

# RYGJAVEGEN

Nr. 5 • Oktober 1999 • 27. årgang

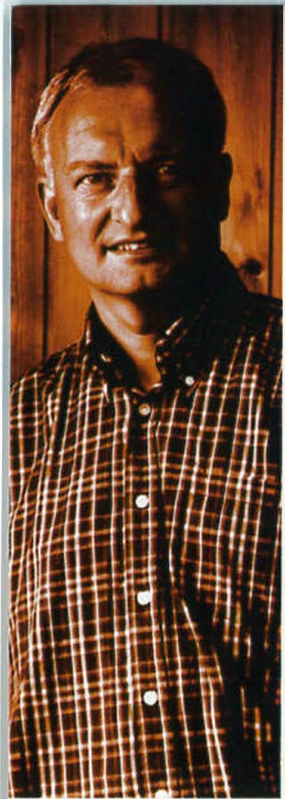
Pål Fuglestad finjusterer plasseringa av den nye ferjeflemmen på Fogn. Reportasje side 14-15



- 4** Privatisering
- 7** Vakrast i landet
- 10** Tung ekspertise
- 12** Brukunst
- 14** Nye ferjekaiar
- 17** Nordsjøvegen



**Statens vegvesen**  
Rogaland



Vegsjeftelingen

## HVORFOR PRIVATISERE DRIFT AV VEGNETTET?

Det er et naturlig spørsmål å stille i disse omstillings- og effektiviseringstider. Jeg tror vi må se dette i et ganske overordnet perspektiv. Det er en global trend med privatisering av svært mange offentlige tjenester. Denne trenden har også nådd Norge. Vi kjenner den fra diskusjonen om privatisering av offentlige tjenester som renhold, drift av sykehjem, drift av sykehus. Denne diskusjonen går heller ikke vi fri fra. Den grunnleggende filosofien bak det er at ingen virksomhet blir effektiv uten at man føler konkurransen. I Sverige har blant annet noen sagt «at produksjonen blir ikke effektiv utan at kjenna blåslampen i nakken». Dette kan man selvsagt være enig eller uenig i, men faktum er at det i de politiske miljøer som styrer nå for tiden er ganske stor tro på denne konkurransefilosofien.

I Statens vegvesens ledelse har vi innsett dette og ser at vi må tilpasse oss de politiske strømningene. Vi er nemlig opptatt av å ha en egen produksjonsvirksomhet i etaten av mange grunner. Hovedgrunnen for min del er at produksjonsavdelingen er selve sjela i vegvesenet. Tar du vekk den tar du vekk mye av kulturen og det som gjør vegvesenet til en spennende og variert arbeidsplass. For samfunnet betyr en produksjonsavdeling at man har et korrektiv til det private markedet, vi har en beredskap mot flom, ras etc., vi kan bruke den aktivt innen FOU (forskning og utvikling) og sist men ikke minst nytter vi den kompetansen vi opparbeider gjennom å ha en egen produksjonsvirksomhet til beste for vår funksjon som byggherre.

Disse tingene tror jeg alle i vegvesenet er enige om. For at vi skal få beholde det slik må vi gjøre noen grep. Blant annet må vi dokumentere at vi er konkurransedyktige. Samfunnet vil ikke akseptere at det sløses med penger i vegvesenet dersom andre kan gjøre jobben vi utfører billigere og bedre. For å dokumentere at vi er konkurransedyktige må vi ha noen å sammenligne oss med. På anleggsiden har vi gjort dette i flere år både gjennom såkalte egenregikalkyler og senere ved å gi pris til byggherren i forkant av en anbudsåpning. Dette skal vi fortsette med og forhåpentligvis også dokumentere i framtiden at vi er konkurransedyktige.

Når det gjelder drift av vegnettene har vi til nå utført dette i egen regi. Altså kan vi ikke dokumentere konkurransedyktighet fordi vi ikke har noen å sammenligne oss med. For å beholde troverdighet og for å vise at vi er konkurransedyktige må vi derfor etablere et marked for private entreprenører som vi kan sammenligne oss med. Derfor har man nå i fem fylker satt ut drift av vegnettene på funksjonskontrakt. Intensjonen har hele tiden vært at man skal etablere et slikt privat marked i alle fylker.

Noen sier at vi må få lov til å konkurrere med de private, – så skal vi nok vise dem at vi likevel er best. Ja, på sikt så skal vi det. Men vi må la dem få en sjanse til å etablere seg først, få lære hva dette går ut på og få noe erfaring før vi konkurrerer dem ut. Gir vi inn konkurrerende tilbud ved første runde og tar det, er vi like langt, og vi vil miste troverdigheten.

Jeg tror at hvis Statens vegvesen skal få beholde en egen produksjonsavdeling, for det er det vi vil, må vi være troverdige. Det nytter ikke å pøse på med påstander om at vi er bedre enn entreprenørene uten å kunne dokumentere det.

Tor Geir Espedal

## INNHALD

Vegsjefteigen .....	2	Nordsjøvegen .....	17
Informasjon og informasjonskanalar ...	3	Ny spesialbil for tunnel ..	21
Privatisering i sør-fylket? .....	4	Ekstrainsats på Rv 13 ..	22
Nasjonal transportplan 2002–2011 .....	6	Flyttesjau på Haugesund trafikkstasjon .....	23
Vakre vegers pris til Lysefjordbrua .....	7	Kjell Torgersen sluttar ..	23
		Kryssord .....	24
Søppel og hærverk på rasteplassane .....	8	Utvekslingsstudent frå Ukraina .....	25
Liten miljøtunnel i Sandnes .....	9	Kristoffer Mortensen – veteran med oppfinnartrang .....	26
		Bedriftsidrett – Handballgutane vann Hallingskastet .....	28
Tungtransportgruppa i funksjon .....	10	– Friidrettsgruppa .....	29
Byggestart for Stavanger trafikkstasjon .....	11	Kari Mehla studerte seg til ny jobb .....	30
Åros bru – gamal brukunst .....	12	Kandidatoppgåve om seniorpolitikk .....	31
Nye ferjekaiar på Fogn og Nedstrand ...	14	Statsbudsjettet 2000 ..	32
		Personalnytt .....	33
Spesialiseringsfylke for bruprojektering .....	16	Avdelingsleiar- kommentar .....	34
		Hals øve håve .....	35
		Tillitsvalgtes spalte ...	36

## RYGJAVEGEN

Nr. 5 – oktober 1999

Ansvarleg redaktør: Harald Sel

Redaksjon: Birgit Høiland Gudmestad

Redaksjonsråd: Bjørn Martin Alsaker, Nidunn Sandvik Eiterjord, Nils Lausund, Tormod Nag, Anne Elise Njærheim, Lars S. Simonsen

Sats/layout: Sissel Norland

Trykk: Centrum Trykkeri as

Framsidedfoto: Birgit Høiland Gudmestad

Baksidedfoto: Torleiv Tveit

Opplag: 2000 eksemplar

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

## Informasjon og informasjonskanalar



– Kva skal vegsjefen og avdelingssjefane informera om og kva slags informasjonskanalar skal dei bruka? Spørsmålet er aktuelt etter at vegsjefen informerte gjennom Infotavla om leiinga sin strategi for privatisering av drifta i sør-fylket. Somme oppfatta informasjonen som ei melding om nedlegging av Egersund vegstasjon og dei tillitsvalde for NAF og NVF meinte at informasjonen i første omgang burde gått gjennom fagorganisasjonane.

Etter at saka er komen litt på avstand, kan det vera grunn til ettertanke – ikkje minst for dei tillitsvalde.

I intervjuet i Infotavla gjorde vegsjefen greie for leiarmøtet sitt vedtak om å gå inn for privatisering av drifta i Dalane frå 2002. Men det gjekk også klart fram at ingen vedtak om privatisering var gjort og at saka skulle drøftast med arbeidstakarorganisasjonane. Likevel følte informasjonen dramatisk både hos arbeidarar og tillitsvalde.

For leiinga i Statens vegvesen er dette ei påminning om at ein må vega orda sine vel, når ein skal informera om ei omstridd sak. Sjøl klare meldingar kan bli feiltolka, til dømes når folk er urolege over framtidig arbeidssituasjon.

Når det gjeld dei tillitsvalde, bør dei ta ein kritisk gjennomgang av informasjonsstrategien. Kva slags informasjon vil organisasjonane ha og kor open bør informasjonen vera? Enkelte meiner at dei tillitsvalde skal informerast først om alle saker og vedtak som kan få konsekvensar for dei tilsette. Så kan ein spørja: Kva blir det då igjen å informera om i dei opne informasjonskanalane som Infotavla og Ryggavegen?

På den andre sida har me ofte høyrte kritikk frå fagorganisasjonane for mangel på informasjon. Men av og til kan ein undrast på om det berre er det positive og gilde ein vil ha informasjon om, mens ein skal tia om- og fortrenga det kontroversielle og mindre hyggelege.

I saka om eventuell privatisering av drifta i sør-fylket satsa leiinga på å få ut rask og lik informasjon til alle. Formuleringane kan ein diskutera, men viljen til å informera alle på ein rask måte burde fagforeningane applaudera. Open informasjon gir alle – også fagforeningane, sjansen til å koma tidleg på banen og kjempa for sitt syn. Ved å laga støy om formalitetar ved måten å informera på, kan fagforeningane bli ein bremsekloss i arbeidet for effektiv og open informasjon.

Harald Sel

# Privatisering av drifta i sør-fylket?

**Frå 2002 kan private entreprenørar få ansvar for opptil 30 prosent av drifta på vegnettet i Rogaland. I første omgang skal konkurranseutsetting prøvast i opptil fem fylke. Men Vegdirektoratet har lagt opp ein strategi med delvis privatisering av drifta i alle fylka.**

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

I august drøfta vegsjefen og avdelingsleiarane strategien for ei eventuell privatisering. Leiinga peika då ut Dalane-regionen, kommunane Lund, Sokndal, Eigersund og Bjerkreim, som aktuell for konkurranseutsetting. Ei eventuell konkurranseutsetting skal ikkje gjelda E 39. Det er heller ikkje snakk om å privatisera vedlikehaldet av vegane i Dalane.

Leiinga bestemte vidare at produksjonsavdelinga og trafikkavdelinga skal greia ut konsekvensane av ei privatisering i Dalane. Deretter skal saka formelt drøftast med dei faglege organisasjonane før endeleg vedtak. Vegsjefen informerte om leiinga sin strategi gjennom eit intervju i Infotavla 30. august. I neste nummer av Infotavla, 6. september, presiserte han at det ikkje er gjort noko formelt vedtak om privatisering. Reaksjonane var likevel sterke.

Rygjavegen sin medarbeidar var i sør-fylket tidleg i september. Då var stemninga dårleg. Både produksjonsarbeidarane og tilsette ved trafikkstasjonen var urolege. Vanleg meining var: Me står framfor ei rasering av Statens vegvesen i Dalane. Dersom vegstasjonen i Egersund blir lagt ned i år 2002, vil det heller ikkje vera grunnlag for å driva trafikkstasjonen.



## – Overkjørte og narra

– Dei tilsette følte seg overkjørte og narra då informasjonen om eventuell privatisering kom. Det seier Tor Skårland som er distriktstillsvald for Arbeidsmannsforbundet (NAF) i sør-fylket.

– Me var skeptiske då produksjonsområda i Eigersund og Stavanger blei slått saman. Men sjefane fortalde oss at alt ville bli som før for produksjonsarbeidarane. «Vegane ligg der og folka har me», sa produksjonssjefen. Berre eit år seinare får me høyra at det sannsynlegvis blir nedbygging i Dalane og pendling nordover. Tor Skårland har elles lite tru på at vegvesenet og trafikantane totalt sett vil tena på ei privatisering av drifta. – Vegvesenet i sør-fylket har stor kompetanse og me utfører arbeidet på ein god og effektiv måte. Får me

konkurrera på like fot med dei private entreprenørane, har me ingenting å vera redde for, seier han.

