



**Statens vegvesen**  
Rogaland

# Rygjavegen

**Nr. 5**  
**oktober 1998**  
**26. årgang**

Magnus Fisketjørn  
i gravemaskinen på  
anlegget ny Rv 13  
Hove – Vatnekrossen.  
Reortasje side 6 og 7



- 4** Etat i endring
- 10** Kulturløft i Giljajuvet
- 12** Natursteinmurar – vakre og billige
- 14** Løvesafari og arktiske cruise
- 16** Driftevegen til Viglesdalen
- 24** Ærlighet i personalpolitikken



# VEGSJEF-TEIGEN

## STATSBUDSJETTET *Omorganisering*

*Forslaget til statsbudsjett for 1999 er lagt fram. Som ventet reduseres rammene til vegsektoren. Vi blir offer i en innstrammingspolitikk. Det er heller ikke noe nytt. Det er i dårlige tider for landet det satses på vegbygging. Egentlig burde det vært omvendt, for det er i de gode tidene trafikken øker og behovet for nye investeringer gjør seg gjeldende.*

*Egentlig skal vi ikke klage. Det er flere fylker som er langt verre stilt enn oss. Det positive er at Storhaugtunnelen kommer igang tidlig neste år og at bevilgningene til drift og vedlikehold, herunder trafikantrattede trafikksikringstiltak, holdes på samme nivå som tidligere.*

*Det vi venter spent på, og som betyr langt mer enn statsbudsjettet i 1999 er saken om bompenger på Nord-Jæren. I statsbudsjettet bebudes det at proposisjonen skal behandles av Stortinget i høst og da krysser vi våre fingre for et positivt utfall. For de av oss som kjører bil på Nord-Jæren vil det kanskje bety en tusenlapp i økte utgifter pr. år. For Statens Vegvesen Rogaland vil det bety at vi skal forvalte ca. 80 mill. kr pr. år mer til investeringer på vegnettet. Det vil bety en helt ny situasjon for både utbyggingsavdelingen som skal planlegge og være byggherre for investeringstiltakene, og for produksjonsavdelingen som vil få i oppdrag å bygge ihvertfall noen av tiltakene. Det kommer til å bli spennende og ikke minst utfordrende.*

*Noen ord også om omorganiseringen på utbyggings- og produksjonsavdelingen. For det første går det en takk til organisasjonene som gjennom godt samarbeid og vilje til å tenke framover gjorde det mulig å komme i land med en organisasjon der ledelsesnivået er slanket. For produksjonsavdelingen er rasjonell ressursutnyttelse et stikkord og jeg tror at avdelingen nå er kommet et skritt videre i den kontinuerlige prosessen dette er. For utbyggingsavdelingen er den nye prosjektorienterte organisasjonsmodellen framtidsrettet i den forstand at det nå er klare ansvars- og myndighetsforhold. I tillegg legger modellen til rette for klare kunde/leverandørforhold. Fagseksjonene på avdelingen vil bli små konsulentfirmaer internt som selger tjenester til prosjektene. Det vil gi incitament til både økt kvalitetsbevissthet og økt kostnadsbevissthet. Og til slutt har vi lagt forholdene godt til rette for at vi kan ivareta den rollen som avdelingen nå sannsynligvis vil få med tanke på spesialisering innen teknisk prosjektering og laboratorievirksomheten.*

*Jeg ønsker begge avdelingene lykke til med ny organisering.*

*Tor Geir Espedal*



Fra Nærlandsstranda på Jæren  
Foto: Lewy Dalen

## INNHALD

Vegsjef-teigen .....	2	Driftevegen til Viglesdalen .....	16
Storebror .....	3	Fotoboksar passar farten .....	17
Etat i stadig endring .....	4	Ombygging og nybygg Bærheim vegstasjon .....	18
Ny Rv 13 avlastar Sandnes sentrum .....	6	Kryssord .....	19
Frå dårleg til godt på Ropeidhalvøya .....	8	Nasjonal transportplan 2002–2011 .....	20
Halldis Hagen haustar frå eigen hage .....	9	HMS: Hva ønsker vi oss av røyken? .....	22
		Unni Johnsen – først med fagbrev i kontorlag .....	23
Utbetring mellom Erfjord og Sand .....	9	Nye lærlingar .....	23
Kulturløft i Giljajuvet ..	10	Ærlighet i personal- politikken .....	24
Erik Litlehamar saknar tunnel- arbeidarmiljøet .....	11		
Natursteinmurar – vakre og billige .....	12	Personalnytt .....	25
Per Kydland: Heile verda som hobby .....	14	For 25 år sidan .....	25
		Avdelingsleiar- kommentar .....	26
		Sikring mot utrasing ved Vikedal .....	26
		Statsbudsjettet .....	27
		Tillitsvalgte spalte .....	27

## Rygjavegen

Nr. 5 – oktober 1998

Internett: [www.vegvesen.no/rogaland](http://www.vegvesen.no/rogaland)  
E-mail: [bho-gu@online.no](mailto:bho-gu@online.no)

### Ansvarleg redaktør

Harald Sel

### Redaksjon

Birgit Høiland Gudmestad

### Redaksjonsråd

Bjørn Martin Alsaker

Nils Lausund

John Mathias Mathiassen

Tormod Nag

Anne Elise Njærheim

Liv Rettedal

### Sats/layout

Sissel Gro Norland

### Trykk

Allservice A/S

### Forsidefoto

Harald Sel

### Baksidefoto

Harald Sel

### Opplag

1900 eksemplar

# Storebror

På E39 på Forus står eit svært blått skilt og forkynner at området er TV-overvaka. Skvetten som eg er, slepp eg gassen straks eg ser det, og set ikkje opp farten att før eg har passert Sandnes. Så fekk eg vita at skiltet slett ikkje står der for å åtvara bilistane om at åtferd og fart blir kontrollert. Skiltet står der fordi lova pålegg det, og filminga vart gjort i samband med utvidinga av veggen i vår. Skiltet står der enno, og det virkar kvar gong.

Eg likar slett ikkje utviklinga. Eg likar ikkje å bli filma, og no står det snart kamera og følgjer med over alt kor eg går. På posten, i banken, ved minibanken, på jernbanestasjonar og flyplassar, i butikkar og på bensinstasjonar. I Galleri Oslo heng det eit videokamera oppunder taket på toalettet. Rett nok trur eg ikkje det kan filma inn i båsane, men likevel.

På motorvegen blir me altså filma utan at det eigentleg er meininga. På Klepp og på Bryne, langs Rv 44, er det sett opp fotoboksar. Her blir vi tekne bilete av viss vi køyrer for fort. Eg sat og observerte den grå boksen på Klepp ein tidleg morgon. Alle bilane sette ned farten då dei passerte Storebror. Bilar som sikkert køyrde lovlyding nok frå før, sakka til noko nær gangfart då dei passerte. Andre køyrde forbi i litt meir effektivt tempo, men ingen køyrde fort. Ikkje før boksen var passert. Ganske mange rusa motoren og sette farten opp meir enn godt var så snart kameraet var bakom dei.

Det var mange syklistar som passerte fotoboksen, og mange av dei var barn. Det var tussmørkt og regn, og det kan godt henda at Storebror redda livet til ein og annan småtass der han stod og skremde bilistane.

Medan eg sat der og såg på, skifta eg meining. Eg kan leva med kjensla av å bli kikka over skuldra. Dersom Storebror kan hindra at småsneipar på sykkel og fartsfantom med terningar i vindauga, blir køyrde – eller køyrer seg – ihel, så får han heller få lov å overvaka oss. Privatliv kan eg skaffa meg andre stader. Storebror har ein jobb å gjera.



Birgit H. Gudmestad

# Etat i stadig endring

*Endringane som skjer i Statens vegvesen i desse dagar vedkjem dei fleste tilsette på eitt eller anna vis, men er mindre synleg for utanforståande.*

*Omorganiseringa gjer at nokre får nye arbeidsoppgåver, andre får nye sjefar og nye kollegaer og andre att kan måtta møte på jobb på nye stader.*



Uro på arbeidsplassen kan resultere i sjukmeldingar, meiner Gaute Vigre, formann for vedlikehaldet ved Nærbø veg-og trafikkstasjon.



Øyvind Langemyr, driftsleiar i Egersund, er no fristilt frå jobben.

Tekst og foto:  
Birgit Høiland Gudmestad

Dei tilsette i produksjonsområde Egersund er blant dei som har opplevd ein vår og ein sommar med mykje uvisse.

7. september vart det avgjort. Produksjonsområde Egersund og produksjonsområde Stavanger vart slegne saman til produksjonsområde sør (POS). Det skal vera to driftsleiarar i det store produksjonsområdet, men enno veit ein ikkje kven det blir. Det er heller ikkje endeleg avgjort kor dei komande sjefane skal halda hus.

## Grublar

Øyvind Langemyr, tidlegare driftsleiar i Egersund, er no fristilt frå den jobben. Han kan søkja på ny jobb som driftsleiar for POS. Han formulerer litt av uvisse han føler, slik:

– Det er vanskeleg å forklare korleis dette kjennes. Då eg søkte og fekk jobben som driftsleiar, hadde eg jo rekna med å sitja nokre år. No lurar eg på kva for jobb det er lurt å søkja på, og om eg skal søkja på fleire jobbar eller satsa alt på ein søknad. Får eg så den jobben eg søker på, er alt greitt. Men får eg han ikkje, kjem eg til å gå og grubla på kva eg har gjort gale, seier han.

Han fortel at då det vart snakk om ny omorganiseringa, var det mange i Egersund som reagerte. Det var for kort tid sidan omveltningane i 1995.

## Rykteflaum

– Ein mistar litt av gnisten i en slik overgangperiode. Effektiviteten synk i omstillingsperioden. Difor er det viktig at når det først skjer, bør det skje så fort som mogleg, legg han til.

Langemyr meiner at omorganiseringa har modna blant dei tilsette, og at motforestillingane ikkje er så mange no som tidlegare.

– Først trudde mange at heile POE skulle leggjast ned. Seinare fekk me melding om at stasjonen skulle oppretthaldast med oppsyn og produksjon. Det hjalp. Frustrasjonen la seg. Men me fekk for lite informasjons frå byrjinga av, og det gjekk nye rykter kvar dag. Det var det verste. No ser vi at ingen av ryktene var heilt rette. Eit rykte som gjekk, var at heile Dalane-regionen skulle setjast ut til private. Eg anar ikkje korleis det oppsto, seier Langemyr.



– Eg fryktar ikkje for jobben min, seier Jarle Egeland. Han er formann for betongavdelinga i Egersund.

## Trivest som vanleg

Jarle Egeland frå Helleland er formann for betongavdelinga. Han meiner omorganiseringa skapar uro. Likevel er han ikkje negativ til endringane, og kjenner seg trygg på sin eigen arbeidsplass.

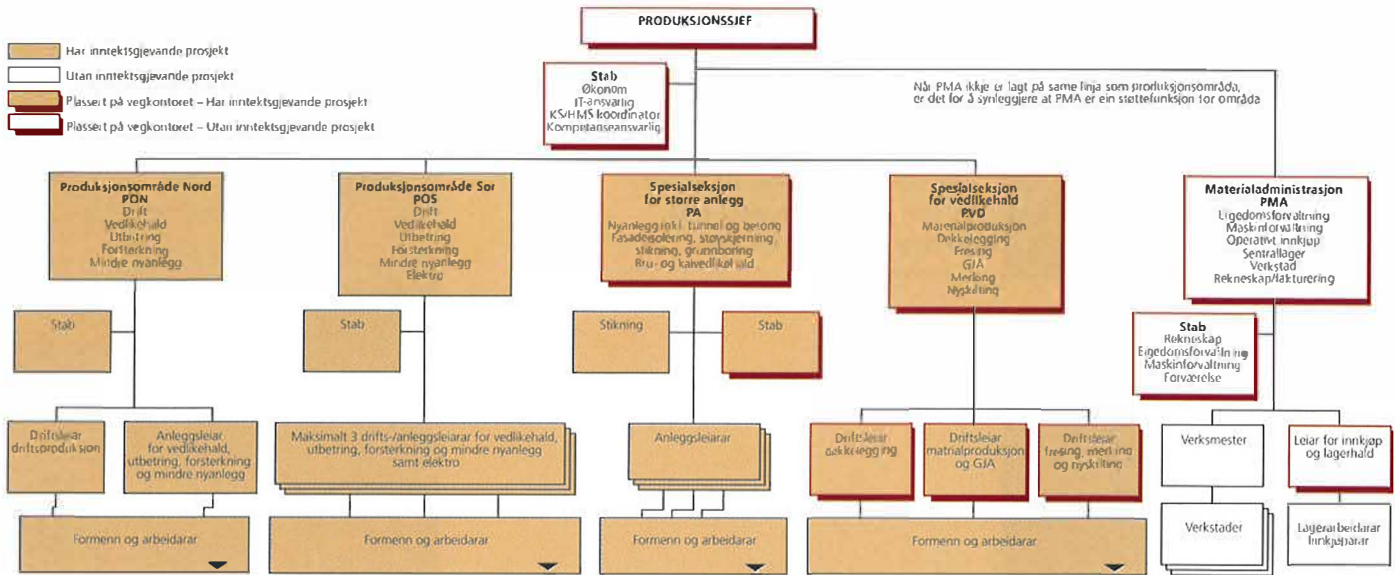
– Eg er ein av dei som er ute og arbeider, og slike vil det alltid vera bruk for, seier han. Han gjekk til orienteringsmøtet i vår med ope sinn, og enda med å røysta for omorganiseringa.

