesenet hadde vært en god arbeidsplass.

I sin tale til damene sa konsulent Hole at det er mange ting som spiller en rolle i en manns liv. Godt arbeid, god helse, men ikke minst et godt hjem med god og kjærlig omsorg. Vi mannfolk glemmer ofte hvilken kjempeoppgave hustruen står for. Vi bringer her en liste over dem som gikk av i 1972: Tønnes J. Åse, Egersund, Birger Løland, Stavanger, Johannes Sørskår, Tau, Magnus H. Håland, Nærbø, Peder Gåsland, Bjerkreim, Trygve Skipstad, Ualand, Johan O. Vatland, Hauge, Sivert Haver, Ognå, Karl J. Handeland, Hellandsbygd, Nils Lilleland, Vikedal, Ferdinand Førre, Førdesfjord, Johannes Sjurseike, Vats, Peder Hiksdaal, Torvastad, Gunnar Gjerde, Vikedal, Sakarias Nesheim, Vats, Olav Sørskår, Tau, Lars Baustad, Førland og Ole E. Stenberg, Moi.

## Jubilantar

### 50 år

#### Hans Gederø

Produksjonsområde Stavanger  
9. april

#### Bjørn Johannesen

Trafikkavdelinga Vegkontoret  
23. april

#### Nils Heskestad

Utbyggingsavdelinga Vegkontoret  
8. mai

#### Odd Erik Iversen

Produksjonsområde Haugesund  
15. mai

#### Jan Ivar Rossebo

Produksjonsområde Haugesund  
17. juni

#### Marie Hellemo

HMS-stab Vegkontoret  
19. juni

### 60 år

#### Arvid Eide

Produksjonsområde Stavanger  
11. april

#### Ingeborg Jørgensen

Administrasjonsavdelinga Vegkontoret  
12. april



## Apropos make-up..

Bedre med glimt i øyet  
enn riktig øyenskygge!

Bedre med smille hender  
enn elegante negler!

Bedre å låne øre til en venn  
enn at ørepynten matcher!

Bedre med smilerynker  
enn ingen rynker!

Bedre med omsorg  
enn skarpe meninger!



Irene Skår



# Lønnspolitikk i fokus

Av utbyggingssjef Lidvard Skorpa



Etter å ha hatt stabil bemanning og god rekruttering i ein periode, er vi plutselig midt oppe i ein situasjon der den eine etter den andre sluttar. Markedet vert støvsugd for teknisk personell «i den rette alderen», og som offentleg etat har vi begrensa muligheter til å møte denne situasjonen. At mange sluttar skaper uro i seg sjølv, og dei tiltak (såkalla «brannslukning») som blir sette inn for å stoppe avgangen av konkurranseutsett personell er i mange tilfeller med på å skape auka misnøye og frustrasjon hos dei som er att.

I denne situasjonen skulle vi hatt ein akseptert lønnspolitikk som gjorde at vi kunne tilpasse oss og møte ytre krefter i konkurransen om folk og kompetanse, utan å få så stor intern uro.

Lønnspolitikk er ikkje eit mål i seg sjølv, men eit verkemiddel for å kunne behalde og i nødvendig grad rekruttere det personell og den kompetanse som trengs for å utføre dei oppgåvene vi er pålagde. I det ligg også at lønnspolitikken må vere akseptert av dei ansette, slik at den skaper grunnlag for arbeidsinnsats og entusiasme. Den skal vere stabil slik at den er «forutsigbar», men den må samstundes ha den nødvendige fleksibiliteten til å kunne møte nye situasjonar i det lokale arbeidsmarkedet.

I vegvesenet har vi ein sentralt styrt lønnspolitikk, og dette gjer det vanskeleg raskt å kunne tilpasse seg lokale situasjonar. I så måte er vi i ein utsett posisjon her i Rogaland som fylgje av at vi må konkurrere om personell i eit marked der behovet svingar fort, og der lønnsnivået er prega av oljeverksemdene.

Mange meiner at situasjonen for tida er kaotisk, men det er ikkje mulig å løyse alle problema samstundes, og derfor må vi gå fram trinnvis. Aller først må vi hindre at vi misser fleire dyktige medarbeiderar, og i denne fasen er det ikkje til å komme utanom at det vert skapte lønnsforskjellar som følest, og som kan vere urettferdige. Dette betyr ikkje at leiinga ved vegkontoret nedvurderer innsatsen til dei «trufaste og stabile sliterane» i forhold til dei yngre, konkurranseutsette medarbeiderane. Om dei løft vi har fått til for enkelte i det siste kan følast urettferdige, så vil dei på litt sikt komme alle til gode. Det er å vone at vegsjefen snart får utvida fullmakter til å fastsetje lønn i eksisterande stillingar, og då vil det lønnsnivået som er oppnått for enkelte i det siste vere med å setje ein mal for det som skjer vidare. I eit nytt lønssystem trur eg vi må vi vere innstilt på at det går mot meir individuelt basert lønn enn det som har vore tilfellet til no.

Situasjonen vi er oppe i stiller store krav til alle. Først og fremst til oss i leiinga ved vegkontoret som må ta omsyn til konsekvensar på lang sikt av det vi gjer og det vi eventuelt ikkje gjer. Informasjon, og eit konstruktivt samarbeid med organisasjonane vil vere viktig for å få forståelse og aksept hos dei ansette, slik at vi kan skape ro i organisasjonen og behalde arbeidsinnsats og engasjement.