Tor Skårland legg også vekt på at Statens vegvesen er ein serviceetat. – Dei fleste føler eit stort ansvar og yter maksimalt for at vegane skal vera gode og framkommelege. Me set vår ære i halda oppe stikkrenner og me prioriterer arbeid som skal forebygga forfall av vegkapitalen. Vil ein privat entreprenør, som satsar på å tena mest muleg, vera like plikt-oppfyllande? spør Tor Skårland.



## Direkte informasjon til alle eller gjennom fagorganisasjonane?

Norsk vegteknisk forening (NVF) sin tillitsvalde i Egersund, Sigmund Sandsmark, meiner at leiinga ikkje har informert om strategiplanane på rett måte.

– Me skal ikkje få slik informasjon i Infotavla. Dei tillitsvalde skal informerast først om vedtak som kan få konsekvensar for dei tilsette, meiner han. Me viser til at dette var informasjon som fortalde at det kan bli aktuelt med privatisering. Sjø om leiarmøtet går inn for privatisering i Dalane er ingenting avgjort. Det går også klart fram av informasjonen i Infotavla at saka skal drøftast med arbeidstakarorganisasjonane. Me spør Sigmund Sandsmark om han ikkje meiner det er bra at alle får rask og lik informasjon? Til det svarar Sandsmark at rask og lik informasjon er greit nok, men ein må ikkje vera så rask at ein set til sides informasjonsplikta til dei tillitsvalde.

– Hadde vegsjefen informert dei tillitsvalde på førehand om at informasjonen ville koma i Infotavla, er det greit nok. Nå fekk me tillitsvalde telefonar frå opprørte medlemmer som hadde lese om privatiseringsplanane, og me tillitsvalde visste ingenting.

– Ein god del må de vel ha visst, skyt me inn. – Det har lenge vore kjent at det kan bli aktuelt med delvis privatisering av vegdrifta frå år 2002. Sigmund Sandsmark held på sitt. – At Dalane var mest aktuelt for privatisering var nytt for oss. Og uansett: Dei tillitsvalde skal informerast først om absolutt alle vedtak som kan få konsekvensar for dei tilsette, seier ein bestemt fagforeningsmann.



## Sjokkmelding

Produksjonsarbeidar Johnny Røyland seier at han opplevde informasjonen i Infotavla som ei sjokkmelding.

– Eg følte meg nokså bleik. For oss som bur og arbeider i Dalane kom det heilt uventa då me las at drifta i sør-fylket kan bli privatisert. Praten den dagen gjekk helst om kva sjansar me hadde for å skaffa oss nye jobbar i Dalane. Andre rekna på kor lenge det var til ein kunne pensjonera seg, fortel Johnny Røyland. Sjøl bur han på Moi og han ser med gru på utsiktene til å måtta pendla til Nord-Jæren. Det ville bli om lag 20 mil reising per dag. – Sjøl om E 39 blir halden utanfor ei eventuell konkurranseutsetting, trur eg ikkje at alle av oss kan rekna med å få arbeid der, seier han. – Me er klar over at delar av drifta kan bli privatisert, også i Rogaland. Men etter dei signala

me har fått tidlegare trudde me at Jæren var mest aktuell for konkurranseutsetting, seier ein pessimistisk Johnny Røyland. – Me vil sjølvsagt, både gjennom fagforeningane og elles, kjempa mot konkurranseutsetting. Men eg føler at sjefane alt har bestemt seg, og då betyr det lite og ingenting kva me meiner. Eg håpar dei har tenkt nok igjennom konsekvensane ved ei privatisering av drifta. I dag har vegvesenet dyktige fagarbeidarar i sør-fylket, me har lokalkunnskap og me er serviceinnstilte. På sikt trur eg at trafikantane og heile samfunnet vil tapa på å skifta oss ut med ein stor privat entreprenør, seier Johnny Røyland.



Foto: Birgit Høiland Gudmestad

## Må få lov å konkurrera

– Statens vegvesen må få lov til å konkurrera, ved ei eventuell konkurranseutsetting av drifta i Dalane. Det seier Øyvind Langemyr, som er leiar for produksjonsområde sør.

Produksjonsleiaren seier at det irriterer produksjonsarbeidarane, når ein får inntrykk av at drifta av vegane i sør-fylket skal privatiserast for ein kvar pris. Sjøl meiner han at Statens vegvesen kan konkurrera med dei private entreprenørane. – Det går bra der me får lov til å konkurrera med private. Arbeidarane våre er dyktige og dei viser stort engasjement, seier Øyvind Langemyr. Sjøl om vegvesenet for tida ikkje har høve til å gje ordinære anbod på eit arbeid, meiner Langemyr at ein også innafor dagens reglar kan vera med og konkurrera. Dersom det blir noko av konkurranseutsettinga i Dalane, bør

produksjonsavdelinga få høve til å utarbeida ein kalkyle (skyggeanbod) før sjølve anbods-runden. – Ved ein slik prosess, trur eg det vil visa seg at samfunnet ikkje har noko å tena på ei privatisering, seier Øyvind Langemyr. Men han er redd for at private entreprenørar kan dumpa prisen ved eit eventuelt anbod på drifa. Det kan dei gjera for å få innpass på eit nytt arbeidsområde. Ein stor entreprenør driv gjerne med tap nokre år. Så skruer dei prisane opp, etter at vegvesenet har bygd ned sin kompetanse og maskinpark og ikkje lenger er konkurransedyktig.

K O M M E N T A R :

## Konkurranse- utsetting og små- entreprenørane

Konkurranseutsetting av vegdrifta er ei komplisert sak. I vurderinga om privatisering eller ikkje må ein ta mange omsyn. Ikkje minst er det viktig å ta omsyn til dei tilsette og kva innverknad ei privatisering vil få for deira liv og arbeidssituasjon.

I nr. 3 av Vegen og Vi kommenterte vegdirektør Olav Søfteland dei to rapportane frå Statskonsult og Asplan om konkurransetilhøva for Statens vegvesen sin produksjon. Her var han også inne på konsentrasjonen mot få og store entreprenørselskap. Konsentrasjonen fører til mindre konkurranse, særleg i distrikts-Norge. Vegdirektøren viser til at vegvesenet i stor grad er ei distriktsnæring. I distrikta står ikkje større entreprenørar i kø for å få oppdrag. Derimot er det mange småentreprenørar og maskinutleigarar. Dei har verdifull lokalkunnskap og mange av dei er heilt avhengige av oppdrag for Statens vegvesen. Dette er ei aktuell problemstilling i Dalane. Produksjonsavdelinga til Statens vegvesen set i dag ut ca halvparten av driftsoppgåvene til lokale småentreprenørar. Difor er det ikkje berre for Statens vegvesen at ei privatisering av vegdrifta får konsekvensar. Dersom Selmer, T. Stangeland eller ein annan storentreprenør overtar, vil det vera lite rom for lokale underentreprenørar.

Harald Sel

Sjå også kommentarspaltene:

- Vegsjeftigein, side 2
- Redaksjonsspalta, side 3
- Tillitsvalgtes spalte, side 35



## Ny veg-strategi mot 2011

**Framlegget til Nasjonal transportplan 2002–2011 gir lite rom for nye statsfinansierte veganlegg i Rogaland. Derimot skal det satsast meir på trafikkisikring og andre tiltak på eksisterande vegnett.**

TEKST: HARALD SEL

Statens vegvesen Rogaland kan rekna med 1.090 millionar kroner i statlege midlar til riks- og stamvegnettet i perioden 2002–2011. Dette er 35 prosent mindre enn den ein har rekna med i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998–2007. I tillegg kjem 1.130 millionar bompenger-kroner frå T-sambandet og frå bompengeringen på Nord-Jæren.

### Endra strategi

Planen slår fast at ein i større grad enn tidlegare skal prioritera trafikkisikring, utvikling og utbetring av eksisterande vegnett. 644 millionar kroner av ein planramme på 920 millionar kroner til riksvegnettet bør brukast til mindre investeringstiltak. Dette gjeld trafikkisikring, gang- og sykkelveg, miljø- og servicetiltak og rassikring.

### Nye riksvegprosjekt

I den statlege planleggingsramma er det lite rom for nye vegprosjekt. Ved bruk av bompengar, kan det likevel bli bygt fleire nye vegar i perioden. Det er lagt opp til at T-sambandet skal fullførast i planperioden. Vidare er det lagt til grunntil Transportplan for Nord-Jæren/Nord-Jæren-pakken skal gjennomførast i samsvar med Stortinget sitt vedtak. Det vil seia at arbeidet med desse prosjekta kan fullførast eller koma i gang: Rv 44 Stangeland–Skjæveland, Rv 44 omkjøringsveg Kleppekrossen, Rv 44 Strandgata i Sandnes, Rv 509 Sømmevågen/Araberget–Skiljaberget, Rv 510 Solasplitten, E 39 Smiene–Dusavik og E 39 Tjensvollkrysset.

### To prosjekt på E 39

På E 39, strekninga Kristiansand–Bergen, foreslår etatane å bruka over to milliardar. Det meste går til Vest-Agder og Hordaland. Den nye E 39 mellom Feda og Lyngdal er prioritert. I Rogaland er to prosjekt ført opp, utbetring av Tjensvollkrysset og Smiene–Dusavik–Harestad. Begge prosjekta er med i Transportplan for Nord-Jæren.

### Ingen prosjekt på E 134

I planforslaget er stamvegen mellom Drammen og Haugesund ført opp med ei investeringsramme på 900 millionar kroner, men ingen av desse kronene skal gå til prosjekt i Rogaland. Rogaland vil heller ikkje få midlar til fleire stamvegprosjekt ved eventuell auke i ramma for tiltak på stamvegnettet.

*Miljø- og service skal ha høg prioritet, blir det foreslått i planen. Her ser me rasteplassen ved Lædre på Rv 44. Foto: Birgit Høiland Gudmestad*



### Ny vurdering av Høgsfjordprosjektet

Med bakgrunn i den finansieringsplanen som ligg føre, er det ikkje funne plass for finansiering av røybrua over Høgsfjorden. Men Høgsfjordprosjektet bør vurderast på ny, dersom ein kan byggja røyret med færre statlege kroner. I finansieringsplanen hadde ein rekna med 350 millionar frå Staten. Den statlege delen bør reduserast, til dømes ved større bompengefinansiering og større kommunale tilskot. Dersom den statlege ramma til vegformål blir vesentleg større, kan også det gje grunnlag for ny vurdering av prosjektet, heiter det i planforslaget.

### Politisk behandling

Forslag til Nasjonal transportplan 2002–2011 skal nå til fylkeskommunal behandling. I mars 2000 legg Regjeringa fram stortingsmeldinga. Planen kjem opp i Stortinget mot slutten av vår-sesjonen neste år.



*I vurderinga av brua framhevar juryen dei elegante linene og den fine fargebruken.*

Lysefjordbrua har fått Vakre vegers pris for 1999. Brua er ein vakker teknisk installasjon og har ført til små inngrep i eit svært krevande naturlandskap, heiter det mellom anna i juryen si grunngjeving for pristildelinga.

## *LYSEFJORDBRUA vakrast i landet*

TEKST: HARALD SEL  
FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Juryformann er Lars Haukeland, Norske arkitekters landsforbund, og mellom dei andre medlemmene er vegdirektør Olav Søfteland. I år var 20 anlegg til vurdering. Juryen seier kvaliteten er høg og meiner at dette er eit gledeleg uttrykk for stor kompetanse, tverrfagleg samarbeid og kreativ styring, planlegging og gjennomføring av norske veganlegg.