– Eg hørde på kva produksjonssjef Nils Lausund hadde å seia, og det høyrdest fornuftig ut. Eg er samd i at om det er for mykje folk i ein organsiasjon, blir ikkje drifta lønsam. Me kan ikkje vente at det blir betre med ein gong, men på sikt trur eg unøvdigestillingar vil bli luka vekk. Då blir arbeidsplassane tryggare for alle som er att. Eg trivest på jobben, og er ikkje oppjaga over dette, slår Jarle Egeland fast.

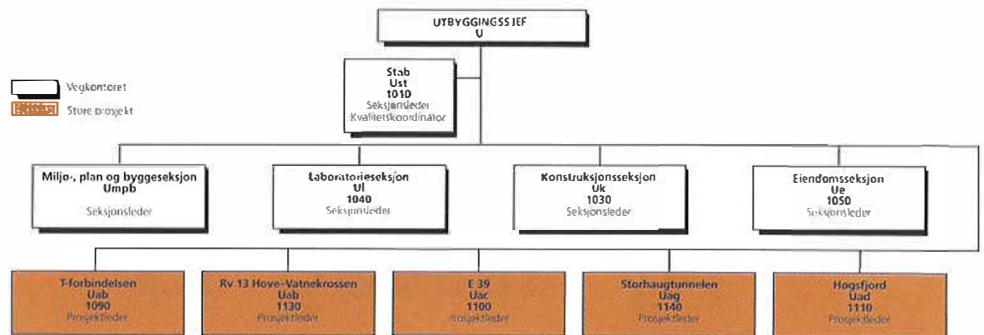
## – Litt turbulent

Gaute Vigre frå Bryne pendlar til veg- og trafikkstasjonen på Nærbø, der han er formann for vedlikehaldet. Han har omorganiseringa i 1995 friskt i minnet – då Nærbø vart lagt inn under produksjonsområde Egersund.

– Det var litt turbulent i tida etterpå,



Slik ser dei nye organisasjonskarta for produksjonsavdelinga og utbyggingsavdelinga ut.



men det siste året har det gått veldig greitt. Men så har me ikkje før fått ro oss, før me må i gang med nye omorganiseringar. Det er ikkje heilt godt for alle. Det blir mykje nytt å ta inn over seg, og alle taklar ikkje det like godt. Sjølv tykkjer eg det har gått greitt. Det er ting som kunne vore annleis, men me må sjå framover og vera med og gjera det beste ut av det, seier Vigre. Han og arbeidslaget hans møter på jobb på Nærbø, og Vigre meiner det er det mest praktiske.

– Men sjølv om me skulle få beskjed om å møte på Bærheim om morgonen, må me ikkje mala det for svart. For ein del av oss er det ikkje så veldig langt. Han meiner at dei fleste kan kjenner i utgangspunktet var imot samanslåinga av produksjonsområda i Stavanger og Egersund.

– Så var me på eit informasjonsmøte i Stavanger, og då var det ein del som tinte opp og såg annleis på det. Men eg tykkjer me fekk informasjonen litt for seint, det vart mykje snakk og rykter før det kom så langt. Folk blir usikre av det, og miljøet blir forsura. Me har òg hatt mange sjukmeldingar, og det trur eg i nokre tilfelle skuldast uro på arbeidsplassen, seier Gaute Vigre.



Tor Geir Espedal:

## – Det blir ikkje ro

– Ingen må tru at det no blir ro og fred. Det blir det ikkje. Eg trur mange kjenner seg utrygge i denne situasjonen, men dei må likevel prøva å venna seg til tanken på at det stadig kan skje endringar, seier vegsjef Tor Geir Espedal.

– Det blir ikkje nokon ny omorganisering på ei stund, men vi går inn i ein periode der vi vil sjå at organisasjonen er i stadig endring. Nye ting vil dukka opp, og det vil i hovudsak vera effektiviseringstiltak, seier vegsjefen. Den store omorganiseringa skjedde i 1995, og gjaldt heile landet. Etter eit par år var det på tide å evaluera – undersøka om endringane har ført til dei resultatene ein ønskjer – og justera der det trengst. Dette er gjort i produksjonsavdelinga og utbyggingsavdelinga, og dei endringane som har skjedd der no, er nettopp ei slik justering. No skal administrasjonsavdelinga og trafikkavdelinga evaluerast. Tida vil visa om det blir bruk for justeringar her.

Kvifor det må gjerast så mange endringar forklarar vegsjefen slik:

– Vi ønskjer å spare pengar. No har vi fått klarare ansvarslinjer, slik at vi betre kan samordna og utnytta ressursane våre på tvers av seksjonane. Målsetjinga er å bli så effektive og konkurransedyktige som mogleg.

Etter sentrale forhandlingar i 1995 vart det lagt visse føringar for korleis organisasjonen skal sjå ut. Mellom anna skal det vera fire avdelingar. Men kvar vegsjef er fri til å utforme organisasjonen internt. Dette skal gjerast i samarbeid med tenestemannsorganisasjonane. Blir det ikkje semje, kan organsiasjonane anke vegsjefens avgjerd til vegdirektoratet.

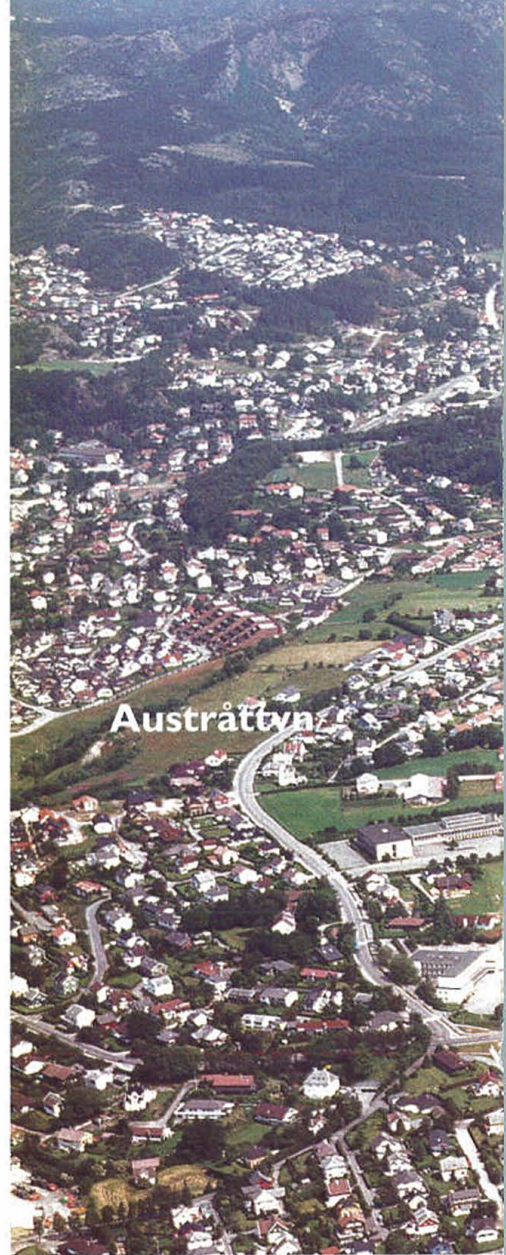
– I Rogaland har vi blitt samde. Det er ingen anke på gang, seier Tor Geir Espedal.



Mellom byggeleiar Kjell Øwre og «grunneigaren» på Austrått skimtast markeringsstikkene som viser kor miljøtunnelen skal gå. Den raude tverrstikka viser kor høgt terrenget blir over tunnelen.



Arbeidet med å lokalisera leidningar og kablar, planera og flytta jordmasser, har vore i full gang sidan 24. august. Fotoet er teke like ved Vatnekrossen.



# Ny riksveg 13 AVLASTAR Sandnes sentrum

Tekst og foto:  
Birgit Høiland Gudmestad

*Når den nye riksveg 13 mellom Hove og Vatnekrossen er ferdig i oktober 2000, vil dei som ferdast i Sandnes sentrum og i buområda nord-aust for byen merka at det blir ein monaleg reduksjon i gjennomgangstrafikken. Det er venta at sentrum og Austrått-området vil bli avlasta for 10.000 bilar i døgnet.*

Den nye vegstrekninga er 2800 meter lang, og prislappen viser 112,5 millionar kroner.

Traseen startar ved Hove, der riksveg 13 krysser Ålgårdsvegen på bru og går vidare til Iglemyr. Der blir den lokale vegen, Iglemyrvegen, og ein ny vegtrassé til Skårliia, løfta i bru over riksvegen. Kyrkjevegen blir òg løfta og lagt i bru over riksvegen.

## Nedgraven tunnel

Gjennom bustadområdet aust på Austrått blir riksvegen lagt i ein 485 meter lang tunnel. Til saman 42.000 kubikkmeter jord skal gravast ut, før det skal leggjast ned støypte betongelement. Elementa blir støypte i seksjonar på 12 meter, og det er AS Betong som har fått tilslag på å gjera arbeidet. Dette er same firmaet som støypte miljøtunnelen i Hillevåg. – Dei som bur på austre Austrått har

kjempa hardt for å få vegen i tunnel. Dei visste då dei bygde, at riksvegen var regulert inn mellom husa deira, men har likevel stått hardt på for å få denne løysinga. Me er glade for at dei har fått det til, tunnelen vil ha mykje å seia for bumiljøet, seier prosjektleiar Gunnar Nærum. Miljøtunnelen er kalkulert til å gjera vegprosjektet 25 millionar kroner dyrare enn om vegen hadde lege open.

## Tryggare og hyggelegare

Det er ikkje berre tunnelen som skal ta vare på bumiljøet på Austrått. Det blir òg laga støyvollar og støyskjermar der det trengst. I tillegg skal gang- og sykkelveggar leggjast på bru over eller i tunnel under riksvegen.

– Men den største miljøgevinsten ved å byggja ny riksveg, er at gjennomgangstrafikken blir leia utanom bygatene og buområda - der det òg er skular og



Slik er traseen til den nye riksvegen mellom Hove og Vatnekrossen.

barnehagar. Det vil gjera det tryggare og hyggelegare for mjuke trafikantar å ta seg fram der det no er tung trafikk, seier Nærum.

Etter miljøtunnelen på Austrått går vegen nedover jordene og inn i Vatnekrossen, som må utvidast. Like før Vatnekrossen blir Kyrkjevegen lagt i bru over riksvegen og inn i eit nytt kryss med Hølevegen.

Arbeidet med å planere traseen, lokalisere leidningar og kablar og flytte jordmasser, starta 24. august. Om lag 1. oktober starta bygginga av Kyrkjevegen bru over den nye riksvegen, og dette arbeidet vil ta fire-fem månader. Arbeidet med betongkonstruksjonen til tunnelen vil starte om lag samstundes, og vil ikkje vera ferdig før i byrjinga av 2000.

15 personar er sysselsette med prosjektet. Talet vil auka til om lag 30 personar på det meste. Vegen skal vera klar til opning 1. oktober 2000.

## Prøver noko nytt

På ein del av den nye riksvegen skal det prøvast ut ny teknologi når arbeidet kjem så langt at det er tid for asfaltering.

– På ei strekning på 800 meter skal me ikkje ha noko manuell styring av asfaltleggjaren. Alt skal kontrollerast av to-tre totalstasjonar, det vil seia kikkertar med avstandsmålarar, som er programmerte til å rekna ut høgd og posisjon og elles alt som trengs for å leggja eit jamn asfaltdekke. Det seier Geir Strømstad, stikningsleiar på riksveg 13.

– Private firma som konkurrerer med oss har alt begynt med denne metoden. Difor er det viktig at me heng med i utviklinga. Fleire fylke er med og prøver ut denne metoden på andre maskinar, me prøver han på asfaltleggjaren. Tidlegare har det vore gjort forsøk under asfaltleggjinga på Gardermoen, men dette blir første gongen det blir prøvd på ein veg, seier Strømstad.

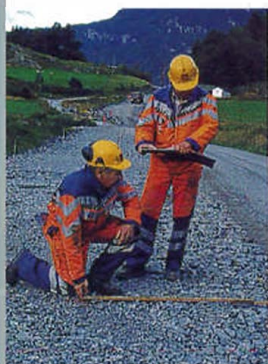
– Fordelene med denne elektoniske måten å leggja vegdekke på, er at asfalten blir jamnare. Ein sparer asfalt og menneskap – folka kan brukast til andre oppgåver. I første omgang blir det ein del investeringskostnader, som me reknar med å spara inn etter kvart, seier Geir Strømstad.