Til slutt: lønn er ikkje alt! Vi må ikkje gløyme at det er mange andre faktorar som kan vere vel så viktige når det gjeld trivsel i arbeidssituasjonen, og når ein står overfor valet om å bli eller å slutte i vegvesenet.

## Arbeidernes fortjeneste

*Gjennomsnittsfortjenesten ved akkordarbeide paa Statens veianlegg i fylket har ifølge opgaver fra overingeniør Bassøe været en del forskjellige. Størst har den været paa veien Klepp st. – Bore bro med kr. 1,56 plus familietillæg pr. time. Mindst var den for Birkedal – Veen med kr. 1,07 indbefattet familietillæg. Det oplyses dog, at det var omtrent bare ungarer, som arbejdet på sistnævnte sted. Arbejdslederen for Aalgaardsbanen oplyser, at gjennomsnittsfortjenesten for arbejdere ved banen fra anlæggets begyndelse indtil utgangen av juni har utgjort kr. 1,26 pr. time. Hertil kommer forsørgertillæg, som utgjør for indtil 2 forsørgede kr. 0,50 pr. 8 timers dag, for indtil 4 forsørgede kr. 1,00, for 6 kr. 1,50 og for over 6 kr. 2,00.*

*Stavanger Aftenblad  
15. juli 1922*



## Utsikten

Fra mitt lille vindu  
ser jeg verden  
dra forbi;  
menneskers maskiner  
og en ustø liten kar.

Jeg ser den skjøre nakke  
og tenker  
brått på sol,  
– i hvite, unge nakkehår –.

Kjenner  
angsten  
for hans  
skjødesløse gange  
og fornemmer  
melankolien fra  
hans spinkelhet,  
som lengter  
etter sol  
– i høstlig regn.

Bente Kogstad



## Tillitsvalgtes spalte

### Utedrift, bemanning og lønn

**Kristoffer Skjørestad, NAF**  
Norsk Arbeidsmannsforbund



Kravene til oss som er tilsatt i Vegvesenet er mange. Vi skal nå mål, effektivisere, redusere overhead-kostnadene og vise konkurransevne samtidig som vi skal bruke mye tid på organisasjonsendringer, utarbeidelse av strategiplaner, årsplaner osv.

På julemøtene i fjor fortalte vegsjef og produksjonssjef om en nedbemanning på ca 25 årsverk i utdrifta over neste fire-årsperiode. Samtidig så opplever vi at antall tilsatte inne stadig stiger og sammen med det overhead-kostnadene som driftsbudsjettene må bære.

Jeg sier ikke at vegkontoret er overbemannet i forhold til oppgavene, men jeg stiller heller et spørsmål med om alle oppgavene er nødvendige å utføre. Hva får vi igjen for all papirproduksjonen bortsett fra at flotte målsetningsdokumenter, strategiplaner, kompetansesikringsplaner, kvalitetsikringsplaner, handlingsplaner, osv fyller opp hyller og skuffer i stor stil.

Jeg tror at en kritisk gjennomgang av hva vi faktisk bruker ressursene til vil gi interessante resultater. Kanskje det ville bli mer midler til drift, vedlikehold, investeringer, dvs. arbeidsplasser i vegarbeidsdriften.

Hva blir det i posen etter årets lønnsoppgjør? Det er for tiden litt usikkert å si noe bestemt om det. De fleste av dere følger vel med i media og har da kanskje et inntrykk av at det totalt kan bli et tillegg på noe mellom 3.5–5%.

Jeg har deltatt på et møte i tariffrådet v/NAF sentralt nylig. Det ble enighet om en del føringer/krav som hører hjemme i fellesbestemmelsene samt i vår særavtale. Resultatet av dette må jeg få komme tilbake til senere.

Ellers så går det mot lysere tider på flere måter. Når det gjelder tunelldriften i egen regi så er det nå avklart at vi tar Storhaugtunellen når Frafjord er ferdig. På betongsiden så har vi for tiden mye oppdrag og lite folk.

Samarbeidd over fylkesgrenser er for tiden løsningen her.

Omsetning av masse fra Vadla tar seg nå opp, dette sammen med prosentvis god tilgang på produksjon/legging av varm asfalt i kommende sesong bør gi oss et brukbart resultat. På fresesiden så er det for tiden for lite bestilling inne. Dette håper jeg vil ta seg opp.

Investeringsiden (anlegg) har brukbar ordretilgang. Av store anlegg så startes det etter ferien opp på Rv 13 Austrått–Vatnekrossen. Ellers så er det flere små men arbeidskrevende prosjekt på gang.

På vedlikehold og driftssida så ser det greit ut hvis vi slipper inndraging av lovte midler.

*God vår og sommer!*





RETURADRESSE:  
**Statens vegvesen Rogaland**  
**Postboks 197**  
**4001 Stavanger**



## *Kom sommarvind!*

*Det bæres i bleike dagar  
ei bønn mot den kalde sno.  
La leve det frøe som snart skal gro.  
Kom sommarvind!  
Kom sommarvind!*

*Det settes med valne hender  
ein båt mot den mørke kveld.  
La vekse mi von over hav og fjell.  
Kom sommarvind!  
Som sommarvind!*

*Det lyes bak nattstengte dører.  
Og vinteren går og går.  
La høres ei vise der frosten rår.  
Kom sommarvind!  
Kom sommarvind!*

*Arvid Hanssen*

Diktet **Kom sommarvind** er truleg mest kjent i viseform, framført av Tove Karoline Knutsen til eigen melodi.



**Statens vegvesen**  
Rogaland