### **Stilfull i smått og stort**

Juryen uttaler seg svært rosande om Lysefjordbrua. Ho er vakker både på avstand og på nært hald. Brua er ein rein og stilfull teknisk installasjon som er godt tilpassa eit krevande og lett

sårbart fjordlandskap. Store inngrep som tunnelmunningar og brufundament er gjennomført på ein skånsam måte. Juryen er også imponert over dei små detaljane i anlegget. Det gjeld til dømes rekkverket, fargebruk og avslutningar mot svaberget.

### **Vakre vegar i Rogaland**

Vakre vegers pris blei innstifta i 1988 og dette er niande gongen prisen blir delt ut. Av dei ni prisane har tre gått til veganlegg i Rogaland. Området ved Kannik på ny E 18 (nå E 39) i Stavanger sentrum fekk prisen i 1990 og i 1997 gjekk prisen til gang- og sykkelvegen langs Hafrsfjord. I tillegg har fleire anlegg i Rogaland vore med i finalen ved dei ulike pristildelingane. I år var Lagårdskleiva bru i Stavanger mellom dei seks som fekk heiderleg omtale.

### **Sentrale aktørar**

Mange har ære for at Rogaland ligg i norgestoppen ved utforming av vakre veganlegg som er tilpassa landskap og miljø. Men etter utdelinga av den siste prisen har særleg tre personar grunn til å føla glede; Bjørn Alsaker, Gunnar Nærum og Terje Børsheim. Bjørn Alsaker har planlagt brua. Gunnar Nærum og Terje Børsheim har vore sentrale aktørar ved bygging og utforming av to Vakre vegers pris-anlegg. Gunnar Nærum var prosjekt-leiar for både E 39 i Stavanger sentrum og for Lysefjordbrua. Terje Børsheim var har vore landskapsarkitekt for gang- og sykkelvegen langs Hafrsfjord og for Lysefjordbrua. Vakre vegers pris for 1999 skal delast ut ved ei tilstelling seinare i haust, der vegdirektør Olav Søfteland truleg blir med.

# Søppel og hærverk på rasteplassane

**Ca 100.000 kroner i ekstrautgifter har vegvesenet punga ut med i sommar, for å fjerna hytte- og hushaldningsavfall frå rasteplassane i Dalane. Hærverk fører også til store utgifter. Me må bli tøffare for å knipa syndarane, meiner oppsynsmann Sigmund Sandsmark.**

TEKST OG FOTO: HARALD SEL



*Her har ein søppelstativpyroman prøvd seg. Sterke folk og skarpskyttarar er eksempel på andre vegfarande som utfaldar seg på rasteplassane.*



*Dette biletet er tatt i slutten av august og er frå rasteplassen i Moivika ved riksveg 44 nær Hellvik. Tidlegare denne dagen rydda Harald Espevik plassen for åtte sekker med privatsøppel. Nå står alt nye sekker klar for henting. Mange meiner visst at dette er ei god renovasjonsordning, særleg når Vegvesenet tek arbeidet og utgiftene.*

Harald Espevik har hovudansvaret for søppelhentinga i Dalane. Han er oppgitt. I sommar har det vore gale, seier han. – Eg har henta opptil 20 søppelsekker på ein av rasteplassane. For dei betalte eg nesten 700 kroner i avgift på søppelplassen. Ein gong kom eg forbi ein rasteplass to timar etter at eg hadde tømt. Då sto det alt to fulle sekker ved stativet.

## Hytte- og hushaldningsavfall

I sommarsesongen hentar vegvesenet søppel så ofte som tre gonger i veka, måndag, onsdag og fredag. Likevel er det ille. Særleg gjeld dette for to av rasteplassane, på Mong ved Rv 44 mellom Egersund og Sokndal og i Moivika ved Rv 44 nær Hellvik i Eigersund. – Me meiner at det stort sett dreier seg om hytte- og hushaldningsavfall, seier Sigmund Sandsmark.

## Søppel flyt

Harald Espevik peikar på eit anna problem. Søppel som blir plassert utafor stativet trekker til seg fugl, kattar og stundom andre dyr. Dei riv sundt sekkene og dreg ut søppel. I sommar har det vore så gale at Harald ikkje har makta jobben aleine. Ein hjelpesmann har vore med og plukka søppel som ligg og flyt både på sjølve rasteplassen og i området rundt. – Det er eit ufyse arbeid, men kva skal me gjera? Me er jo forplikta til å rydda opp i griseriet, seier Harald Espevik.

## Gripa syndarane

Sigmund Sandsmark har heller ikkje noko fullgodt svar på kva ein skal gjera for å få bukt med uvesenet, men ein del skal bli gjort, slår han fast. Til neste sommar vil vegvesenet ha meir tilsyn, slik at syndarane risikerer å bli tatt på fersk gjerning. Me vil også setta inn større ressursar for å finna spor som kan røpa kor søppelet kjem frå.



*Harald Espevik har hovudansvaret for søppelhentinga i Dalane. Her er han blid, men han seier at han har mest lyst til å grina over ein del av det han ser og opplever på rasteplassane.*

Distriktsleiar ved Egersund trafikkdistrikt, Leif Ødegård, seier at ein heretter vil kopla inn politiet, når ein har mistanke til bestemte personar.

## Ramponering og tilgrising

Eit anna alternativ er å leggja ned dei rasteplassane ein har mest problem med. Og då er det ikkje berre snakk om søppelproblemet. Hærverk ved rasteplassane er eit problem, og somme av dei er meir ramma enn andre. Ved Råse bru, E 39 nord for Moi, er toalettbygget fleire gonger ramponert. Ein opplever også at folk gjer frå seg på golvet og kliner avføring rundt veggene. Det har vore så ille at høgtrykkspylar måtte til for å gjera reint. «Sterke» folk brukar også rasteplassane. Tidlegare i år besøkte nokre av dei rasteplassen ved Saglandsvatnet, E 39 i Bjerkreim. Dei heiv på vatnet alt dei kunne finna; bord benker og søppelstativ.

## Bra med bubilar

Bubilar på rasteplassane har dei gode røynsler med i Dalane. Det er i første rekke på Lædre at mange bubilturistar slår seg til. – På Lædre har me nesten aldri problem. Turistane er stort sett ryddige folk. Og så lenge det står bubilar på rasteplassen blir han ikkje nytta som privat søppelplass. Problem med toaletta har me heller ikkje hatt på Lædre, seier Sigmund Sandsmark.

## Allment problem

Privat søppel og hærverk på rasteplassane er ikkje eit spesielt Dalaneproblem, men i Rogaland er det sørfylket som er mest plaga. Grunnane til dette kan vera fleire, men Sigmund Sandsmark peikar på at ein har nokså mange rasteplassar i Dalane og fleire av dei ligg ved lite trafikerte vegar. I somme område er det dessutan dårleg renovasjonsordning for hytteeigarar.





Ordfører Jostein Rovik og vegsjef Tor Geir Espedal assisterer mens fem år gamle Halvard Johansen Haga klipper over snora

TEKST: UNNI EVANG  
FOTO: BRIT ELVE STRAND

Aldri før har vi opplevd at Knutsen og Ludvigsens grevlinger har kommet ned fra taket under en tunnelåpning. Men der var de, og sang gjorde de til stor glede både for barn og voksne.

### Fest for små og store barn

Åpningsdagen var barnas dag. De hadde tegnet invitasjonen, laget snoren og pyntet barnehagen til festen sammen med de voksne. Menyen var pølser og



Hva er en tunnelåpning uten tunnelkake...



Det er lavt under taket i den 6 meter lange nye tunnelen, men kanskje desto lettere å se lyset i enden?

brus og en stor tunnelkake med grøn marsipan til 200 mennesker. Og det var god grunn til å feire, for som sjefen for Sandnes, Jostein, sa i talen sin: «Austrått barnehage er sannsynligvis verdens eneste barnehage med egen tunnel.»

### Det store lille samarbeidsprosjektet

Som seg hør og bør på alle store og viktige arrangementer, ble det delt ut både blomster og rosende ord. Og slik skal det være. Særlig vanket det god-

Kan grevlinger i tunneltaket være noe å tenke på i andre tunneler også?

# Sannsynligvis verdens minste miljøtunnel åpnet 9.9.99

Tunnelen ble tatt i bruk med en gang etter åpningen



**Austrått barnehage var stedet for en storstilt tunnelåpning torsdag 9.9.99, og alle var der.**

**Jostein, sjefen for Sandnes, og Tor Geir, sjefen for alle veiene og de som går og de som sykler, og en haug med andre sjefer var der. De ansatte i barnehagen, foreldre og søsken var der også, men de viktigste gjestene denne dagen var alle barnehagebarna.**

ord til tidligere styrer Dag Fredriksen og prosjektleder for Rv 13, Gunnar Nærum, som unnfanget ideen da arbeidet med den store tunnelen rett utenfor gjerdet til barnehagen begynte. De som stod for det meste av det praktiske arbeidet, nemlig Wenche og Horst fra parketaten i kommunen, fikk også takk for godt arbeid.

Og selv om det hverken er midtstripe eller skilt regner vi med at ulykkes-tallet holdes på et minimum og at det ikke blir store fartsovertredelser i den nye tunnelen.



# Tung ekspertise

**Den nye tungtransportgruppa i Statens vegvesen Rogaland er no i funksjon. Første store kontrollen vart gjennomført på Krossmoen i Eigersund 14. september, og då vart også den nye kontrollstasjonen der testa for første gong.**

TEKST OG FOTO:  
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Tungtransportgruppa var i aksjon heile dagen frå klokka åtte til halv fire, og undersøkte totalt 248 køyretøy. Det vart skrive åtte vektrapportar og tre rapportar om brot på køyre- og kviletidsreglane. I tillegg vart det avdekkja ein del «teknisk overlast», noko som førte til at sjåførane ikkje fekk køyra vidare før dei hadde lasta om og fordelt lasta si betre på bilen.

Arne Årsvold frå Sola var ein av sjåførane som vart kontrollerte og som hadde alt sitt i orden. Han køyrer for firmaet Stangeland Kran i Stavanger.

## – Hyppig, men rettferdig

– Eg blir kontrollert mest kvar einaste dag. Det er greitt, for då blir det rettferdig og ingen får fordelar i konkurranse med andre. Men det kan av og til vera vanskeleg å halda alle reglane, vedgår Arne Årsvold.

Erlend Aksnes, avdelingsingeniør ved Eigersund trafikkstasjon, meiner òg at tungbil sjåførar må vera den yrkesgruppa som blir oftast kontrollert.

– Me avdekkjer mykje feil, så kontrollane er naudsynte. Men det er sjølv sagt her, som i andre samanhengar, nokre som øydelegg for alle. Den nye kontrollstasjonen på Krossmoen som me no testar ut, har me plassert strategisk gunstig for å fanga opp det aller meste av tungtransporten mellom Stavangerområdet og sørfylket. Me kontrollerer at køyre- og kviletidsreglane blir haldne, at vekta er rett og at dimensjonane på lasta er innanfor det som er tillate. I tillegg sjekkar me at lasta er forsvarleg sikra, seier Aksnes.

## Omreisande ekspertar

Det er seks faste medlemmar i den nye tungtransportgruppa. Frå T3 Eigersund stiller Bjørn I. Serigstad og Rein Husebø. Frå T2 Stavanger kjem Bjarne Hæstad og Sverre Dybdahl og frå T1 Haugesund

kjem Trond Tjelle og Ranveig Kydland. Arild Netland er koordinator for arbeidet til gruppa, og har kontakt med vegtrafikktilsynet i nabofylka. På kontrollen 14. september var i tillegg Anne Marie Thorsvik frå T2 med for å kontrollera at reglane for køyre- og kviletid vart haldne. På sikt reknar vegtrafikktilsynet med å få til eit samarbeid med både politi og tollvesen. Tungtransportgruppa i Rogaland er eit prøveprosjekt som skal evaluerast våren 2001. Tidlegare har same modellen vore testa ut ved Svinesund og i Sør-Trøndelag. Gruppa skal vera samla om lag ei veke i månaden og reisa rundt i fylket for å foreta kontrollar på ulike stader. Resten av tida skal kontrollørane jobba kvar for seg. Det er oppnemnde tre områdesjefar, slik at når gruppa jobbar i området som ligg under Eigersund trafikkstasjon er det Rein Husebø som tek styringa. I Stavanger-området styrer Bjarne Hæstad og i Haugesund har Trond Tjelle kommandoen.