Det er meininga at det aktuelle stykket av riksvegen blir asfaltert til våren.

# Frå dårleg til godt på Ropeidhalvøya



Ikkje alt arbeid skjer med maskinar. Her driv Eirik Litlehamar og Lars L. Simonsen finmåling, før maskinane skal overta med masseutskifting i den gamle vegen.



På Ropeidhalvøya i Suldal har Statens vegvesen Rogaland drive sitt største anlegg denne hausten. Frå Solland til Vassbotn er fylkesveg 681 utbetra og delvis omlagt over ei strekning på nesten tre kilometer. Prosjektet er finansiert av Suldal kommune og vil kosta ca 13,5 mill. kr. Dette er 1,5 mill. kr mindre enn kostnadsoverslaget. Den gamle vegen mellom Solland og Vassbotn var svært dårleg. Omlegginga fører til ein mykje betre og tryggare veg på denne strekninga.

Tekst og foto: Harald Sel

Etter at strekninga Solland - Vassbotn kosta 1,5 millionar kr mindre enn kalkylen, vil også denne strekninga på 1,5 km bli utbetra. Eit finansieringsopplegg, der Suldal kommune og Rogaland fylkeskommune skyt inn 1,5 millionar kvar, sikrar dette. Eit lite atterhald må ein likevel ta, då avtalen ennå ikkje er godkjent i Rogaland fylkesting.

## Problemfritt anlegg

– Dette har vore eit enkelt og greit anlegg, seier formann Lars L. Simonsen. Sprengingsarbeidet har gått problemfritt og det same gjeld gravearbeidet. – Det er enklare å grava her enn i byar og tettbygde område der det ofte ligg både registrerte og uregistrerte kablar og røyr. På anlegget her har det berre vore ein plass der me måtte vera særleg på vakt, for ikkje å grava over eit vass-røyr, seier Lars L.

## Eigenregi og innleigde maskinar

Statens vegvesen har bygd vegen i eigen-regi. Det meste av tida, sidan anleggs-arbeidet starta i januar, har fire av Vegvesenet sine produksjonsarbeidarar vore engasjerte. I tillegg er det leigd inn maskinar og lastebilar med førar frå entreprenørane Sakarias Nesheim A/S i Vindafjord og Holmen Maskin A/S i Suldal. Den nye vegen har to kjørebanelar på 2,75 m og 25 cm skulder på kvar side. Det vil seia at asfaltstripa blir seks meter brei.



Den gamle og svært dårlege vegen ved Vassbotn. Så langt skal vegen leggjast om og utbetrast, – iallfall i første omgang.



Statens vegvesen – ein fruktdyrkingsetat?

## Halldis haustar frå eigen hage

– Plant frukttrær på Statens vegvesen sine rasteplassar og andre grøntanlegg. Tre har høg prydverdi, og så kan dei gje noko attåt, – for eksempel ei plomme eller to, smiler Halldis Hagen. Anleggsgartnaren viser oss to raude plommer på Victoria-treet som ho planta i fjor. – Om få år vil ein kunne hausta to bøtter frå treet, – minst, trur Halldis.

### Tekst og foto: Harald Sel

– Satsar du på at Statens vegvesen også skal bli ein fruktdyrkingsetat?  
– Ja, tenk det. Miljøetaten Statens vegvesen byr på sjølvplukk av epler, pærer og plommer på våre vakre og velstelte rasteplassar. Halldis er oppglødd ved tanken, men legg fort til at det nok ikkje blir sjølvplukk i store mengder. Men litt munn-godt for vegfarande som stoppar på rasteplassane, det bør ein kunna få til.

### Til pryd og nytte

– Frukttrær er ikkje dyrare enn andre tre. Til vanleg er dei like fine som dei mest nytta prydtre, i blomstringstida er dei ekstra praktfulle, når frukta mognast og får farge er også det eit fint syn. Kvalitetane som frukttrær har, bør me gjera oss nytte av på grønt-anlegga våre, seier Halldis. Sjølv planta ho sine første frukttrær for Vegvesenet i fjor, nokre plomme- og epletre ved Egersund veg- og trafikkstasjon. Det var eit av desse som bar frukt alt

første året, – to velskapte plommer. Halldis planlegg nå eit nytt frukttrær-prosjekt. Ho har foreslått å planta epletre på rasteplassen ved Saglandsbakken på E39. Rasteplassen ligg inne i vika på den gamle vegen. Framtidig eplehaust skulle difor ikkje bli særleg utsett for avgassar frå vegtrafikken.

### Unngå hærverk

– Eg har tru på dette, og håpar at frukt-tre vil trivast og at dei får stå i fred, seier ho. Faren for hærverk er ei av dei usikre sidene ved å planta frukttrær. Somme er redde for at dei vil vera meir utsette for øydelegging enn andre prydtre- og buskar. Halldis har tankar om korleids ein kan motvirka dette.

– Frukttrær treng beskjerjing og vedlikehald, på same måte som andre tre og buskar. Ved å henga lodd på greinene slik at dei bøyer seg ned og ved planmessig beskjerjing, kan ein få låge frukttrær. Dermed treng ikkje folk klyva i trea og brekka på greinene; dei kan plukka all frukt frå bakken.



Halldis Hagen med ei av dei to Victoria-plommene ho kunne hausta frå eit av trea som ho planta utanfor Egersund veg- og trafikkstasjon i fjor.

### Frukttrær vil bli vanleg

Halldis trur at det om nokre år vil vera vanleg med frukttrær på Statens vegvesen sine grøntområde. I tillegg til aplar og plommetre, kan både pære-, morell- og kirsebærtre vera aktuelle. Ulempa med moreller og krisebær er gjerne at fuglane «haustar» bæra før dei er skikkeleg mogna. Dei sortane som er gode for Vegvesenet, bør vel også vera bra for andre; for dei som kanskje vil planta eit tre eller fleire i hagen. Og anleggsgartnaren har sine favorittar. – Victoria er ei god plomme. Blomane er sjølbestøvande og frukta er best i september. Så har me Oullins, ei saftig og søt plomme som mognast i slutten av august. Opal-plomma er også god. Den kan ein hausta frå midt i august. Av epler likar eg Aroma, som er ferdig til hausting i oktober/november. Dei er store og lause i konsistensen. James Grieve mognast i oktober. Det er ein riktberande apal og epla er søte og gode. Summer red kan haustast alt i september. Epla er raude utanpå og kvite inni og har ein svært god aroma.

## Utbetring mellom Erfjord og Sand

### Tekst og foto: Harald Sel

I haust har Rv 13 frå Erfjord til Bergekrossen ved Sand fått ny asfalt. Før den 15 km lange strekninga fekk nytt dekke, utførte Vegvesenet drenerings- og utbetningsarbeid for omlag 700.000 kroner. Mellom Erfjord og Sand har ein fleire

stader hatt problem med vatn i vegbanen under uversperiodar. Etter grøfting og legging av drenerør, vil ein truleg vera kvitt denne plaga, seier oppsynsmann Helge Bakka ved Sand veg- og trafikkstasjon. I tillegg til dreneringa, er det utført ein del breiddeutvidingar på korte strekningar.



Ved Buvika i Erfjord, som er ein av stadane der det blei bygd breiare veg før nyasfalteringa mellom Erfjord og Bergekrossen.



Våte fotografar var det mange av.



Heiseoperasjonen er i gang og brua heng i fire kjettingar.

# Kulturløft

## *i Giljajuvet*



«Kvitabrunå» er nesten på plass etter eit perfekt løft. Martin Nødland nærast og Jostein Frafjord styrer brua på plass.

Tekst og foto: Torleiv Tveit

*Den 17 august vart årets «kulturløft» i Statens Vegvesen Rogaland utført i Giljajuvet.*

*I eit pøsande regnver og med skoddeflak drivande i fjellsidene over bekker og elvar som auka etter kvart, vart «Kvitabrunå» heist på plass på dei gamle bru-kara.*

Stangeland Kran gjorde jobben for oss på ein rimeleg og profesjonell måte, utan uhell av noko slag.

### Flytta frå Telemark

Den nye Kvitabrunå henta me i fjor haust. Den stod tidlegare på fylkesveg H31 mellom Skien og Luksefjell i Telemark, og heitte Minde bru.

Ho var ikkje tidsmessig på grunn av liten breidde og bereevne, og vart difor skifta ut med ny bru i fjor. – Heldigvis fekk me tips om dette frå Per Berg i Vegdirektoratet, og etter nokre raske telefonar var brua berga og vår til gratis avhenting. Brua var i utruleg bra stand til å vera snart hundre år gammal, og den er nå

sandblåst og malt i den kvitfargen som gamle Giljarås bru hadde og som på folke-munne gav den namnet «Kvitabrunå». Snart kjem plankedekke og rekkverk på plass, og det vert høve til på nytt å gå ut på brua og la seg fascinera av den ville og fossande elva og Giljajuvet.

### Nesten som den gamle

Den nye «Kvitåbrunå» erstattar den gamle fagverksbrua, som sto i Giljajuvet frå ca 1900 til tidleg på 1990-tallet. Då var ho i svært dårleg forfatning, og vart riven. Den tidlegare Minde bru er nesten heilt lik den gamle Giljarås bru. Fagverksbrua er den eldste stålbrutypen her i landet. Dei er nagla saman, ikkje sveisa.

Etter 36 år utan uhell gjekk det galt

# Saknar tunnelarbeidar miljøet

*I 36 år arbeidde*

*Erik Litlehamar i tunnelar, og gjennom alle desse åra var han ikkje utsett for eit einaste uhell.*



Tekst og foto: Harald Sel

Fagleg dyktig og heldig, – sikkert ein kombinasjon, men våren 1997 var det iallfall slutt på hellet for den dyktige tunnelarbeidaren. Først fekk han ein strein over seg under arbeid i Torgrimslifjell tunnel på Austrumdalsvegen. Det gjekk i likaste laget, han slapp med sjukemelding i ei veke. Verre gjekk det nokre månader seinare, då han arbeidde i Strømsåstunnelen ved Drammen. Erik dreiv med sikringsarbeid frå shovelkorga, etter sprenging. Ei stor steinblokk datt ned frå tunneltaket, sneia bort i Erik sitt hovud og traff aksla hans. Deretter blei steinblokka knust mot rekkverket på korga, ein av steinane traff lårbeinet, som blei slått av.

Over eit år tok det før Erik blei heilt friskmeldt. Men aksla er på langt nær god. Foten er også stiv og svakare enn før. Nå arbeider han på anlegget Solland – Vassbotn på Ropeidhalvøya.

– Det går greit her og, men eg saknar tunnelarbeidarmiljøet. Men eg må nok berre sjå i augene at det er slutt med tunnelarbeid for min del, seier 59-åringen frå Etne.

## **Kraftanlegg og Suldalsvegen**

Erik Litlehamar tok til som tunnelarbeidar på kraftanlegg i Ålvik i 1961, då han var 23 år gammal. I 1974 fekk han arbeid med driving av Hylstunnelen på Suldalsvegen. På ein måte kom han heim. Frå Litlehamar ved Suldalsvatnet har han namnet og her var han fødd, men foreldra flytta til Etne då han var eit år gamal.

## **Frå tunnel til tunnel**

Sidan 1974 har Erik vore med på bygginga av dei fleste nye tunnelane i Rogaland, og dei har det blitt mange av: Eigerøytunnelen, Gilja, tunnelane mellom Ropeid og Saudasjøen, Byhaugtunnelen, Rennfasttunnelane og mange fleire. Og han har vore med tunnel-gjengen på prosjekt utanom fylket, Flekkefjord, Åndalsnes og nå til sist i Drammen.

## **Arbeid og brakkeliv**

– Du treivst med tunnelarbeidet?

– Ja, – jøss då. Eg treivst med både arbeidet og brakkelivet. Me var ein spesielt godt samansveisa gjeng, så eg opplevde eit greit og fint miljø. Det saknar eg.

Eg likte betre å bu på brakke enn på pensjonat eller hotell, som me f.eks. gjorde i Åndalsnes. Kafemat er ikkje mykje å trakta etter.

– Så du meiner at ein helst må ha eiga kokke for å få skikkeleg matstell?

– På somme anlegg, som f.eks. i Flekkefjord, stelte me oss sjølve og ordna med matlaginga. Det gjekk det óg, men det er sjølsagt ikkje det same som å få ferdig mat som ei god kokke har laga.

## **Frå handboremaskin til datarigg**

Sidan 1961, då Erik starta opp som tunnelarbeidar, er mykje endra. Han starta i krafttunnelane i Ålvik med handboremaskin. Seinare kom dei lufthydrauliske maskinane. Så kom datariggane mot slutten av 1980-åra. Dei gjorde ikkje det fysiske arbeidet særleg lettare, men med datariggane kom ein heilt ny arbeidsmåte.

– Me sto ved dei lufthydrauliske maskinane og styrte dei manuelt. Første gongen eg arbeidde med datarigg var i tunnelen ved Åndalsnes. Me streva ein del med den omstillinga. Det gjekk greit å bora manuelt, når ein var vand med det. I dag er me nokså hjelpelause dersom me misser skjermbiletet med boreprogrammet på datariggen.