Anne Marie Thorsvik sjekkar at Torstein Rasmussen frå Rasmussen transport i Egersund har overhalde reglane for køyre- og kviletid.



*Tungtransportgruppa arbeidde saman for første gong 14. september.*

*Frå venstre står Rein Husebø, Bjarne Hæstad, Sverre Dybdahl, Ranveig Kydland, Anne Marie Thorsvik som ikkje er fast medlem av gruppa men som var med på kontrollen fordi ho er ekspert på køyre- og kviletidsreglane, Trond Tjelle og Bjarne I. Serigstad.*





*Stor reiskap måtte til då vegsjefen skulle spa i gang arbeidet med den nye Stavanger trafikkstasjon på Forus.*

TEKST OG FOTO:  
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

**22. september tok vegsjef Tor Geir Espedal det første spadesticket og markerte starten på anleggsperioden til det som skal bli den nye Stavanger trafikkstasjon på Forus. Om 13–14 måneder kan dei tilsette på T2 ta farvel med brakkelivet og flytta inn i moderne lokale.**

## Vegsjefen spadde arbeidet i gang

Den nye trafikkstasjonen skal ha plass til 60 tilsette. Fordelt på 200 kvadratmeter blir det ekspedisjonslokale og kontor i to etasjar samt kontrollhallar. Tomta er på 28 dekar, slik at det blir plass til testbane for motorsyklar og tunge køyretøy.

### Privat samarbeid

– Me har prøvd å tenkja nytt og rasjonelt. Totalt er det sett av 1000 kvadratmeter til kontrollhallar. Dei tre punkta me har planlagt stasjonen etter, er at det skal liggja til rette for god kundebehandling, effektiv tenesteproduksjon og godt fysisk arbeidsmiljø, seier Dag Folkestad, distriktsleiar for T2. Vegvesenet samarbeider med As Betong om dette prosjektet. Det private firmaet skal byggja og eiga anlegget, medan trafikkstasjonen er leigetakar. Adressen blir Christer August Thorings veg på Forus/Røyneberg. I første om-

gang kan stasjonen bli liggjande litt avsides med dårleg kollektivsamband, men når det nye Solasplitt-krysset blir bygd vil det bli lettare å ta seg fram. Då vil også bussrutene passera forbi trafikkstasjonen.

I dag har dei tilsette på T2 dårleg fysisk arbeidsmiljø og liten plass på Mariero. Anlegget der har vore i bruk i 30 år. Etter omorganiseringa i 1995 vart fleire årsverk lagt til stasjonen. Det har vore vurderte ulike løysingar for å betre tilhøva, mellom anna påbygg og modernisering av eksisterande anlegg. Ei tid var det òg meininga å byggja ny stasjon på Gausel, og Statsbygg var lenge med i planane. Men etter å ha sett etter billigare alternativ, vart til slutt avtalen med As Betong skriven under 29. desember i fjor.

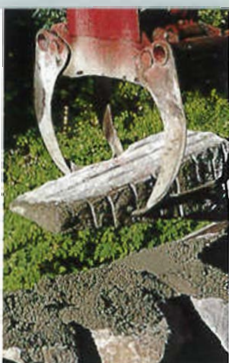
### Servicesenter?

– Eg var merksam på avtalen som

Stavanger politikammer har, der eit privat firma bygde og leiger ut bygningane. Eit tilsvarende alternativ viste seg å vera raskare og billigare for oss også. Likevel blir husleiga dobbelt så dyr som den me har på T2 i dag, seier trafikksjef Svein Magne Olsen.

Mellomlegget har han tenkt å hanka inn att på andre måtar:

– Me har lagt ned vegstasjonane på Tau og Sandnes og reknar med å spare eit par stillingar på det. Vidare meiner eg at eit betre arbeidsmiljø vil gje ein effektiviseringsgevinst. Likevel vert det for dyrt, og me ser oss no om etter andre offentlege etatar me kan samarbeida med og få leigeinntekter av. Eg tenkjer på noko i retning av ein servicesenter, der me informerer og yter service for andre. Dette er ikkje konkret enno, men eg håpar det er klart til me tek bygget i bruk, seier Svein Magne Olsen.



Gravemaskin med gripekle er nytta til den største delen av murearbeidet, både ved oppbygginga av sjøve brukvelven og til muren over.

TEKST: HARALD SEL  
FOTO: JOHN SJURSEN

# Gamal brukunst i ei ny tid

**Mange arbeidarar og mykje handemakt måtte til, når dei gamle steinkvelvbruene skulle byggjast. Når den tradisjonsrike byggeskikken er tatt i bruk att i Sokndal, trengs det framleis mange arbeidarar og ein del handemakt. Men maskinane har tatt over for det tyngste slitet. Med berre mindre justeringar, er konstruksjonen likevel den same på Åros bru som den ein nytta på 1600-talet.**



*Andreas Roan, Karl Riska og Stein Johnny Nevland finjusterer. Mellom steinane set dei trepål, for å få den rette fugeavstanden.*



*Både gravemaskin og kran er brukt for å få steinane plassert. Her blir ei blokk til brukvelven heist på plass ved hjelp av kran, stropp og bolt som er festa i eit borehol. Dei fire som hjelper til med litt muskelkraft er Stein Johnny Nevland (t.v.), Karl Riska, Pål Fuglestad og Andreas Roan.*



*Her er grovarbeidet på steinkvelvmuren ferdig. Vegsjef Tor Geir Espedal er på besøk og tar ein prat med arbeidane midt på brua. Etter grovmuringa kilte ein mindre steinar inn i openingane mellom blokkene. Deretter blei fugene fylte med mørtel. Etter tørking og herding av mørtelen, tok arbeidet med muren til.*



Grovkilinga av steinen er gjort på Titania sitt gruveanlegg på Tellnes. Maskinar og moderne teknikk er nytta til arbeidet. Boringa er gjort med borerigg, og hydraulikk driv kilane som kløyver steinane. Espen Oddane passar på at hydraulikk-kilane arbeider som dei skal.

Over Åros bru skal folk kunne ferdast trygt i fleire hundre år – kanskje til neste tusenårskifte. Difor må kvar enkelt stein i kvelven ha rett form og storleik. Mange av dei grovkila steinane måtte finkilast på byggeplassen. Då brukte ein enklare utstyr enn på Titania. Ein nytta handbor og kilinga skjedde på gammalt vis. Her ser me Sveinung Rosland i arbeid med boremaskin og slegge.

Åros bru, slik ho såg ut i månadskiftet september/oktober. Nå skal det leggjast dekke oppå muren og vegen på begge sider av brua skal gjerast ferdig fram til den offisielle opninga 23. november. Foto: Harald Sel





*Ferjelem-montering er lagidrett! Her ser me (ståande frå venstre) Reidar Holgersen, Ole Gunnar Tvedt og Odd Helge Johansen. Nere i holet, med ryggen til, slit Magnus Fisketjøn. Skjult i bakgrunnen (frå venstre) er Pål Fuglestad, Gaute Lura og Sigfred Nesheim.*

# Nye ferjekaiar på Fogn og Nedstrand

**I haust har produksjonsavdelinga rehabilitert ferjeleia på Fogn og Nedstrand. Dei siste fire åra er alle ferjekaiene i Midtsambandet, bortsett frå den på Hebnes, vorte oppdaterte slik at dei betre kan ta imot ferjer av nyare modell.**

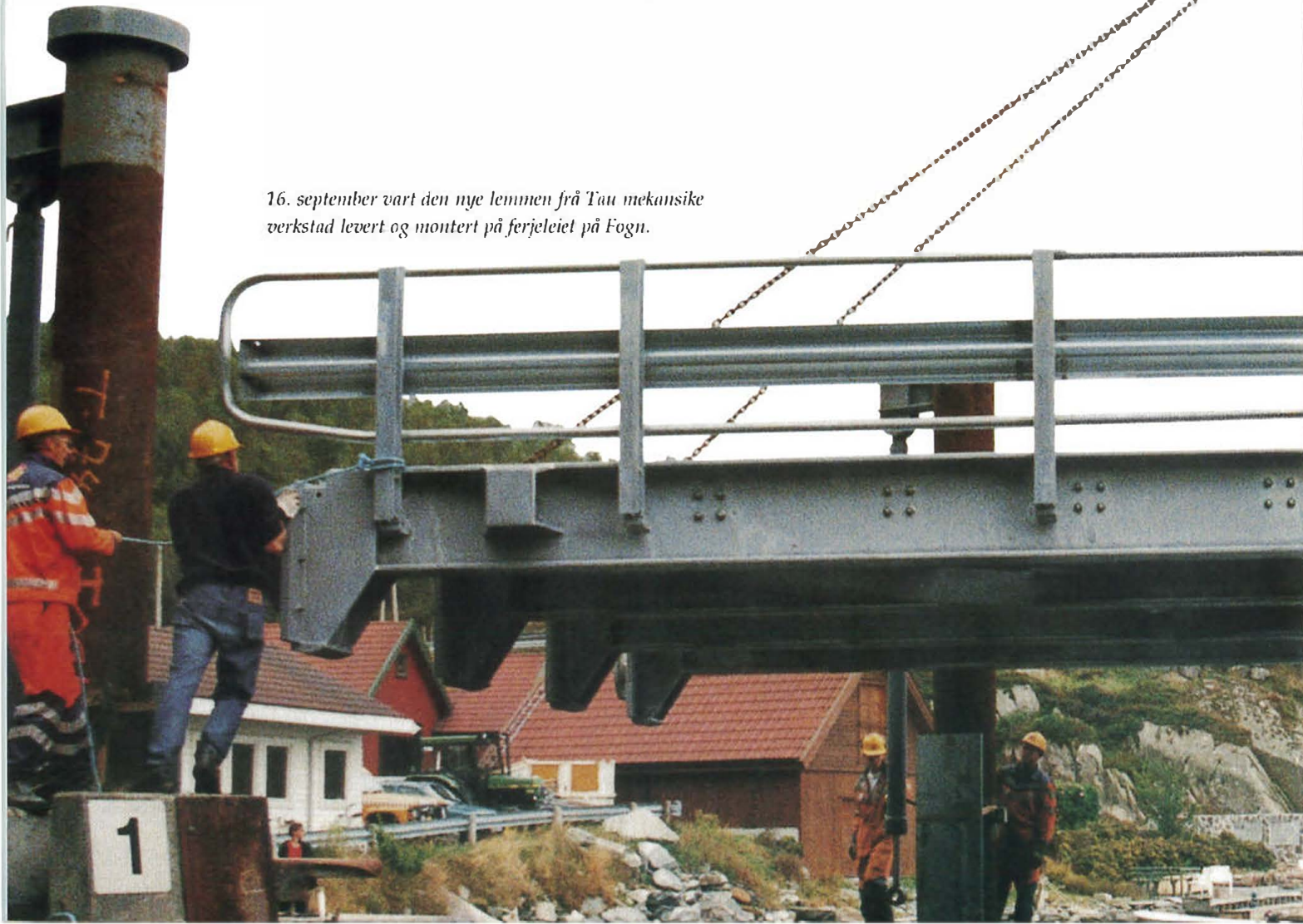
I løpet av nokre få hektiske månader i sommar og haust har arbeidet vorte gjort både på Nedstrand og Fogn. I Nedstrand vart det laga nytt fundament, gravd ut slik at større ferjer kan leggja til, sikra mot erosjon og sett opp ny ferjelem. På Fogn er det laga nytt fundament og montert ny ferjelem. Totalt er det brukt 4,5 millionar kroner på dei to ferjeleia.

På Nedstrand vart det nye ferjeleiet flytta litt til sida i forhold til det gamle. Den nye ferjelemmen er 4,5 meter brei, medan den gamle berre var tre meter. Denne utvidinga var heilt naudsynt

for at dei nye ferjene som Rogaland trafikkelskap tek i bruk i haust skal kunna leggja til. Ferjelemmen som er brukt er ein rehabilitert lem som tidlegare har vore brukt på Halsne ferjekai. Arbeidet starta i juni, og med unntak av eit avbrot i fellesferien, har det foregått intens jobbing fram til avslutninga i august.

Samstundes som arbeidet i Nedstrand var i avslutningsfasen, starta det for fullt på Fogn. Her vart den gamle ferjelemmen demontert og ein heilt ny sett på plass. Den gamle lemme skal etter kvart fiksast på og monterast på

*16. september vart den nye lemme frå Tau mekansike verkstad levert og montert på ferjeleiet på Fogn.*



TEKST OG FOTO:  
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

*Ferjeleiet på  
Nedstrand er flytta  
litt til sida i forhold  
til det gamle, og  
det er montert ein  
breiare lem.*

*Foto Jostein Wagle.*



ferjeleiet på Hebnes. Den nye lemmen på Fogn er sju meter brei, medan den gamle var 4,5 meter.

Eit hydraulikkaggregat som skal driva den nye ferjelemmen på Fogn vart

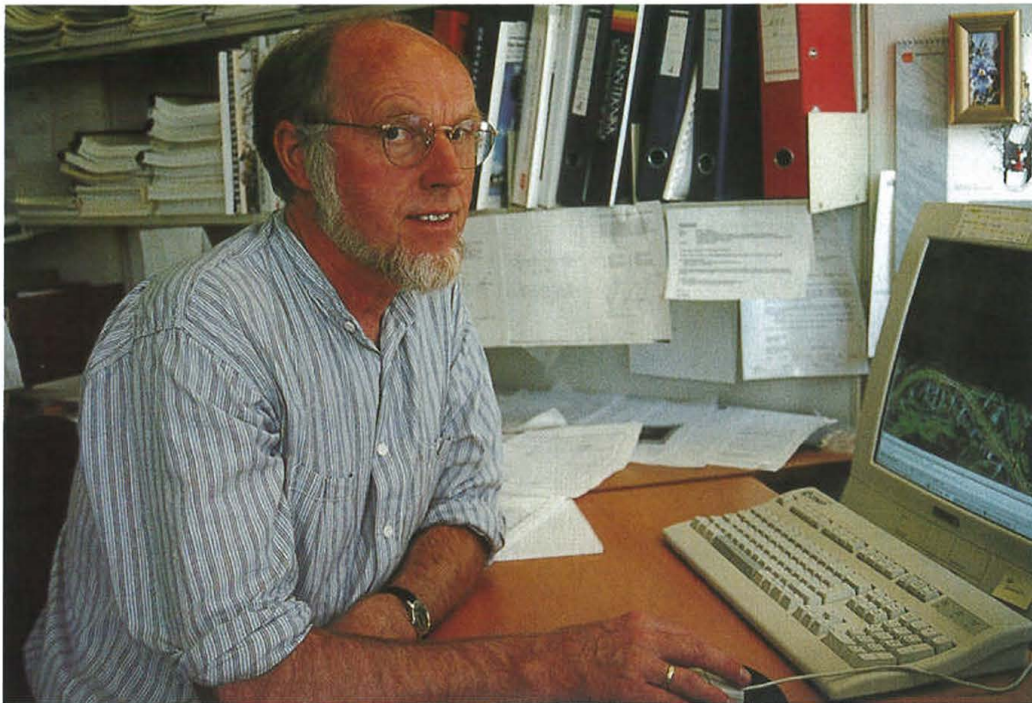
tinga 1. august. Det har to månaders leveringstid, og kon dermed ikkje i drift før 1. oktober. I mellomtida var det laga provisoriske løysingar der den gamle motoren heiste lemmen opp og ned.

– Arbeidet har gått greitt. Men fordi alt skulle gjerast ferdig på relativt kort tid, har det vore mykje folk og mykje utstyr som har vore i intens aktivitet desse siste månadene. Me har vore heldige med vêret, og det største problemet me har hatt var ferjetrafikken som har måtta gå samstundes som me har jobba. Det har også gått greitt, men på

Nedstrand måtte me stenga ferjeleiet i to veker. På Fogn måtte me stenga for ferja i to dagar pluss innstilla ein natt-avgang. Snøggbåtane har gått som normalt heile tida, seier anleggsleiar Jostein Wagle.

Om lag ti arbeidarar frå vegvesenet, medrekna mannskapet på Vølaren, har vore i sving på ferjeleia. På Fogn var dessutan folk frå fire andre firma, inkludert Tau mekaniske verkstad, som leverte ferjelemmen, involverte i den siste delen av arbeidet. Då vart den gamle lemmen og fundamentet røska opp, og den nye lemmen sett på plass.





*Seksjonsleiar Harald Erland i arbeid med konstruksjonsarbeid. Tegnebordet er nesten ikkje i bruk lenger. Også her har PC og data-teknikk overtatt.*

# Spesialistar på bruprosjektering

**Rogaland er peika ut som spesialiseringsfylke for prosjektering av tyngre konstruksjonar.**

**Det inneber at vegvesenet tek konsulentoppdrag i andre fylke som treng spesiell kompetanse.**

**Tanken ved å utpeika spesialiseringsfylke er å redusera den eksterne konsulentbruken.**

TEKST: BERIT LUNDE FOTO: HARALD SEL

Som spesialiseringsfylke for tyngre konstruksjonar, som i praksis vil seia bruer og støttemurar, har Rogaland alt fått oppdrag frå alle dei andre vestlandsfylka.

## Styrka kompetanse

– Ideen er at kompetansen skal samlast og nyttast best mogeleg, fortel seksjonsleiar Harald Erland ved konstruksjonsseksjonen. Dette er ei permanent omstilling som skal føra til større effektivitet, styrka kompetanse og betre utnytting av ressursane.

– Det er meir rasjonelt når kompetansen samlast, i staden for at ein skal sitja rundt i 19 fylke og jobba med dei same felta, meiner Erland.

Erland fortel at Rogaland var tidleg ute med å yta hjelp til andre fylke, og starta allereie for tre år sidan i Hordaland og Sogn og Fjordane.

## Basiskompetanse i fylka

I tillegg til Rogaland er det Telemark og Nord-Trøndelag som er peika ut som spesialistfylke for tyngre konstruksjonar. Det inneber at dersom andre fylke treng hjelp til prosjektering av til dømes bruer, er dei forplikta til å spørja spesialistfylka før dei eventuelt går ut til eksterne konsulentar for å henta kompetanse.

– Skal ikkje kvart fylke ha kompetanse sjølv lenger?

– Dei skal ha basiskompetansen, og innstilla seg på bemanning i høve til den minste forventta arbeidsmengda. Dermed blir det i mange tilfelle slik at spesialistfylket tar toppane hos dei andre fylka, forklarar Erland.

– Men er det rasjonelt for til dømes Sogn og Fjordane å få hjelp frå Nord-Trøndelag i staden for å nytta lokale fagfolk som konsulentar?

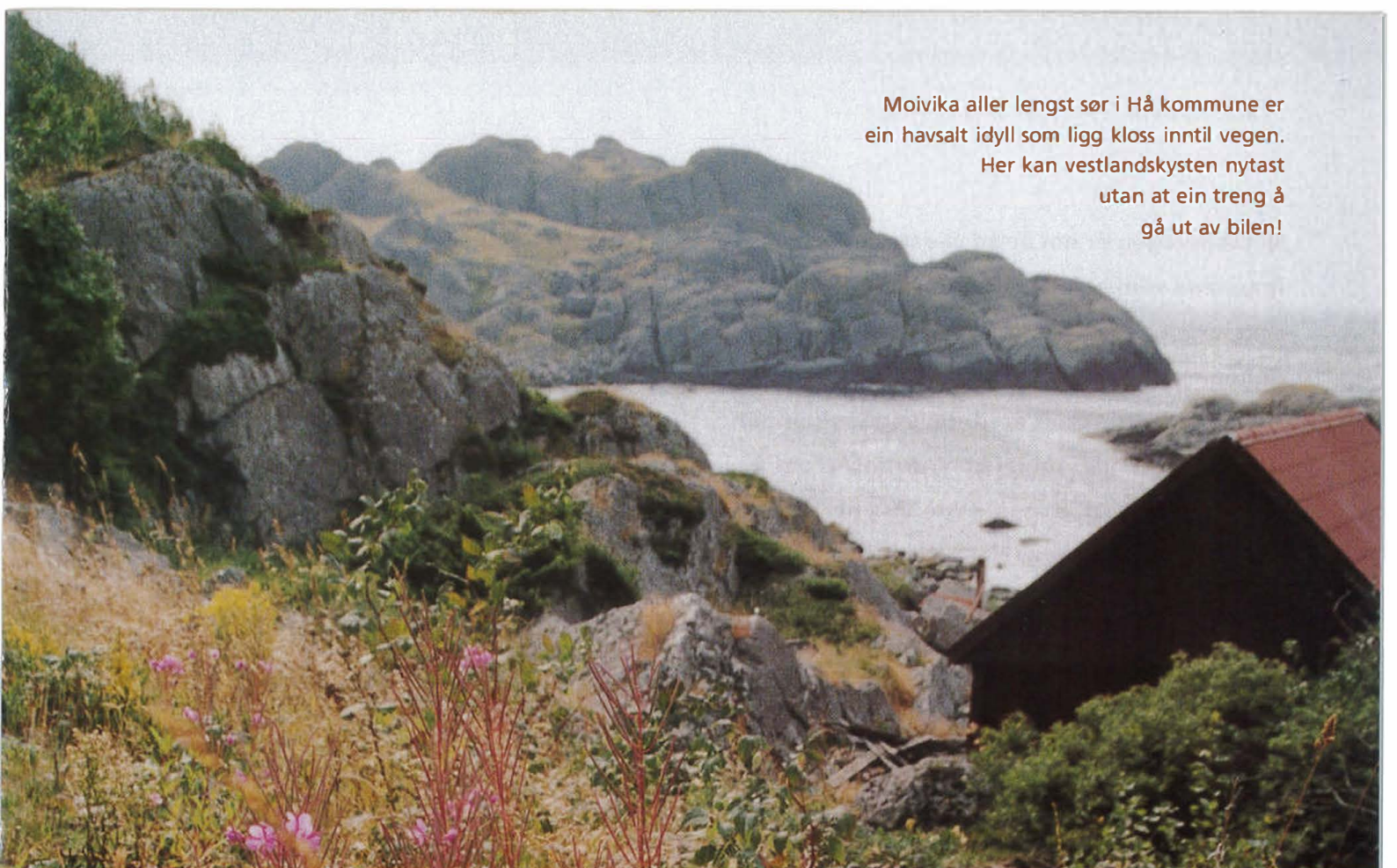
– Kvart tilfelle må sjølv sagt vurderast for seg, seier Erland, – og det er opp til

kvart enkelt vegkontor å avgjera kva slag kontrakt dei går inn på. I siste instans har spesialistfylka ein kontrollfunksjon, og skal gjera ei heilskapsvurdering når prosjektet er avslutta, anten arbeidet er utført av eit spesialistfylke eller av eksterne konsulentar.