## **Mindre sosialt samvær**

Om miljøet framleis er svært godt i tunnelarbeidarmiljøet, så har også det endra seg ein del, seier Erik. – Det har blitt mindre sosialt i dag enn tidlegare, då det var fleire folk på anlegga. Nå har ein stort sett berre kontakt med folka som ein arbeider saman med på skiftet. Og med ti timars skift i 12 dagar for deretter å ha fri i ni dagar, blir det lite sosialt samvær i fritida. Når me er på anlegget blir det stort sett arbeid, mat og soving.

## **Effektivitet og ulykkesrisiko**

Erik Litlehamar arbeidde 36 år i tunnel utan uhell. Så toppa det seg. I tillegg til dei to ulykkene han blei ramma av, opplevde han på kort tid også to nifse nestenulykker. Me spør han om effektivitetsjaget blir for stort i dag. Går det så fort at arbeidsplassen blir meir utrygg?  
– Eg trur nok det var tilfeldig, når så mange uhell kom tett etter kvarandre. Verne- og sikringsarbeidet blir teke alvorleg nok, det. På den andre sida er det klart at ein har eit stort press i dag, – det skal gå fort. Og nårting skal gå fort, er det sjølsagt ekstra viktig å ta vernearbeidet på alvor, seier Erik Litlehamar.

# NATURSTEINMURAR

Tekst og foto: Harald Sel

## Frå steinbukk til steinklo

Det kjem stadig nye vakre natursteinmurar langs vegane i Rogaland. I ein periode gjekk mange gamle, flotte murar av kilt strein i fyllingane. Det skjedde særleg under vegutbetringar i 1960- og 70 åra, f.eks. då ny E 18 (nåverande E 39) blei bygd frå Vest-Agder grense og nordover. Kunstverk blei borte. Men heldigvis er ein god del av desse kulturminna tatt vare på.

For omlag 20 år sidan kom dei første natursteinmurane av det nye slaget. Blokkene var ikkje lenger kilt og uthogde heilt nøyaktig. Litt sprik mellom steinane var akseptert. Og nå mura ein med maskin, utstyrt med steinklo, der ein tidlegare brukte spett og steinbukk. Ein flink maskinmurar kan lø opp til 40 kvadratmeter mur på ein arbeidsdag. På den gamle måten kunne det henda at ein berre la opp ein til to steinar om dagen. Men på ein måte vil me tru at dei er nokså like, både den gamle og den nye natursteinmuraren. Dei hadde- og har- det ein kallar «godt steinauga».

For omlag ti år sidan tok Statens vegvesen Rogaland så smått i bruk den nye maskinløings-teknikken. Naturstein-muren langs Rv 44 i Åsedalen ved Ganddal skal vera ein av dei første. Seinare har det auka på, år for år. Særleg skaut steinløinga fart etterkvart som det viste seg at dei ikkje berre er som kunstverk å rekna, – dei er også billigare. I dag kostar natursteinmur frå 25 til 50% mindre enn støypte murar og murar av ferdigelement. Så her kan ein trygt seia at ein får rikeleg utbytte, både estetisk og økonomisk.

## Steinløingskunstnaren

**Gunleif Borsheim og hans medhjelparar har bygd det meste av natursteinmurar på Statens vegvesen Rogaland sine veganlegg, sidan maskinløinga blei tatt i bruk. Første oppdraget hadde han langs Rv 44 ved Ganddal i Sandnes i 1988. Ti år seinare set han ei foreløpig krone på verket, ved oppsettinga av den 600 meter lange og 3 meter høge steingarden langs motorvegen (E 39), mot Smeaheia i Sandnes.**

Gunleif Borsheim hadde nesten ti års røynsle med steingardar, då han lødde sin første mur for Vegvesenet.

– Det starta for 20 år sidan. Eg hadde arbeidd med ein del dyrking for bønder på Jæren. Så fann eg ut at eg kunne bruka dyrkingssteinen til skiftegardar. Dermed kom eg i gang. Det badla fort på seg. Snart blei det steingard-løing på heiltid, fortel Gunleif Borsheim.

Muren som Gunleif Borsheim og medhjelparen hans, Sveinung Bore, set opp mellom Stangelandskrysset og Kvadrat, er den største han har bygd til nå. Han trur det blir Norges lengste natursteinmur.



Gunleif Borsheim (t.v.) og Sveinung Bore ved steimuren langs E 39 mellom Stangelandskrysset og Kvadrat.

– vakre og billige



Det er ei målsetting at Vegvesenet sine egne folk i framtida skal kunne byggja like fine murar som Gunleif Borsheim gjer. Her er Gunleif Borsheim (på maskinen) og Sveinung Bore i arbeid med muren langs E 39 ved Smeaheia. Med ein lengde på 600 meter og eit areal på 1800 kvadratmeter, er han truleg den største i sitt slag som er bygd i Norge.

## Utvikla egne folk

– **Natursteinmuring er spennande greier. Dette må også våre folk få høve til å vera med på. At dei er flotte byggverk og atpåtill er så rimelege å byggja, får meg til å tru at det er slike murar me kjem til å satsa på i åra framover, seier produksjonssjef Nils Lausund.**

I dag er nok Gunleif Borsheim steinløings-kunstnaren framfor nokon, iallfall i Rogaland. Difor har Vegvesenet brukt han svært mykje, og det kjem ein nok også til å gjera på nye anlegg. Men produksjonssjefen seier at det må vera eit mål at etaten sjøl, også i dette faget, skal ha høg kompetanse.

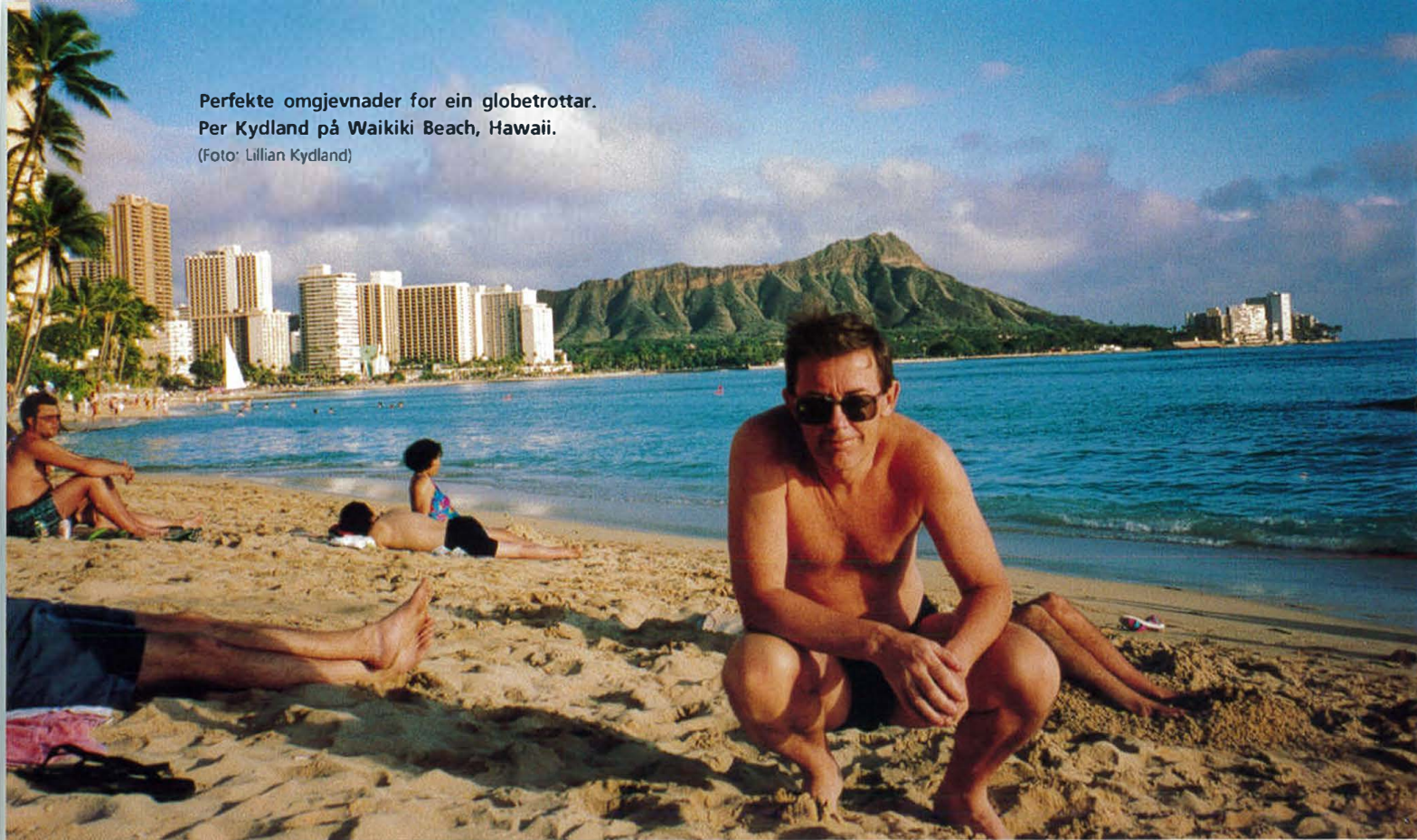
– Det er viktig både for den faglege utviklinga hos våre egne folk og for at me skal ha eit konkurranse-korrektiv til private steinlørarar, seier Nils Lausund.

Me har alt flinke folk på naturstein-muring, og eg trur at me har fleire i Vegvesenet som kan bli skikkeleg proffe på maskin-løing, seier anleggsleiar Odd-Magnar Nerland. Både på motorvegen og andre anlegg han har hatt ansvar for er det brukt mykje naturstein, både til murar og plastring. Til nå er heller lite av dette arbeidet utført av Vegvesenet sine folk. Men Odd-Magnar Nerland har god tru på at dette kan endra seg, slik at det i framtida blir bygd fleire naturstein-praktverk i eigen regi.

## Halve prisen

Natursteinmurane kostar i dag frå 25 til 50 prosent mindre enn betongmurar. Når det gjeld muren langs E 39 mot Smeaheia, blir prisen i underkant av 1 million kroner. Det er omtrent halve prisen av det ein betongmur ville ha kosta, seier anleggsleiar Odd-Magnar Nerland. Muren er ikkje berre eit syn for auga. Han skal også dempa støyen frå motorvegen mot boligområdet som skal koma i Smeaheia. Så her får me ikkje berre eit kunstverk av ein mur, men også ein billig støyskjerm.

Perfekte omgjevnader for ein globetrottar.  
Per Kydland på Waikiki Beach, Hawaii.  
(Foto: Lillian Kydland)



# Heile verda som hobby

Tekst: Birgit Høiland Gudmestad

*– Du finn meg stort sett her på kontoret, sa Per Kydland då han skulle intervjuast. Og det er greitt nok.*

*Han jobbar som seksjonsleiar på trafikkavdelinga på vegkontoret.*

*Men når karen først er på tur, er han ikkje enkel å finna.*

*Då kan han og kona like gjerne vera på Hawaii eller Tahiti, som på Svalbard eller i Alaska.*



Sebra er god mat for svoltne løver. På safari i Sør-Afrika kom jeopen Per og Lillian Kydland sat i kloss opptil løvene som låg og åt på eit ferskt bytte.

(Foto: Lillian Kydland)

Per Kydland og kona reiser på langtur så ofte dei kan, og kan knapt hugse siste gongen dei hadde ein feriedag heime på Tasta. Han har vore i 70 land på fem kontinent, og 23 gonger i USA, i til saman 35 statar. Men han har aldri vore på Mallorca, og han har ikkje vore på ei einaste gresk øy.

## Rutinerte globetrottarar

Per og Lillian Kydland følgjer ikkje alltid dei mest optrakka stigane, og søker ikkje mot dei mest opplagde turistfellene. Dei liker å planleggja reiseruta sjølve. Når dei så er av garde, køyrer dei eit

stramt program for å få med seg mest mogleg.

– Ein viktig del av turen er å få tak i brosjyrer og planleggja reiserute og stoppestader. Men me har då reist på ferdigpakka turar og, seier Kydland. Til dømes har paret vore på sju-åtte cruise i Karibia, eitt cruise til Alaska og eitt gjennom Panamakanalen. Ein gong reiste dei til England for å vera med på eit cruise langs norskekysten, og då var dei også i land i Stavanger, som turistar i eigen by.

Dessutan har dei vore på safari både i Kenya og i Sør-Afrika.

## Løvesafari

– Me tykte me hadde vore på ein alle tiders safari i Kenya, men den opplevinga bleikna då me kom til Sør-Afrika. Det er den største reiseopplevinga me har hatt til no. Me køyrde i open jeep og passerte berre meter frå løver som låg og togg på byttet sitt. Dyra var vane med bilane og brydde seg ikkje, berre me sat stille og ikkje reise oss opp, fortel Kydland.

– Eg er veldig glad i USA, og California er den staten eg liker aller best. USA er eit enkelt land å feriere i. Det same er Australia, der har me vore tre gonger og har opplevd mykje hyggeleg.

– Naturen, det særmerkte dyrelivet, opalgruvane og venlege menneske gjer Australia til eit triveleg land å vera turist i, seier han, og skildrar gruvebyen Coober Pedy, der samfunnet er bygd opp rundt opalgruvane. Der er det så varmt at mesteparten av husa ligg under jorda. Likevel blir det gjerne over 25 grader innandørs.

– Me har også blitt innvilga statsborgarskap og fått pass i Hutt River. Det er eit område som har «lausrive» seg frå Australia, og som no skriv ut eige pass, har eige postvesen og eiga kyrkje. Innbyggjarane, eit par hundre fastbuande, betalar ikkje skatt, og det var også ei skattekonflikt som førte til «sjølvstende-erklæringa» for 30 år sidan. Statsleiaren kallar seg Prins Leonard.

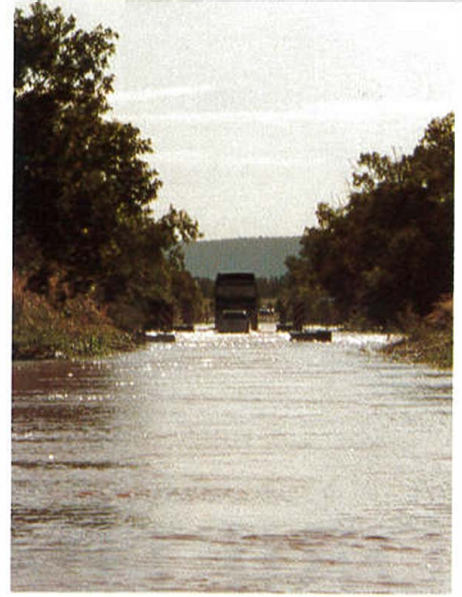
## Flaum og krokodiller

I store delar av Australia er det svært tørt, men ein gong opplevde Per Kydland og reisefølget hans at det finst unnatak. Det var nord i landet, mot slutten av regntida. Ei elv hadde fløymt over, og det sto 70–80 cm vatn over vegbanen over ei strekning på 2–300 meter.

– Dei som hadde jeepar og andre store bilar hadde ingen problem, men me hadde

Denne «elva» er ein etter måten fuktig vegstrekning nord i Australia. Per Kydland køyrer like bak bussen som skimtast langt framme, og resten av reisefølget vasser etter. Etter kvart fekk bilen motorstopp, og det viste seg at det var krokodiller i området. Men alle kom seg heldigvis uskadda over til slutt.

(Foto: Lillian Kydland)



personbil. Først var det ein annan liten bil som køyrde over, deretter tok eg sjansen. Vatnet slo over panseret, men det gjekk greitt til det var 50 meter att. Då kom det vatn i luftfilteret og motoren stoppa. Folk på andre sida kom vassande uti for å skuve meg siste biten. Inni bilen var det framleis tørt, men eg tykte eg måtte ut og hjelpe til sjølv. Dermed opna eg døra... Det tok fleire dagar å tørke innsida på leigebilen.

– Lillian og dei to andre i reisefølget vassa over, og det gjekk bra. Det var først etterpå at me fekk vita at det var krokodiller i området.

Per Kydland hadde sin første tur utanlands då han var tjue år. Men det var ikkje før han gifta seg med Lillian at reiseinteressa tok seg opp. Og dei siste ti åra har det verkeleg teke av, seier han sjølv.

Reisinga har vorte hovudhobbyen hans. – Hadde eg hatt meir pengar og meir ferie, trur eg ikkje eg hadde hatt noko problem med å reise halve året.

Per og Lillian Kydland har ikkje hatt alvorlege problem på reisene sine, og det er ingen stader dei absolutt ikkje vil reise tilbake til. Men Per Kydland har likevel visse preferansar:

## Sør-Amerika neste

– USA og Australia er topp. Hawaii er fascinerande og Tahiti er den vakraste øya eg har sett. Kina og Austen elles trekkjer ikkje så mykje, bortsett frå Singapore, som er ein interessant by. Egypt-turen vår er den turen der me lærte mest historie. Marokko var ikkje noko spesielt. Eg er litt lei for at me ikkje kom oss til Sovjet medan det enno var Sovjet. No er det først og fremst St. Petersburg som står på ønskelista. Ekteparet Kydland har elles ikkje vore så mykje i Aust-Europa, men dei har besøkt alle dei nordiske landa, bortsett frå Island. Norgeskartet har også kvite flekker, til dømes har dei aldri vore i Nordland fylke.

– Når me planlegg turar bruker me gjerne å setja ein ring rundt Europa, og så unngår me alt som er innanfor ringen, fleiper Kydland.

Slik har dei visst gjort det no i haust, i alle fall. Dei har alt byrja nedteljinga til neste langtur.

– Me har ikkje vore så mykje i Sør-Amerika. Det vil me gjerne retta opp no, seier Per Kydland. 29. oktober legg han og kona av garde på ein 14 dagars rundtur.





Parti av vegen til Viglesdalen.

# DRIFTE- VEGEN *til Viglesdalen*

Tekst og foto: Lewy Dalen

Vegen gjennom Viglesdalen i Hjelmeland kommune er fra 1800 tallet og var opprinnelig en gammel drifteveg som hadde stor betydning for bøndene i Årdal, grunnet fjellbeite.

I Viglesdalen bodde folk til ca 1850, og det fortelles at det var to gårdsbruk og flere støler. Det var flere setesdøler som slo seg ned her etter gjennomferdsel. Setesdølene reiste ofte denne vegen i forbindelse med handel med Ryfylke og Stavanger.

## Utbedring 1907-1912

I 1907 startet vegvesenet arbeidet med utbedring av driftevegen der hvor det var lite fremkommelig. Kostnaden for arbeidet ble kr 26.739.79. Vegen er 6430 meter lang og 1.5 meter bred og arbeidet ble ferdig i 1912.

Det var svenske arbeiderer som stod for arbeidet, og disse ble innlosjert i Årdal. Opprinnelig ble vegen i 1894 planlagt fra Årdal og helt inn til Nilsebu. I 1908 vedtok likevel fylkestinget at arbeidet med vegen skulle avsluttes i Viglesdalen. Årsaken til det, var at beiteområdene ble solgt som jaktfelt.

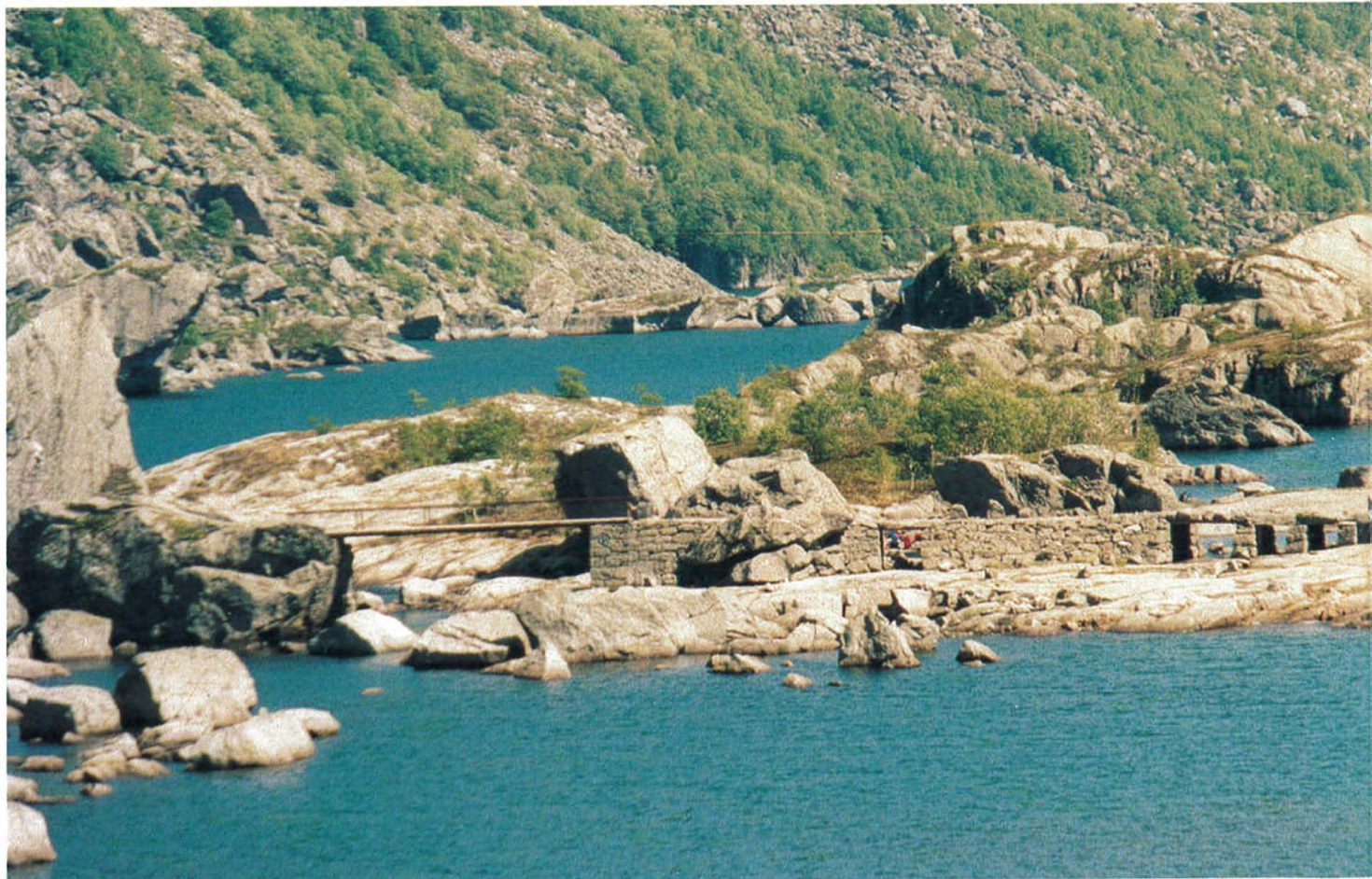
## Drifteveg og fylkesveg

Vegen ble klassifisert som drifteveg, og fylkestinget vedtok i 1909 forbud mot bruk av slede, unntatt på vinterføre. Under den store omklassifiseringen av vegnettet i 1965 ble vegen medtatt på listen over de veger som skulle bli opptatt som fylkesveg. Det ble likevel aldri bevilget midler til vegen. En vegvokter gikk med jevne mellomrom strekningen for å holde den istand. Utgiftene til dette ble belastet andre fylkesveger i området. Vegen ble i 1984 overført til Hjelmeland kommune.

## Fotturistveg

Det er ingen saue- eller krøtterdrift å se på vegen i dag, men vegen er tilknyttet Stavanger turistforing sitt løypenett og det er fotturister som bruker den gamle driftevegen.

Store deler av vegen er steinsatt, og langs deler av vegen er det flere murer, like intakte og fine som under byggingen. Hiafossen er et naturlig rastested. Vannmengden i fossen varierer, alt etter reguleringen av vassdraget, men er likevel et flott skue.



Brua mellom Hiavatnet og Viglesdalsvatnet.





Hiafossen, der mange tar en pause under turen mellom Nes og Viglesdalen.

### Veg- og brubbyggingskunst

Mellom Hiavannet og Viglesdalsvannet er det en større 4 løps steinbru i utrolig god stand. Den som har stått for utførelsen har neppe fått lærdommen fra Trondheim eller andre steder hvor dagens forståelse har vært. Nei, byggverket vitner om lang erfaring og god innsikt i arbeidet. Selv små detaljer som mindre sideløp er nøyaktig uthulet og tilpasset. Langs Viglesdalsvannet er vegen lagt nesten helt ned til vannet med slett og fin steinsatt veg med stabbesteiner.

Turen fra Nes og inn til Viglesdalshytta tar 2 timer i passelig gange, om enn med noen harde kneiker, og er en flott opplevelse. God tur!



# FOTOBOKSAR passar farten

Sidan 23. september har det stått tre grå fotoboksar og vakta trafikken på riksveg 44. Etter kvart kjem det fire til, slik at denne hardt trafikkerte vegen til saman får sju kontrollpunkt.

### Tekst og foto: Birgit Høiland Gudmestad

Irene Stangeland på trafikkseksjonen skal arbeide med fotoboksane på heiltid, og Odd Magne Sørfossmo skal ha ein kontroll- og leiarfunksjon. Trafikkseksjonen har to kamera som blir flytta mellom boksane, og i samråd med politiet skal Sørfossmo avgjerda kor desse kameraene skal vera.

– Etter kvart vil me få oversikt over fartsnivået på vegen. Me ønskjer få ned farten, for det er ikkje tvil om at ulukkene på denne vegen har samanheng med høg fart. I løpet av ganske kort tid kan vi måle om fotoboksane dempar fartsnivået. Etter kvart vil vi òg kunne sjå om talet på ulukker går ned. Dersom vi kan redusere både farten og talet på ulukker, har vi nådd heile målet, seier Sørfossmo.