## Kostnadene må ned

Førebels er ikkje spesialistfylket Rogaland, som konsulent, konkurransedyktig nok i høve til andre i marknaden. Det skuldast høg timepris som følge av høge administrative kostnader, meiner Erland. Saman med ein representant frå Oppland har Erland fått i oppdrag å koma med forslag til korleis ein kan få timeprisen ned på tenestene, men han har per i dag ikkje noka konkret oppfatning av korleis dei vil løysa dette, bortsett frå at tilgjengelege midlar må disponerast og fordelast.





Moivika aller lengst sør i Hå kommune er  
ein havsalt idyll som ligg kloss inntil vegen.  
Her kan vestlandskysten nytast  
utan at ein treng å  
gå ut av bilen!

## VEGEN LANGS NORDSJØEN



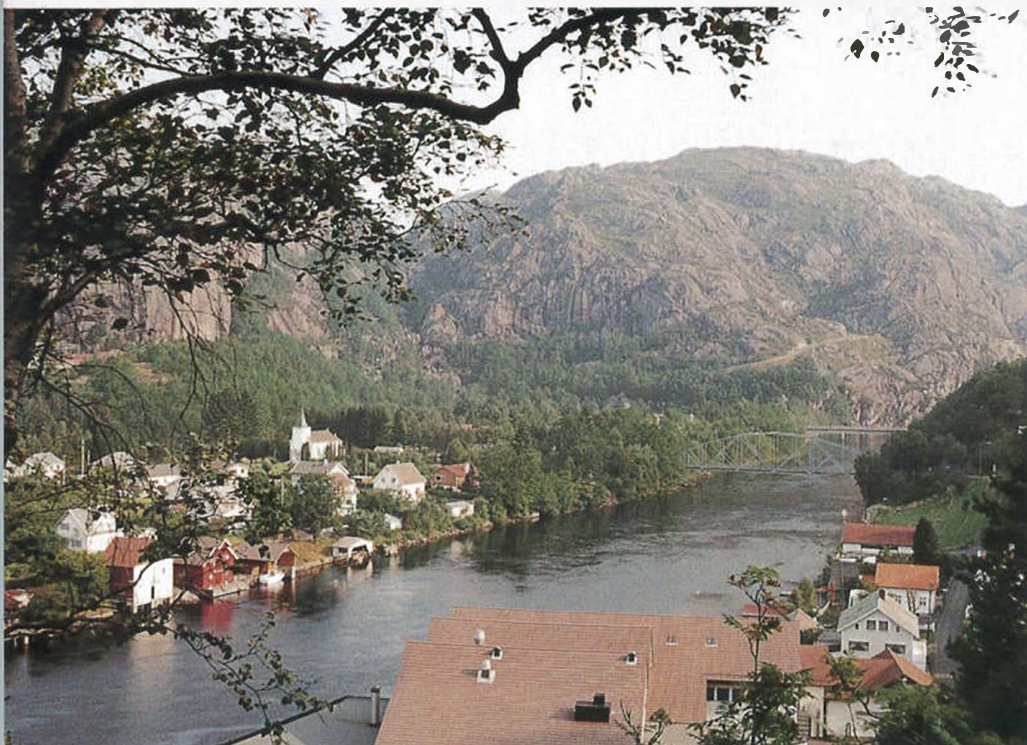
TEKST OG FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Nordsjøvegen er ein av to vegstrekningar i Rogaland som er lansert som nasjonal turistveg. Den andre aktuelle ruta er Ryfylkevegen, og denne er tilrådd i framlegget til Nasjonal transportplan. Totalt er 40–50 vegstrekningar rundt om i landet med i konkurransen om å få denne gjeve statusen. Lista ligg høgt. Trollstigvegen er ei av dei rutene som er med i innspurten, og tidlegare har Sognefjellsvegen, Strynefjellsvegen, Hardangerfjordvegen og Kystriksvegen i Nordland fått status som nasjonale turistvegar.

Sjølv om ikkje Nordsjøvegen skulle få den fine tittelen, så er vegen gjennom særprega og vakkert kystlandskap langs yttersida av fylket

vårt noko for seg sjølv. Om ikkje bileta på desse sidene maktar å overtyda lesarane om det, er det fotografen som har svikta. Så ta like godt turen og opplev ruta sjølv. Kjør langs riksveg 44 frå Åna Sira og nordover gjennom Dalane og den sørlege delen av Jæren. Ta av på fylkesveg 507 mellom Nærbø og Bryne, og kjør langs kysten på fylkesveg 510 og 509 til de møter Skudenesfjorden.

I denne omgangen snudde Rygjavegen på ferjeleiet i Mekjarvik, men reis for all del vidare. Strekninga frå Skudeneshavn til Haugesund er full av maritime idyllar. Ta gjerne òg avstikkarar til Kvitsøy, Rennesøy, Finnøy eller Utsira, dette er stader som er vel verd eit besøk.



Åna Sira er delt i to av elva (åna) Sira – kva elles? Halve bygda ligg i Vest-Agder, og den andre halvparten med kyrkja i skogkanten ligg i Rogaland. Nordsjøvegen byrjar i Kristiansand og følgjer kysten via Mandal, Lindesnes, Farsund og Flekkefjord før Åna Sira ønskjer vegfarande velkomne til vestlandsfylket Rogaland.



Det er enno fastbuande på Li, men mange av bustadene er gjort om til sommarhus. Vakkert og velstelt er det likevel – ein litt aude idyll å passera på veg mot Jøssingfjorden.



Vegen langs Jøssingfjorden, forbi kraftstasjonen og utskipingshamna til Titania slynger seg oppover og passerer det freda småbruket Helleren. Før delar av riksvegen vart lagt i ny tunnel gjennom fjellet, var dette ein rasutsett og farleg vegstrekning.



Mot Hauge i Dalane følgjer vegen Åno, ei grein av Soknavassdraget. Her kan ein ta avstikkarar til Linepollen badeplass eller skuva litt på Ruggesteinen – 70 tonn tung og Nord-Europas største steinblokk som det går an å rugga att og fram med handamakt.



Gå gjennom grinda og følg grusvegen innover eit lite stykke. Rundt svingen er eit gammalt kvernhus og ei steinkvelvbru. På andre sida av riksvegen ligg endå ei bru. Den lokkande grinda står på rasteplassen på Lædre nokre kilometer sør for Egersund.



Egersund er landets største fiskerihamn, men det er ikkje mastene på fiskeflåten som stikk opp midt på biletet. Det er byteltet, ein spennande konstruksjon med sterke maritime assosiasjonar, som vart installert til byens 200-års jubileum i 1998.



Delar av barrikadane som den tyske okkupasjonsmakta sette opp langs Jærstrendene for å gjera det vanskeleg for ein eventuell alliert invasjonstyrke, står framleis på Brusand. Dei såkalla Hitlertennene dokumenterer nær historie på ein særleg synleg måte – den eine rekka med betongblokker og kampesteinar utanpå den andre ned mot stranda. Nordsjøvegen passerer berre eit par meter unna.



Flatt landskap, velstelt gard – utsikt frå bilvindauga på Vigre på Jæren.



Orre i Klepp kommune; bufe bak steingard, ope hav.



I Sola får ein kjøpa potetar som seljaren på alle moglege måtar går god for.

Frå Mekjarvik går ferja over fjorden til Skudeneshavn, og Nordsjøvegen slyngar seg vidare over Karmøy til Haugesund. Frå Mekjarvik kan ein òg ta turen til Kvitsøy, som også er ein del av Nordsjøvegen.



Stavanger er sjølsagt ein attraksjon langs Nordsjøvegen. Men sjølv om me listar oss forbi oljehovudstaden på veg mot Mekjarvik, så kan me ikkje unngå å sjå kva som har dominert distriktet dei siste 30 åra.





Tormod Steine

# Ny spesialbil for tunnel

**Statens vegvesen Rogaland, med Tormod Steine i spissen, har utvikla ein spyle- og slamsugarbil for bruk i tunnel. Ved å nytta bilen til spyling under sprenging, blir støvplaga mykje mindre. Bilen kan også nyttast til lensing av vatn og slam frå tunnelstuff.**

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Bilen er utstyrt med vasskanon, vass-tank og hydraulisk drivne pumper for trykk og vakuu. Tanken har eit volum på 8.000 liter. Vasskanonen er plassert over hytta i køyreretninga og blir fjernstyrt både horisontalt og vertikalt frå førarplassen.

Utstyret er særleg eigna til spyling under avfyring av tunnelsalvar, men kan òg nyttast til spyling av tunnelveggane og til anna reingjering. Bruken avgrensar seg ikkje til tunneldrift. Bilen med sitt spesialutstyr er mellom anna veileigna til slamsuging av kummar.

## Dempa støvplaga

Tormod Steine har i mange år vore oppsynsmann ved tunneldrift. For tida arbeider han med Storhaugtunnelen. Han fortel at tanken om ein spesialbil for spyling i tunnel dukka opp under arbeidet med Frafjordtunnelen i 1997/98. Her var det problem med at støvet inneheldt mykje kvarts. Ved å pusta inn kvarts-støv kan ein utvikla lungesjukdommen silukose.

– Eg kom på tanken om me ved bruk av ein vasskanon kunne dempa støvplaga, fortel Tormod. Han la tankane fram for andre på tunnel- og betongseksjonen og for vernetenesta. Dei oppmuntra han til å arbeida vidare med ideén. Hos ein landbruksmaskinfor-

handlar fann han ein gjødselspreiar-kanon, som han prøvde. Den fungerte godt.

– Me bygde kanonen, vassstanken og resten av utstyret opp på ein eldre lastebil. Så kom den avgjerande testen i Frafjordtunnelen. Det fungerte bra. Vatnet batt mykje av støvet, helsefaren med kvarts blei kraftig redusert og heile miljøet inne i tunnelen blei betre, seier Tormod.

## Presentert på messe

Spesialbilen er ei nyvinning. Nyleg blei han presentert på ei maskinmesse. Fleire andre fylke har vist interesse for bilen. Så om ikkje lenge er det truleg at denne typen spesialbil blir å finna ved tunnelanlegg rundt om i landet.



*Spesialbilen med utstyr for spyling og slamsuging. Bilen er ein Mercedes Benz med boggi og tipp. Tanken er ein galvanisert vakuu-tank. Dessutan er det montert pumpe og kompressor, i tillegg til vasskanonen.*



Sverre Hellenen setter opp forskaling til kulverten i Prestegårdsvegen. I bakgrunnen holder Trygve Petter Nilsen på å sette ut punkter.

## Ekstrainnsats på riksveg 13

TEKST OG FOTO: JARL HONORÉ

Fremdriften på parsellen Hove – Iglemyr er nå der den må være for å opprettholde den opprinnelig bestemte åpningsdatoen neste år. Dette til tross for at oppstarten ble bortimot to måneder forsinket på grunn av treghet i plan- og grunninnløsningsprosessen. Det var først planlagt å starte opp i begynnelsen av mars, men forsinkelsene gjorde at det ikke ble mulig å starte før i begynnelsen av mai. Til tross for disse forsinkelsene har ikke utbyggingsavdelinga vært særlig villig til å forskyve åpningsdatoen tilsvarende. For å bøte på dette har både arbeidsledelse og arbeidere regulert feriene sine slik at det har vært full drift på masseflyttingen gjennom hele sommeren. I tillegg til perioder med godt

vær for flytting av de vann-sensitive massene i området, har denne ekstrainnsatsen gjort at en nå i september er i rute igjen.

Det kan også nevnes at selv i denne perioden er framdriften blitt forstyrret av stadige planendringer som har gjort det vanskeligere å arbeide strukturert. Selv om samarbeidet med byggeledelsen ute i felten har vært utmerket kan det ikke underslås at dette har ført til frustrasjoner, og lagt et ekstra press på utførerne.

Dette må være et godt eksempel på utmerket lagarbeide, og det kan sees på som et resultat av et årelangt arbeide i det som en gang het PA1 på det å styrke lagfølelsen.

Men det må understrekes at det nå er bekymringer ute i driften for om det fortsatt er mulig å holde denne lagfølelsen inntakt.



Planering av ny Iglemyrveg

# Flyttesjau i Haugesund

TEKST OG FOTO:  
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

**Den gamle Haugesund trafikkstasjon er no historie. Alle har flytta ut, og tomte er avsperra og gjort om til anleggsområde. Bygningane skal rivast, og nye lokale setjast opp. Første kvartal 2001 skal den nye trafikkstasjonen vera klar til bruk.**

I mellomtida har dei tilsette på T1 måtta finna seg midlertidige kryp-inn. Alle som driv med kontroll, registrering og prøveskilt har sidan 1. oktober halde til i brakker som er sett opp ved vegstasjonen. Faggruppe trafikk, det vil seia dei som driv med førarprøver, det køyretøytekniske, samt staben, har leigd lokale i det såkalla NST-bygget eit par hundre meter frå den gamle trafikkstasjonen. Der har dei vore innstallerte sidan 1. september.

– Me har ekspedisjon og ein del kontor i brakker, og i kaldt lageret til vegsta-

sjonen er det laga kontrollhall for lette køyretøy. Me er litt spente på korleis det vil gå i brakkene. I NST-bygget har me det bra til å vera midlertidig, seier Nora Rygh på T1.

Det er Statsbygg som skal byggja og eiga den nye trafikkstasjonen i Haugesund. – Men det kan bli tøft i byggjeperioden. Me er delte i to, og dermed mindre fleksible til å hjelpa kvarandre dersom me skulle få fråver.

Me gler oss på alle måtar til den nye trafikkstasjonen er ferdige, seier Nora Rygh.

*Overingeniør Thorleif Prestegård hadde mykje å flytta på då han innan 1. september måtte ut av den gamle trafikkstasjonen og inn i leigde, midlertidige lokale.*



# Kjell Torgersen sluttar

TEKST OG FOTO: JOHANNES BØ

Tru det eller ei: Kjell Torgersen er gått over i pensjonistanes rekker, litt på for-

skot riktig nok. Måndag 30 august var siste arbeidsdag, då han tok farvel med kollgaer og arbeidskameratar. Med ei fin avskjedsgåve frå kollegaer, velfortente takkens ord, kaffi og kaker,

vart det ei enkel og fin markering av hans virke i vegvesenet. Sjølv om Kjell Torgersen har hatt fleire arbeidsplassar innan vegvesenet, er det som mekanikar og sveisar på verkstaden på Bærheim, me kjenner han best. Her har han stramt opp mang ein slarken maskin, tenkt ut og sveist til gode innretningar. Ordreboka i brystlomma var oftast full av prosjekt som venta.

Kjenner me han rett så vil ikkje prosjekta i framtida bli mindre, bare litt annleis. Med mange interessar, grønne fingrar og god arbeidslyst, må han nok fortsatt ta noko på overtid, skal han få tid til alt. Står me heilt fast i vegvesenet, har han sagt seg villig til også å gi oss ei hjelpande hand. Så heilt slutt i vegvesenet blir det nok ikkje likevel.



*Verksmeister Manfred Meinkölm takkar Kjell Torgersen for innsatsen i vegvesenet.*

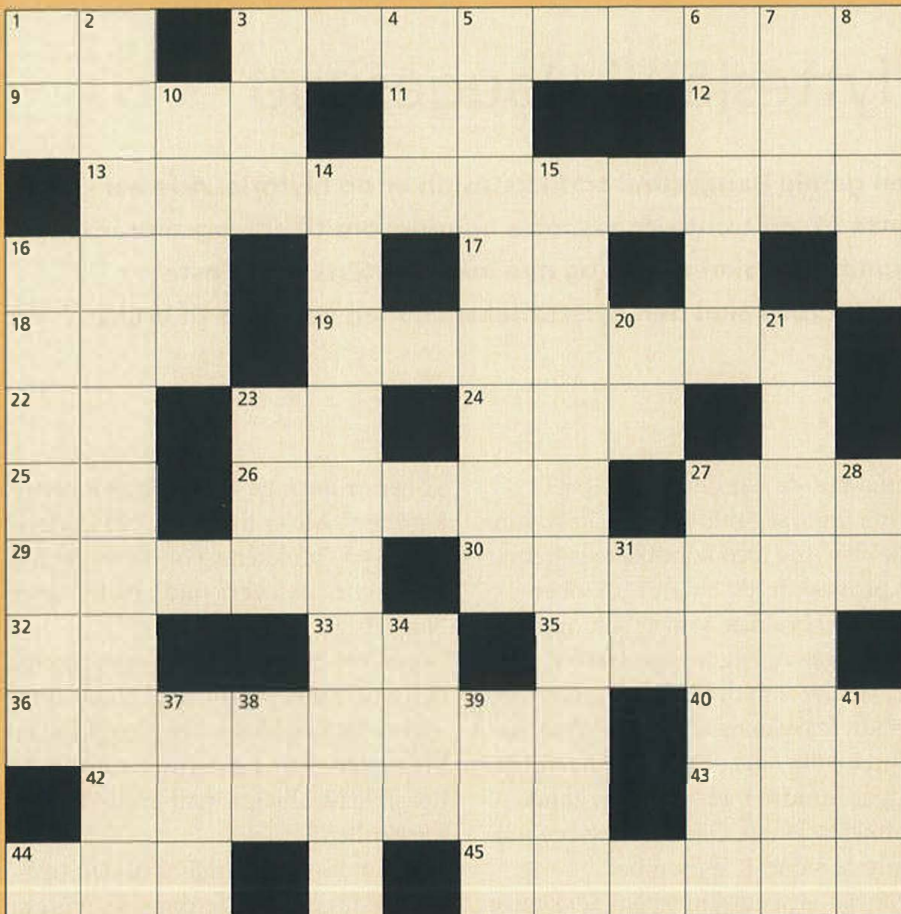
# KRYSSORD

## VANNRETT

1. Elv
3. Framkomstmiddel
9. Tyde
11. To like
12. Tute
13. Solid
16. Knoll
17. Utrop
18. Fylke
19. Påpassere
22. Hellig
23. Humre
24. Måleenhet
25. Vellyd
26. Sams
27. Tilbake
29. Uavgjort
30. Kv. navn
32. Retning
33. Hast
35. Vektenhet
36. Dyrene
40. Stund
42. Adj. som gjelder kjerne
43. Øybeboer
44. Bunt
45. Dro

## LODDRETT

1. Leker
2. Størrelsene
3. Ru
4. Nepe
5. Lære
6. Emballasje
7. M.navn
8. Dessert
10. Samfunn
14. Mulighet
15. Vogner
16. Bib.person
20. Mesterskap
21. Aktet
23. Retning
27. Blomst
28. Til dømes
31. Vektenhet
34. Røre
37. Mage
38. Myntenhet omv.
39. Fortrolig
41. Bevege



nr. 5/99 BOKMÅL

Løsningen på kryssord nr. 5/99 sendes til:

**RYGJAVEGEN**  
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 12. november 1999

Innsendt av: .....

Adresse: .....



Vinnere av kryssord nr. 4/99

**Rein Husebø**  
Egersund trafikkstasjon

**Sveinung Espedal**  
Vegkontoret

Vinnerne får tilsendt en klokkeradio

Rett løsning nr. 4/99





TEKST: BERIT LUNDE  
FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Praksisen har ho hatt på produksjonsavdelinga, og der likte ho seg godt. Me traff henne rett før heimreisa og ho syns at tida i Norge hadde gått fort. Ho var ikkje berre glad over å reisa heim att til Ukraina så fort, sjølv om ho synest studiet ho tek ved det tekniske universitet i heimlandet blir stadig meir interessant.

### Spennande alternativ

I juli kom den ukrainske ingeniørstudenten til Norge i regi av ein organisasjon som driv med studentutveksling.

– Eg ville gjerne oppleva eit anna land og eit anna folkeslag, og ønskte å betra engelskkunnskapane mine, seier Anja, – og dermed var slik utvekslingspraksis eit spennande alternativ.

### Berre ja å høyra

Ho seier at ho blei godt mottatt på vegkontoret:

– Alle har etter beste evne freista å visa meg det dei driv med, korleis tunnelar, bruer og andre konstruksjonar blir planlagde og ferdigstilte, korleis ein utfører kontorarbeidet på avdelinga og så vidare, seier ho.

– Heilt frå det vart snakk om å ta imot

ein ukrainsk student og eg fekk ansvaret for oppfølginga, var det berre ja å høyra frå alle hald, tilføyer Jarl Honore, som har vore Anja sin kontaktperson under opphaldet.

– Når me valde å ikkje gje henne spesifikke oppgåver knytta til ein bestemt seksjon eller einskilde område, var det for å gi henne eit meir allsidig utbytte av det korte opphaldet, seier Honore.

### Utdanning til leiarjobbar

Ho valde byggjelciar-utdanninga då venninner og kameratar ho hadde tatt realfag saman med gjekk over til matematiske studier, noko Anja ikkje hadde lyst til å byrja på.

– Då eg byrja ved teknisk universitet, starta eg på ei IT-utdanning, men gav det fort opp, fortel ho, og verkar glad for det. Ingeniør ønskjer ho å arbeida som, og aller helst som byggjeleiar.

– Er det uvanleg at jenter tar det studiet du no held på med?

– Nei, seier ho uforståande, – vi utdannar oss jo til leiarjobbar! Dei reint tekniske og mekaniske studieretningane er nok framleis dominert av gutar, men i vårt kull er vi 14 jenter og 16 gutar, fortel ho.

### Usikker framtid

Når det gjeld karrieren i heimlandet, er ho usikker. Ho fekk gratis studieplass som del av ei prøveordning der styres-

maktene vil kosta utdanning på ein kvote studentar med gode karakterar innan matematikk og fysikk. Ho er i det første kullet som har gått inn på ein slik avtale, som visstnok også skal innebera arbeid i tre år etter fullført studium, men ho er svært usikker på om dei klarar å følgja opp. Ho har heller ikkje underskrive nokon kontrakt, slik meininga var, og veit ikkje om dei tre åra er ei slags plikttjeneste eller eit tilbod der «studenten» ikkje er bunden i tre år, men står friare.

– Å koma som nyutdanna ingeniør og søkja jobb, kan nok bli tøft, ettersom eg er ung og manglar arbeidserfaring, trur ho.

### Få norske kontaktar

Når eg spør korleis det sosiale livet i Norge har vore, fortel ho at det har vore godt, rikt og spennande, men at ho ikkje har fått nokon nære norske venner.

– Eg bur saman med andre utvekslingsstudentar, og har vanka mest i det miljøet, seier ho. – Organisasjonen har arrangert turar, samankomstar og liknande, og eg har fått mange nye venner i miljøet. Ekstra hyggjeleg har det vore at ein av dei eg bur saman med snakkar russisk, som også er mitt morsmål. Det er godt når ein må snakka engelsk heile dagen å få snakka morsmålet sitt innimellom seier ho.

# Utvekslingsstudent frå Ukraina

**Ho vil gjerne bli byggjeleiar,  
Anja Kiryushina frå Kharkov i Ukraina.  
20-åringen har i seks veker hatt praksis  
ved vegkontoret, og har brukt meste-  
parten av tida til å observera og læra.**

# Veteran med oppfinnartrang

**15 år gammel tente Kristoffer Mortensen pengar på transport av fyllmasse med hest og kjerre for vegvesenet. No har han snart arbeidd 50 år i etaten. Han har hatt allsidige oppgåver, som også vekte oppfinnaren i han. Han har utvikla grensemerket som har 50 prosent av marknaden her i landet.**

Kristoffer Mortensen viser fram grensemerket med sperrevingen som han har utvikla.