– Dette er nytt for oss, men metoden har vore prøvd i ti fylke dei siste ti åra. Erfaringane har berre vore positive. Ulukkene har vorte reduserte med

mellom 30 og 80 prosent, og i snitt har vi hatt ein nedgang i personskader på 26 prosent. Vi er nøkterne, og ventar oss 20 prosent færre personskader. Riksveg 44 er ein vanskeleg veg; det er stor trafikk, få kryss med venstresvingfelt og mange uoversiktlege tilkomstvegar. Dessutan er det mange traktorar på vegen, og då blir det gjerne lange køar og farlege forbikøyringar, seier Odd Magne Sørfossmo.

På sikt ønskjer trafikkseksjonen å få digitale kamera med online samband til ein overvakingssentral. Men førebels må Irene Stangeland rekna med å bruke ein del tid på å køyre rundt og skifte film og flytte kamera. Kameraene blir programmerte til å knipse bilete av køyretøy som passerer med for høg fart, og filmene blir kontrollerte på vegkontoret. Ut frå biltype og registreringsnummer blir eigaren funnen gjennom køyretøyregisteret. Deretter blir filmar og namn leverte til politiet, som avgjer om dei skal gå vidare med saka.



Odd Magne Sørfossmo granskar den første filmen som er teken av fartssyndarar på riksveg 44. Både bilnummeret og andletet på føraren kjem tydeleg fram på skjermen.

Hovedbygget tar form.  
Kuppelen på taket vil gi en fin  
lyseffekt i ekspedisjonen.

Eivind Stranden, som her  
ekspederer Bjørn Fjermestad,  
har mye positivt å si om sin  
nye arbeidsplass.



## Ombygging og nybygg – Bærheim vegstasjon

# Ikke problemfritt, men gode framskritt

**Tekst og foto: Johannes Bø**

Arbeidet ved Bærheim vegstasjon er nå kommet inn i en fase, hvor hele hovedbygget er berørt med ombygging og renovering. Tilbygget er forlengst oppreist og tett, mens lager- og servicebygg stort sett er ferdig og tatt i bruk. På disse ble det foretatt en foreløpig ferdigbefaring før lokalene ble tatt i bruk, men noen mindre detaljer gjenstår enda.

Også verkstedet er nå sterkt berørt av ombyggingen. Her skal det legges nytt slitelag på gulv, samt nytt varme- og ventilasjonsanlegg. Det skal også gjøres endel ombygninger og tilpasninger med bl.a. nytt formannskontor og eget verksted for arbeid tilknyttet elektro- og sambandsutstyr m.m. Verkstedet har- og vil fortsatt få- en periode med vanskelige arbeidsforhold mens disse arbeidene pågår, men med fleksibilitet fra begge parter har dette likevel gått rimelig bra.

Det har etter hvert blitt mange endringslister mot entreprenørene, noe som har medført tilleggskostnader. Dette har stort sett gått på uforusatte ting som oppdages ved riving, ting som har blitt uteglemt i forprosjektet eller etteranmeldte behov/ønsker fra brukerne. I prosjektkalkylen er det imidlertid lagt inn en reservepott til slike ting, som foreløpig holder.

Av større tillegg kan nevnes brannsikring av eksisterende kontorfløy mot verkstedet, etter krav fra brannvesenet. Her er det pålegg om ekstra brannisolering av skillevegg mellom kontordel og verksted (inn og utvendig), samt nye brannsikre dører for alle kontorer i eksisterende kontorfløy. Dette var ikke medtatt i anbudsbeskrivelse fra konsulentfirma og er kommet som et krav i etterkant av byggestart.

Som nevnt har noen allerede flyttet inn i ferdig ombygde lokaler. De som har sin daglige arbeidsplass på lageret (kaldt og varmlager), har fått en vesentlig

forbedring av arbeidsmiljø. Nye, lyse og trivelig kontor/lagerlokaler er det blitt for både Willy Tveit, Eivind Stranden og Rolf Næss. – «Dette er som dag og natt mot det vi hadde før», sier Eivind Stranden. «Lyst og fint, bedre oversikt – ja, alt er egentlig blitt bedre», sier Stranden mens han er i ferd med å ekspedere sjåfør Bjørn Fjermestad over disk.

Så får vi bare håpe at de som i dag må si akk og ve, kan istemme det samme når de etter hvert kan ta nye og oppussede lokaler i bruk.



Kjell Torgersen tar gjerne en liten «underentreprenørjobb» for prosjektet.

# Kryssord

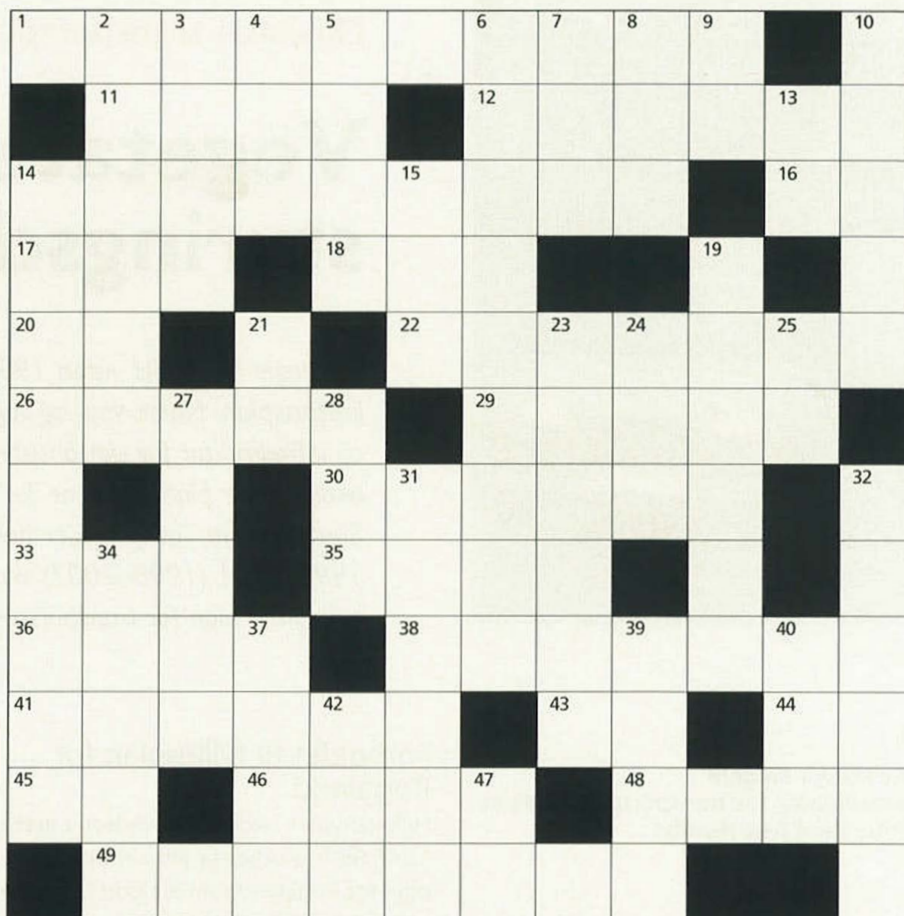
## nr. 5/98

### VANNRETT

1. Fargeløs
11. Konsertsal
12. Enerom
14. Faresone
16. Hyl
17. Naturfiber
18. Firma i reinholdsbransjen
20. Drikk
22. Foretrede
26. Fett
29. Gjerrig
30. kaffemat
33. Oppdrett
35. Mannsnavn
36. Sekundær
38. Leseselskap
41. Skvallerkål
43. Los Angeles (fork.)
44. Ullhår
45. Magnesium (fork.)
46. Gå utenom
48. Fugl
49. Heis

### LODDRETT

2. Tannråde
3. Vrak
4. Nordmann
5. Máze
6. Salt av tiosvovelsyre
7. Firma i reinholdsbransjen
8. Karbon
9. Klokka (fork.)
10. Fjellkjede i Afrika
13. Gull (kjemisk symbol)
14. Kniven på strupen
15. Samordningsseksjonen
19. Faktiske
21. Meditere
23. Utenpåplagg
24. Fryse
25. Ukjent identitet
27. Foredragsholder
28. Rådet for videregående opplæring
31. Amerikansk delstat
32. Japansk festplagg
34. Leie
37. Minske seilføringa
39. Klovn
40. Rovdyr
42. Vannplante
47. Artikkel



Løsningen på kryssord nr. 5/98 sendes til:

**RYGJAVEGEN**

**Postboks 197, 4001 Stavanger**

Innen 15. november 1998

Innsendt av: .....

Adresse: .....



Rett løsning nr. 4/98

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

**Vinnere av kryssord nr. 4/98**

**Else-Britt Kvinnesland**  
Jørpeland

**Yngvar Pedersen**  
Tønsberg

# Vegetaten sitt nye styringsdokument

*Stortinget behandla våren 1997 Norsk jernbaneplan, Norsk luftfartsplan, Norsk veg- og vegtrafikkplan og melding om hamner og infrastruktur for sjøtransport samt ei særskild melding om dei økonomiske planrammene for transportsektorane. I samsvar med Stortinget sitt ynskje under behandlinga av planane for perioden 1998–2001 (1998–2007) skal Regjeringa våren 2000 leggja fram ein samla plan for transportsektorane for perioden 2002–2011.*



Av Halvor Folgerø  
koordinatør for transportplanarbeidet  
Foto: Bård Asle Nordbø

## Retningslinjer

Samferdsels- og Fiskeridepartementet sende sommaren 1998 ut dei fyrste retningslinjene for etatane sitt arbeid med planen. Desse omhandlar følgjande punkt:

- Generelle politiske rammer for planarbeidet
- Stortingsmeldinga si form og innhald
- Planprosess og samarbeid
- Innhald i plandokumentet frå etatane
- Føringer for arbeidet med utfordringsdokumenta
- Økonomiske rammer
- Analyseverktøy og analyseføresetnader

Som nemnt ovanfor vil den nasjonale transportplanen omfatta fire transportetatar: Jernbaneløypene, Kystverket, Luftfartsverket og Statens vegvesen. Vegvesenet er gitt ei spesiell rolle ved at etaten har fått eit koordineringsansvar både sentralt og lokalt. På fylkesnivå inneber dette at vegkontoret har fått i oppgåve å koordinera etatane sitt planarbeid og å leia det fylkesvise samarbeidet mellom etatane, fylkeskommunen og fylkesmannen.

## Forholdet til fylkesplan for Rogaland

Fylkesutvalet i Rogaland vedtok i møte 15.06.98 å utarbeida ein samferdselsplan for Rogaland som eit ledd i arbeidet med den nasjonale transportplanen. Sidan det vil vera ein nær samanheng mellom denne samferdselsplanen og det nasjonale dokumentet, er det semje om at oppgåvene blir sett under eitt og at ein samkjører arbeidet administrativt og politisk. Dette inneber bl.a. at vegsjefen også leiar arbeidet med samferdselsplanen. Opplegget vil fanga opp det sentrale pålegget om eit nært samarbeid med fylkeskommunen i planfasen.

## Utfordringsdokument

Som ein del av prosessen skal etatane, som nemnt, leggja fram felles, fylkesvise utfordringsdokument som skal medverka til eit fagleg grunnlag for ein offentlig debatt om sentrale utfordringar og verkemiddelbruk innanfor transport-

sektoren. Viktige tema for vårt fylke vil m.a. vera desse:

- Framstilling av grunnlagsdata for utrekning av framtidig transportbehov
- Omtale av utviklinga i fylket for dei ulike transportformene
- Omtale av transportsystemet, herunder internasjonale samband
- Utfordringar for Rogaland på transportsektoren
- Storbyutfordringar på Nord-Jæren
- Aktuelle/moglege verkemiddel
- Vektlegging av dei viktigaste utfordringane i tida fram mot 2011

Utfordringsdokumentet skal vera ferdig innan 15. desember i år. Dokumentet vil bli sendt ut på høyring lokalt og vil også bli behandla av fylkestinget. I tillegg til å vera eit viktig grunnlag for det etterfølgjande plandokumentet, vil det lokale utfordringsdokumentet også danne innspel til arbeidet med nasjonalt utfordringsdokument.

## Milepelar i arbeidet

- 15. des. -98: Frist for framlegging av dei lokale utfordringsdokumenta
- 1. febr. -99: Frist for felles nasjonalt utfordringsdokument frå etatane
- 15. febr. -99: Frist for fylkespolitisk behandling av dei lokale utfordringsdokumenta
- 1. sept. -99: Eit felles plandokument frå etatane vert sendt til departementa og til fylkesvis høyring
- Des. -99 : Frist for fylkespolitisk behandling av plandokumenta frå etatane
- Mars 2000 : Regjeringa legg fram stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan
- Våren 2000: Stortinget behandlar Nasjonal transportplan



## Etatane sitt plandokument

Etatane skal innan 1. september 1999 utarbeida eit felles plandokument. Dokumentet skal leggja til rette for politiske vedtak om overordna prioriteringar knytt til:

- Langsiktig utvikling av eit heilheitleg nasjonalt transportsystem
- Fordeling av økonomiske rammer mellom sektorane og innan kvar einskild sektor
- Bruk av andre økonomiske og administrative verkemiddel som ligg innafør etatane sine ansvarsområde

Det skal gjerast greie for etatane sine faglege vurderingar av utfordringar og forslag til prioriteringar og tiltak i plan perioden. Vi skal også visa verknader av forslag til innsats og av alternative innretningar/prioriteringar i perioden. Det er vektlagt at planen skal baserast på verkemiddel som ligg innafør transportetatane sine ansvarsområde. Etatane kan derimot som ein del av arbeidet (og etter drøfting med departementa)

ta opp eventuelle forslag til ny eller meir omfattande verkemiddelbruk innafør sine ansvarsområde. Plandokumentet vil, som nemnt, vera felles for dei fire transportetatane og skal sendast ut til høyring i perioden september–desember 1999 samtidig som det vert sendt til departementa. Fylkeskommunen sin uttale skal sendast direkte til Samferdselsdepartementet. Det er viktig å vera klar over at vi denne gongen ikkje skal laga fylkesvise plandokument. Men i tilknytning til den fylkesvise høyringa vil det bli vist meir detaljert kva planen vil føra til for det einskilde fylket.

## Transportkorridorar og storbyområda

Ein sentral del av planen vil vera å omtala utfordringar og prioriteringar i definerte transportkorridorar. For Rogaland er det førebels definert to korridorar:

- Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger
- Kristiansand–Stavanger–Bergen–Ålesund–Kristiansund–Trondheim

Vi har i vårt fylke etterlyst korridoren Haugesund–Drammen–Oslo og vil arbeida for at han blir tatt med i det endelege planmaterialet. I tillegg vil det også bli særleg fokusert på korleis vi skal få løyst transport- og transportskapte problem i storbyområda. For Rogaland vil dette i første omgang omfatta storbyområdet på Nord-Jæren. Men vil vi også ta opp dei problemstillingane vi står overfor på Haugalandet med den store aktiviteten som det vert lagt opp til her dei neste åra.

## Stortingsbehandling

Nasjonalt transportplan 2002–2011 skal leggjast fram for Stortinget våren 2000. På grunnlag av Stortinget si behandling vil departementa gi vidare føringar for arbeidet med dei sektorvise handlingsprogramma, m.a. endelege økonomiske rammer. Det er såleis fyrst ved utarbeidinga av handlingsprogramma at etatane vil leggja fram eigne planar. Dette arbeidet skal utførast hausten 2000 og med fylkeskommunal behandling vinteren 2001. Takten i gjennomføringa av planane blir i neste omgang fastsett gjennom dei årlege budsjettbehandlingane i Stortinget.

## Samordning og prioriteringar

Arbeidet med nasjonal transportplan vil krevja stor innsats i 1999 og 2000. Men vi har lang erfaring med denne type planlegging og har også eit godt grunnlagsmateriale å byggja på gjennom ulike transportplanar, fylkesdelplanar og andre plandokument. Det nye denne gongen er at det skal lagast eit felles dokument for dei fire transportetatane, noko som m.a. vil føra til at det allereie i planfasen må gjerast økonomiske prioriteringar mellom transportsektorar. Vegsjefen kommenterte dette i det førre nummeret av Ryggjavegen i «Vegsjefteigen» og hevda at vegvesenet vil vera tent med å få ei samanlikning med andre transportmiddel. Eg er einig i denne vurderinga, men likevel vil vi stå framfor nye og spanande utfordringar i det planarbeidet som no ventar oss.

## Hva ønsker vi oss av røyken?

*Får vi det vi ønsker oss og noe på kjøpet også?*

Alle er klar over at tobakksrøyken som vi mer eller mindre frivillig drar ned i lungene formidler kontakt med tjære og andre irriterende, nedbrytende og kreftframkallende stoffer til kroppen og spesielt til respirasjonsorganene. Men det er jo ikke *derfor* folk røyker, en røyker søker etter det han/hun opplever som positivt med røyken, en avslappende, gjerne sosial stund.

Det er to ting som er koplet opp til denne opplevelsen, det giftige, narkotiske, sterkt vanedannende stoffet nikotin og de *vanene* og minnene som røykere etter hvert får om selve røykingen.

Det er røyken etter frokost, eller kanskje før frokost også, når en kommer på jobb, når en møter en venn, eller en en helst ikke ville møtt, når en tumler med et problem, eller bare for å nyte en røyk eller stille røyksuget. For røykere er det ikke mange situasjoner som *ikke* passer

for en røyk eller hvor det hadde smakt godt med en røyk enten det passer eller ikke.

Slutte å røyke? De fleste sier at røyksuget, kravet om nikotin, det er *ikke* det vanskeligste. Det er vanen, knyttet opp mot de (hyggelige) stundene hvor en røyker samtidig, som er vond å vende. Det finnes nå opplegg som kan gi gode bidrag til å takle begge deler. Hos HMS-stab kan du få en «røykedagbok» som vi synes er ganske god, og du er også velkommen til en «røykeprat» uten pekefinger.

Det ingen liker med røyken, er de skadelige virkningene. Vi liker ikke å leve med den økte risikoen for lungekreft, hjertelidelser, røykebein, emfysem og kronisk bronkitt. Vi liker heller ikke den skaden alle tobakksrøykere får, nemlig redusert lungekapasitet, som etter førti år kan føre til tung pust i den minste bakke for ikke å snakke om problem med å løpe. Vi liker ikke at noen, enten det er barn eller arbeidskamerater utsettes for skade pga. andres røyking.

Det blir et spørsmål om hva som skal veie tyngst i regnskapet, egen nytelse nå eller skader på seg selv og andre seinere. Skal en tenke kortsiktig eller langsiktig? – Den dagen sykdommen er et faktum er det neppe mange som *ikke* ønsker at de

hadde tenkt langsiktig. (Remember Yul Brunner «Whatever you do, don't smoke»?) Alle ser jo klart at ikke-røykere ikke har noe dårligere livskvalitet enn røykere, enten de aldri har røykt eller har røykt før. Men det er dette med at *alt er en overgang*, som reven sa. Selv overgangen fra røyker til ikke-røyker kan en overleve, spør dem som har røykt før. Noen vil tilogmed si at de synes livskvaliteten er blitt *bedre* etter at de sluttet å røyke. Bare det kan kanskje være grunn nok til å bestemme seg for å *prøve* å slutte? Du har sluttet å røyke hver morgen, – helt til du tar dagens første røyk.

I høst kommer forresten et hjelpemiddel som skal dempe nikotinhungeren samtidig som det tilfredsstiller behovet for å ha noe å holde i handa og suge på, nemlig en *nikotininhalator*.

Allright hvis en ikke bare går over fra å være røykslave til nikotinslave, – men tjæra blir en i alle fall kvitt.

Lykke til, både røykere og ikke-røykere!

Børge Skeie,  
bedriftslege



Frå Rv 505 ved Oppstad i Hå  
Foto:Lewy Dalen



Unni Johnsen er den første i Statens vegvesen Rogaland med fagbrev i kontorlag.



*Fagbrev i kontorlag:*

## Unni først – mange kjem etter

Tekst og foto: Harald Sel

På vårparten 1999 skal over 20 kontorlag i Statens vegvesen Rogaland avleggja den praktiske prøven for fagbrev. Når alle, forhåpentlegvis, kan ta imot fagbrevet i kontorlag, er det berre ei i etaten som har gjort dette tidlegare. Unni Johnsen ved Egersund veg- og trafikkstasjon var først og slår dei med omlag eit år. I juni fekk ho sitt fagbrev.

Ordninga med fagbrev i kontorlag var

ny i 1996. Då AOF i Dalane i 1997 starta opp kveldskurs for kontorlag som ville dyktiggjera seg til kontorlagprøven, melde Unni seg på. I eit skuleår sat ho på skulebenken fire timar to kveldar i veka, og det etter ein full arbeidsdag ved kontoret på vegstasjonen.

– Det var hardt. Men når ein er motivert er det utruleg kva ein klarar, seier ho. Og klarde det gjorde ho, først teoretisk eksamen og seinare fire dagars praktisk fagprøve.

– Eg har hatt stort utbytte av undervisninga. Eg føler at eg står betre fagleg rusta og eg har lært mykje som eg har

nytte av i arbeidet. I det heile, eg føler at eg generelt har utvikla meg sjøl gjennom dette undervisningsopplegget, seier Unni. – Og nå har du fått eit bra lønnslegg? – Enno har eg ikkje fått lønnslegg, og eg veit heller ikkje om eg får det, er svaret me får på det spørsmålet.

Pensum for å få fagbrev i kontorlag tilsvaret dei to første åra i vidaregåande skule, det såkalla VK1. Viktigaste faga er arkivlære, bedriftslære, engelsk, økonomi og kontoradministrative rutiner. EDB har ein brei plass, både tekstbehandling, rekneark, presentasjonsprogram og databaseprogram.

## Nye lærlingar

Tekst og foto: Liv Rettedal

I august starta ti ungdommar som nye lærlingar i Statens vegvesen Rogaland, fordelt på åtte ulike fag.

Rasmus Risa og Lars Søyland er lærlingar innan anleggsmaskinreparatørfaget.

To jenter, Tone Irene Stenberg og Lena Ollestad, har tatt til med veg- og anleggsgaget. Odd Are Tveit er lærling i tunnel- og fjellarbeid, Morten Jelsa i kontorlag, Pål Fuglestad i betongfaget, Kjell Jone Nygård i anleggsmaskinførarfaget, Svein Tore Eikeskog i grafisk fortrykkfag og Ole Morten Tollefsen tek lære i serviceelektronikk.

Som oppstart på læretida hadde alle ti ein dags samling på Vegkontoret. Her fekk dei informasjon om Statens vegvesen, om rettar og plikter som lærling og lærlingepanar blei gjennomgått.



Dei nye lærlingane samla utanfor Vegkontoret. Frå venstre: Tone Irene Stenberg, Lena Ollestad, Kjell Jone Nygård, Pål Fuglestadf, Odd Are Tveit, Ole Morten Tollefsen, Lars Søyland, Svein Tore Eikeskog, Rasmus Risa og Morten Jelsa.

– Omsorg er viktig. Lederne må ta vare på folk.  
Dessuten er det viktig å gi klare beskjeder,  
både ros og ris, sier Hanne Hermanrud.  
Hun har vært ansatt på vegkontoret, som  
seksjonsleder for personalseksjonen, siden 1. april.

# Ærlighet i personalpolitikken



Den autoritære lederstilen er ute, mener Hanne Hermanrud, seksjonsleder for personalseksjonen på vegkontoret.

**Tekst og foto:**  
Birgit Høiland Gudmestad

– Personalpolitikk er å utøve lederansvar. Hvordan det blir gjort, avhenger av hvilke prinsipper og verdier vi bygger på. Vegvesenet sentralt arbeider nå med å finne fram til et felles verdigrunnlag, og dette arbeidet er ikke ferdig. Om dette kommer til å gi seg store utslag i praksis, vet vi ikke ennå. Det kommer an på hva hver enkelt leder velger å legge vekt på, sier Hanne Hermanrud.

## Omveltninger

Mange av de ansatte i vegvesenet har opplevd store endringer på arbeidsplassen, og trolig er enda flere endringer på veg. Hermanrud har opplevd alt dette før. Hun har arbeidet med personalspørsmål i Televerket, seinere Telenor.

– Der var det ikke bare ei endring, men ei hel rekke med endringer folk måtte forholde seg til, sier hun.

Hun mener det er naturlig at det oppstår spenninger og uenighet når det skjer endringer i en organisasjon med mange ansatte.

– Grunnene til at lederne tar de beslutninger de gjør, kommer ikke alltid godt nok fram. Det blir misforståelser, og folk

spekulerer på hvorfor det blir som det blir. Men de ansatte har jo medbestemmelsesrett. Både gjennom organisasjonene og personlig kan de påvirke utviklinga, streker Hanne Hermanrud under.

## – Betroelser

Hun forteller at det hender folk kommer innom personalseksjonen og betror seg til dem.

– Noen kommer for å få konkrete råd, andre har bare behov for å snakke ut. Dersom det er en lederavgjørelse som er årsak til bekymringene, kan vi i mange tilfeller også utdype, klargjøre og rydde tvil av veien. Folk har jo ulike erfaringsbakgrunn. De kan oppfatte beskjeder ulikt, trekke feil slutninger eller komme i tvil. Ting som i utgangspunktet er godt ment, kan bli oppfatta negativt, sier Hermanrud.

De prinsippene og verdiene en tror på og bygger personalpolitikken på, er viktige nok. Men hvordan en opptrer i hverdagen, betyr mer, mener hun.

– Den beste måten å påvirke folk på, er sjøl å gjøre slik en sier at en skal. Det er ikke nok å bestemme i ledermøter hvordan saker skal håndteres. Lederne må vise det i praksis, gjennom måten de opptrer og løser saker på, sier hun. Folk flest er tenkende, sjølstendige mennesker,

ofte godt utdanna til jobben de skal gjøre. For lederne betyr det at de i mindre grad blir faglige ledere og i større grad tilretteleggere. Den autoritære lederstilen er ute, mener Hanne Hermanrud.

## Når det blåser

– Det stilles andre krav til lederne når det er endringer i organisasjonen. En ting er at de må håndtere et helt annet regelverk, en annen ting er forholdet til de menneskene som blir berørt av omstillinger. Det er den lederen som møter de ansatte direkte, ute i avdelingene, som må motivere og hindre at folk blir frustrert. For sjøl om det ikke er på tale med oppsigelser, kan folk være redde for å bli overført til en annen type jobb med en annen status og med andre kollegaer, sier Hermanrud.

Men håndterer en regelverket rett, skal det redusere utryggheten, mener hun. En av oppgavene til personalseksjonen er å bistå avdelingene i gjøre vanskelige ting riktig.

– Ærlighet er viktig. Når det blir endringer, bør de det gjelder få vite det. Sjøl om sannheten kan virke brutal, er det viktig at folk får vite hva de må forholde seg til. Å gå rundt å frykte noe en ikke vet hva er, er det verste, mener Hanne Hermanrud.



## Nye medarbeidarar



**Ingrid Hansen**  
Vikariat som fullmechtig  
Haugesund trafikkstasjon  
frå 15. september



**Erlend Aksnes**  
Avdelingsingeniør  
Egersund trafikkstasjon  
frå 1. oktober (engasjemet frå 14. april)



**Anita Johanne Jørgensen**  
Sekretær  
Haugesund trafikkstasjon  
frå 26. oktober



**Kolbein E. Torland**  
Avdelingsingeniør  
Haugesund trafikkstasjon  
frå 1. desember

## for 25 år sidan

Rygjavegen nr. 1-1973



### Vår nye vegsjef – Chester Danielsen

«Når det gjeldet vegvesenets egne funksjonærer så er det en åpen dør her. De skal kunne komme inn når de vil, og hvor ofte de vil.»

Hvor godt beskriver ikke disse ordene vår nye vegsjef. I den tiden han har vært her har han skaffet seg det ry at her er en kar vi kan snakke med, en likandes kar. Svært ofte blir mennesker i sjefsstillinger omgitt med avstand og respekt helt uforskyt. Vi ønsker å gi de av våre lesere som ikke til daglig treffer vegsjefen en skisse av hvem denne mannen er og hvilke planer han har.

(Innledningen til et lengre intervju med Chester Danielsen.)

## Jubilantar

### 50 år

#### Tor Svein Nordbø

Stavanger trafikkstasjon/Tau veg- og trafikkstasjon  
29. oktober

#### Tor Norheim

Produksjonsavdelinga, Haugesund  
31. oktober

#### Knut Utaaker

Tunnel og betongseksjonen  
17. november

#### Tor Sverre Abelvik

Produksjonsavdelinga, storby  
20. november

#### Rolv Warland

Tunnel- og betongseksjonen  
29. november

### 60 år

#### Kåre Heigre

Produksjonsavdelinga, samordningsseksjonen  
6. november

#### Harald Noraas

Utbyggingsavdelinga, laboratorieseksjonen  
17. november

#### Bjarne Bjustveit

Verkstedseksjonen, Bærheim  
3. desember

## Tenk tidleg på pensjonen

Statens pensjonskasse bruker lang tid på å handsame pensjonssøknader, og det er difor lurt å søkja i god tid. Det gjeld særleg dei som vil søkja om avtalefesta pensjon. Ein må rekna med at det går fire månader frå søknaden vert sendt til pensjonen vert innvilga. I Statens Pensjonskasse forklarar dei dette med at regelverket er svært komplisert, og at sjølve sakshandsaminga består av fleire ledd.

– Det kan sjølvstakt òg skje feil, både hjå oss i vegvesenet, i pensjonskassen og hjå søkjaren sjølve. Dersom det er pensjonskassen som har skulda, har søkjaren krav på renter, seier Torstein Rein-Larsen på personalseksjonen.

– Når ein først har bestemt seg for å bli pensjonist, bør ein vera tidleg ute. Då blir det ein smidig overgang frå inntekt til pensjon, og ein slepp stopp i inntekta. Alle må søkja om å få pensjon, anten det gjeld uførepensjon, førtidspensjon eller om ein har nådd den alderen at ein må pensjoneraast, strekar Rein-Larsen under. Han nemner særleg dei som skal ha uførepensjon:

– Ein kan ikkje få sjukeløn meir enn eitt år. Dersom ein har vore sjukmeldt i åtte månader, og det er grunn til å tru at ein ikkje blir arbeidsdyktig dei neste fire månadene, lønner det seg å søkja om uførepensjon slik at ein ikkje får avbrot i inntekta. Skulle det visa seg at ein kan byrja å arbeida att likevel, er det ein enkel sak å trekkja søknaden tilbake. Men kjem ein derimot med søknaden i siste liten, vil det likevel ta fire månader å få den innvilga, seier Torstein Rein-Larsen.

# Omstilling — trussel eller utfordring

Av trafikksjef Svein Magne Olsen



Det skjer mye i Vegvesenet for tiden. Ikke før har vi fått den nye organisasjonen på plass, så skal vi evaluere og kanskje foreta nye endringer. Ikke før har vi gått opp en grensegang når det gjelder oppgavefordeling, så skal vi foreta spesialisering både innen fylket og på landsbasis. Vi skal vurdere konkuranseevne eller utprøve sammenligninger (benchmarking) stasjoner og fylker imellom. Vi skal evalueres som ledere og stimulere til mobilitet over funksjons- og avdelingsgrenser.

Hvorfor skape så mye uro, hvor vil vi hen?

Jeg tror det er viktig å klargjøre hensikt og mål med tiltakene i alle ledd i organisasjonen for å skape et positivt engasjement for å møte disse utfordringene. Hvis vi ikke maktet det, blir omstillingene en trussel som mange vil, bevisst eller ubevisst, gjøre motstand mot eller i det minste bare passivt akseptere.

Det er alltid motstand mot forandringer – slik er oppfatningen hos enkelte ledere. Ja, det er naturlig at det er motstand mot forandringer som de berørte ikke får ha medinnflytelse på. Erfaringsmessig vet vi imidlertid at forandringsviljen er stor når de som blir berørt selv får være med å utforme veien mot målet.

Jeg tror at vi som ledere ikke er flinke nok til å involvere våre medarbeidere i høytttenkning omkring utfordringer som kan føre til omstillinger, enten det er omorganiseringer, omlegging av arbeidsrutiner, innføring av ny teknologi eller endringer i oppgaver eller posisjoner.

Vi må huske på at alle ledere, uansett nivå, oppnår resultat **sammen med** sine medarbeidere. «Sammen med» er forskjellig fra «ved hjelp av» eller «gjennom» sine medarbeidere. Sammen med betyr respekt for andre sine synspunkt og verdier, selv om de ikke alltid korresponderer med egne.

Skal vi snu energien mot å takle utfordringene, må vi være sammen om de omstillingstiltakene som er nødvendige. Hvis vi ikke får det til, vil omstillingstiltakene virke som en trussel. Tilhørende frustrasjoner vil forsinke eller endog blokkere for tiltak som er nødvendige for å sikre våre arbeidsplasser i fremtiden.

Den viktigste utfordringen nå er derfor å skape en «vi er sammen om det» – holdning innad i organisasjonen. Her bør vi nytte både linjene i organisasjonen, tjenestemannsorganisasjonene og alle de uformelle kanaler som finnes.

## Sikring mot utrasing ved Vikedal

Tekst og foto: Harald Sel

Rv 46 er sikra mot utrasing i sjøen, ved eit svakt punkt omlag 1 km nord for Vikedal sentrum. Over fleire år har det her vore setningar i vegbanen. Statens vegvesen Rogaland sitt laboratorium har hatt regelmessige målingar. I seinare tid har målingane vist større setningar enn tidlegare, og ein var redd for at heile vegen kunne rasa ut i sjøen. For å sikra seg mot dette, er det nå bygd ei 30 meter lang bru over den gamle vegen. Arbeidet er utført på entreprise av B & G Suldal A/S og har kosta 1,7 mill. kr.



Frå arbeidet med den nye brua. Under anleggsperioden måtte vegen snevrast inn til eit smalt kjørefelt, noko som var problematisk for tungtrafikken.

## Statsbudsjettet

Dersom Stortinget sluttar seg til Regjeringa sitt framlegg, vil Rogaland få 139 millionar kr til investeringar på riksvegnettet i 1999. Det er 25,5 millionar kr mindre enn i år.

### Storhaugtunnelen

Storhaugtunnelen er det einaste nye prosjektet som er tilgodesett med midlar. Regjeringa foreslår at Stortinget godkjenner den nye kostnadsramma på 131 millionar kr og at prosjektet får 21,6 millionar i statlege kroner i 1999. Dersom fylket og Stavanger kommune aksepterer sin del av kostnadene, vil prosjektet starta opp tidleg i 1999.

### Hove – Vatnekrossen

Til ny Rv 13 Hove – Vatnekrossen i Sandnes er det oppført 34,8 millionar kr. I tillegg skal Sandnes kommune forskottera 10,5 millionar kr i 1999. Vegen har eit kostnadsoverslag på 122,5 millionar kr. Arbeidet starta opp i august i år og vegen skal vera ferdig hausten 2000.

### Gang/sykkelvegar, miljø og trafikksikring

Rogaland får om lag 40 millionar kr til gang- og sykkelvegar, kollektiv-, miljø- og trafikksikringstiltak, dersom budsjett-framlegget blir vedteke.

### Frafjordvegen

På posten for store fylkesvegprosjekt er den nye vegen til Frafjord oppført med 12,5 millionar kr. Til denne fylkesvegen, som blir ferdig til våren, betalar Staten 48 prosent av kostnadene.

Me viser også til kommentar i Vegsjef-teigen, side 2.

Stoff om budsjettframlegget finn du elles i Infotavla nr.12/98 frå 5. oktober og på Statens vegvesen sine Internetsider:<http://www.vegvesen.no>.

## Omorganisering, effektivitet og konkurranse

**Kristofer Skjørestad**  
Norsk Arbeidsmannsforbund, NAF



Ja nå er det på'n igjen! Tre år etter Det nye Vegvesenet med de store endringene det påførte Statens vegvesen Rogaland, ristes nåværende organisasjon innen utbyggingsavdelinga og produksjonsavdelinga opp for så og organisere seg på nytt.

For P sin del har det ligget i korta i lang tid at noe ville skje. Undertegnede har vært med i evalueringsprosessen og påfølgende omorganiseringsprosess. Resultatet av evalueringen var at «ståa» på P overhodet ikke var spesielt dårlig på noen områder, men det var en del ønsker som endringer. Derfor oppleves det sikkert noe rart for en del av de berørte at det legges ned seksjoner som har vist gode resultater på flere måter.

Jeg har ved flere anledninger påpekt den økende overadministrering som har preget driftsenheten, dette gjelder selvfølgelig også P. Derfor har jeg møtt meg sjøl i døra noen ganger underveis i prosessen, når jeg har satt bremsene på.

Forutsetningen fra NAF sin side for i det hele tatt å bli med på denne omorganiseringen av P, har vært et ensidig krav om effektiviseringsgevinst dokumentert i sparte årsverk, kroner og prosent. Det må også presiseres her at det fra NAF sin side overhode ikke har vært noe ønske eller mål å slanke bort noen spesielle personer, men det er nå engang slik at skal vi slankes, så vil noen rammes. Undertegnede forventer og krever i så henseende at vegsjefen håndterer dette på en skikkelig måte.

Tilbake til effektiviseringsgevinsten i den nye organisasjonen. Jeg vil utfordre Produksjonssjefen til å komme med troverdige tall i prosent over hva vi vinner med denne omorganiseringen. Årsaken til at jeg er opptatt av dette, er ønsket om at P skal stå sterkest mulig hvis vi i større grad må konkurrere med private i framtiden. Dette gjelder både anlegg og drift.

Når det gjelder utedrifta så har vi slanket den faste bemanningen over lang tid. Nå må vi få en endelig avklaring på hvor stor den faste bemanningen bør være. I dag har vi altfor mange korttidstilsatte som opplever en svært usikker jobbtilværelse. Dette må vi klare å rydde opp i, og få tilsatt fast den bemanningen vi mener å ha behov for.

## STATENS VEGVESEN PÅ INTERNETT

<http://www.vegvesen.no>

E-mail: [bho-gu@online.no](mailto:bho-gu@online.no)



RETURADRESSE:

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

*Formann Lars L. Simonsen ved Solland, der anlegget  
Solland – Vassbotn på Ropeidhalvøya startar.  
Herfrå ser me ein god del av den nye traseen.  
Vegen passerer Fjelland, i lia til høgre, og går vidare  
til Refsbygda, som ligg nede i dalen til venstre.*

Reportasje side 8



**Statens vegvesen**  
Rogaland