TEKST: BERIT LUNDE  
FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Kristoffer Mortensen vaks opp på Kvaløya, rundt tre mil frå Tromsø. Faren var, som dei fleste på staden, fiskar og småbrukar. Guten måtte tidleg ut og tena pengar, og byrja først i gartnarlære, etter å ha hatt ein innbringande sommarjobb med å frakta fyllmasse med hest og kjerre for eit vegvesenanlegg. Men gartnaryrket hadde inga framtid, syntest han, og han hadde vanskeleg for å leva av dei tjue kronene i månaden han sat att med etter fråtrekka.

## Hjelpesmann for kokka

17 år gammel søkte han i 1952 arbeid ved eit veganlegg. Etter litt om og men på grunn av hans unge alder, vart han tilsett. Han hadde ikkje fylt 18 år, som var aldersgrensa for å delta i fjellsprenging. Eit halvt år var han derfor hjelpesmann for kokka, noko som elles gjekk på omgang mellom arbeidarane. Som hjelpesmann måtte han bera vatn og ved og elles gjera forefallande arbeid. Brakkene var primitive, og kokka hadde 20 mann i kosten. Då han vart 18 år, gjekk han inn i arbeidslaget sin vanlege rutine og var med på fjellsprenginga.

## Omflakkande liv

Frå 1952 og utover var Kristoffer på mange ulike anlegg. Han treivst godt med det livet, sjølv om det kunne vera månader utan oppdrag og dermed litt usikre tilhøve. Så då han i 1958 fekk tilbod om å byrja som oppsynsmanns-assistent, takka han ja.

– Det var tryggare arbeid, men det innebar at eg gjekk ned mellom 25 og 30 prosent i løn, så eg måtte tenkja meg godt om, fortel Mortensen.

– Oppsynsmannen var, saman med prest, lensmann og lærar, ein person med stor autoritet i lokalsamfunnet, og han hadde eit stort distrikt med 13 svært

ulike anlegg. Det var bygdevegar, sjøbygdevegar og fylkesvegar, minnes han.

### **Sikringsmann**

Kristoffer har aldri angra på at han tok imot tilbodet om å bli oppsynsmanns-assistent. Han fekk ein allsidig praksis både innan lønningsarbeid og personalarbeid. Ei tid hadde han og ei oppgåve som han på mange måtar meiner var den hyggjeligaste han har hatt i vegvesenet:

– Eg var sikringsmann for hovudkasseraren. Då drog me rundt på anlegga kvar fjortande dag med lønningsposane. Me vart sjølvsagt alltid godt mottekne, og eg fekk framleis halda kontakten med dei gamle kollegane på anlegga.

– Var det ein utsett jobb? spør eg, og tenkjer på dagens ran av pengetransportar som stadig blir omtalt i mediene.

– Nei, det hende aldri noko – det var nok ei fredelegare tid, trur Mortensen. – Oppsynsmannen hadde likevel alltid med seg skarpladd pistol, men i den tida han var sikringsmann, fekk dei aldri bruk for pistolen, sjølv om dei køyrde faste ruter til faste tider.

### **På skulebenken**

Formannen på eit arbeidslag meinte Kristoffer burde ta elementærteknikk i Oslo, og lova å søkja stipend for han dersom han var interessert denne utdanninga. Han fekk stipend, noko som var uvanleg på den tida, og i 1961–62 sette han seg derfor på skulebenken igjen.

– Heile arbeidslaget var glade og kry fordi ein av oss vart tatt ut til dette, fortel Mortensen.

– Var det ingen som vart misunnelege?

– Nei, ikkje som eg veit. Det var sterkt samhald i laget, og eg trur dei fleste fann det naturleg at eg som var så ung fekk denne sjansen, seier han.

Etter skulegangen jobba han med ulike

oppgåver, og var m.a. ei tid på vegkontoret i Troms si konstruksjonsavdeling, arbeidde med vedlikehald på Setermoen og hadde kontrollarbeidet ved Trongstraumen bru.

### **Til Rogaland**

I 1966 skulle alle fylke utdanna eigne asfaltkontrollørar, og Mortensen vart tatt ut frå Statens vegvesen Troms.

Dei vart sende på kurs ved veglaboratoriet i Oslo, og medan han var der, vart det bestemt at Troms skulle få eige oljegrusverk. Som følgje av dette, vart Mortensen send til Rogaland, som var det fylket som først fekk oljegrusverk og hadde størst kompetanse på området. Her fekk han vera med på montering av oljegrusverket, og etter ei veke fekk han tre mann frå Troms som skulle lærast opp som utleggjarbasar. Etter dette drog han tilbake til vegkontoret i Troms og jobba med oljegrus- og asfaltkontroll fram til 1969, då han søkte ei ledig stilling i Rogaland.

– Kvifor Rogaland?

– Eg trivdest godt då eg var her i 1966, og hadde lyst til å flytta ned. Det han ikkje fortel utan vidare, men som kjem fram då eg spør kva kona, som også har kome til i løpet av desse åra, meinte om å flytta nedover, er at ho faktisk kom frå Stavanger, og gjerne flytta med.

Og i Rogaland trivst han framleis, sjølv om han av og til saknar skikkelege vintrar og i byrjinga reagerte litt på den store skilnaden mellom tromsøværingen og rogalendingen. Men han lærte fort både å kjenna og setja pris på det rogalandske lynnet.

### **Nærbø og vegkontoret**

I Rogaland var Kristoffer Mortensen først oppsynsmann på Nærbø. Etter halvtanna år på Nærbø søkte han ei ledig stilling ved grunnseksjonen på vegkontoret, fordi han ønskte jobb i Stavanger.

– Eg hadde mykje erfaring med grunn-

innløyising frå den tida eg jobba med oljegrusleggjing i Troms, seier han. Han var ved grunnseksjonen fram til 1982, då han begynte på trafikkseksjonen, der han framleis arbeider.

### **Oppfinnaren**

På byrjinga av 80-talet utlyste miljødepartementet ein konkurranse der målet var standardiserte grensemerke, noko som til då ikkje hadde eksistert her i landet. Som privatperson sende Mortensen inn forslag på heile konseptet, og fekk godkjent løysinga si som aktuell i første omgang, men det fekk også andre. Til slutt ende det med at det vart utvikla ein visuell profil uavhengig av dei innsende forslaga, og utfordringa vart no å konkurrera om det under bakkenivå, mellom anna festeordninga. Her fann han fram til ei løysing som inneber at festet av sperrevingen kan skje hydraulisk i staden for ved hjelp av sveising, noko som gjer produksjonen både enklare og rimelegare. Desse grensemerka, som altså visuelt sett er identiske med alle dei andre, er mønsterbeskytta, og har rundt 50 prosent av marknaden. Dei blir produsert ved ei arbeidsmarknadsbedrift i Nord-Noreg og ei mekanisk bedrift i Sør-Noreg, og Mortensen er nøgd med resultatet.

I tillegg til grensemerket har han utvikla ei rekke andre smarte ting. Interesse for teknologi og geologi har vore store inspirasjonskjelder i arbeidet med oppfinningane. I tillegg til oppfinnararbeidet er steinsliping og foto-grafering dei to viktigaste hobbyane hans.

Me spør om kva oppfinningar han syslar ned no, men her vil han ikkje røpa så mykje.

– Har du noko på gang som vil vera av interesse for vegvesenet?

– Nei, svarar han på sin blide og endeframme måte.

## Handballgutane vann på Gol

**Herrelaget frå Statens vegvesen Rogaland gjekk sigrande ut av den årlege handballturneringa Hallingkastet på Gol i helga 17.–19. september. Dei vann 8–7 over Nordland i finalen, ikkje minst grunna godt forsvarsspel.**

– Finalekampen var jamm og spennande, fortel oppmann for laget, Egil Øfstebø. Dei ni spelarane – sju pluss to innbytarar, vann alle dei fire kampane som førte dei til den femte og avgjerande finalekampen, og oppmannen er spesielt nøgd med at dei slo ut Vegdirektoratet i semifinalen.

– Dette var fjerde året eg var med, og

dei andre åra har me ikkje hatt ein sjanse. Derfor var det gøy å vinna no, sjølv om det ikkje akkurat er nokon meisterliga, seier ein svært nøgd oppmann.

– Hadde de eit betre lag enn før?  
– Tja – eg veit ikkje det, men det gjekk berre bra, og så hadde me ein flott heilagjeng, poengterer Øfstebø.



Rogaland sitt herrelag som gjekk til topps i Hallingkastet. Framme frå venstre: Arild Volden (lagleiar), Roald Bø, Trond Olav Stangeland, Eivind Stranden, Narve Steine. Bak frå venstre: Ernst Walskaar, Rune Larsen, Egil Øfstebø, Tor-Oscar Walskaar, Geir Gudmestad.

TEKST: BERIT LUNDE  
FOTO: SVEIN SIVERTSEN

*Rogalendingane køyrde med buss til handballturneringa i Gol. Stødig sjåfør var Trygve Petter Nilsen, som arbeider ved vegvesenet si produksjonsavdeling.*



Heiagjengen var i første rekkje damelaget, som ikkje sjølv kom til sluttspillet.

### Spennande finalekamp

Finalekampen var uhyre spennande. Med omgangar på ti minutt, skjer ting fort. Etter første omgang var stillinga 4–4. Eit stykke ute i andre omgang, då Rogaland hadde auka til to-målsleiing, fekk dei utvist ein spelar for to minutt.

– Då me hadde fullt lag att, oppstod det ein særleg nervepirrande situasjon då me miste ballen i angrepet, fortel Øfstebø. Han legg til at keeperen hadde ei flott redning mot slutten av kampen. Den på laget som skåra flest mål, var Rune Larsen, men det er litt uklårt kor mange av måla han skal ha æra for.

### Sprudlande gratulasjon

Sigeren måtte sjølvsagt feirast. Under banketten laurdag kveld mottok vinnarlaget telegram med helsing og gratulasjon frå vegsjefen, som òg spanderte champagne på gutane for å gjera litt ekstra stas på dei.

– Me fekk også med oss i alt fire pokalar heim, men eg har sant å seia ikkje oversikt over kva for ein som er vandre-pokalen, og om me får behalda den. Rogaland sitt herrelag har jo vunne tre gonger no, sjølv om det er atten år sidan sist, seier Øfstebø.

FRIIDRETTSGRUPPA:

## I lange løp – men òg i mosjonsløp

Då bedriftsidrettslaget vart stifta i 1964, var løparane mellom dei første som engasjerte seg. I dag deltek framleis ein del i mosjonsløp, halvmaraton og stafettar, men den samla aktiviteten i friidrettsgruppa er liten.

TEKST: BERIT LUNDE

Dei er kanskje individualistar, løparane. I alle fall har dei i alle år trent sjølvstendig, for så å melde seg på eit mosjonsløp eller ein stafett når det passar dei. Til no i år har 22 kvinner og menn representert friidrettsgruppa i ulike mosjonsløp og stafettar. Størst oppslutning var det om Holmenkoll-

stafetten, der 11 personar, saman med fire utanfor vegvesenet, utgjorde eit blanda lag. Dei hamna ein stad midt på resultatlista.

– I 1991, det første året me stilte lag til Holmenkollstafetten, var det ein del samla trening, men eg kan ikkje hugsa at noko liknande har skjedd korkje før eller seinare, fortel Magne Goa, som var med frå starten og har mange år bak seg som oppmann.



Veteran og mangeårig oppmann i friidrettsgruppa Magne Goa  
Foto: Harald Sel

Noverande oppmann, Kjell Husebø, har heller ingen konkrete planar om å setja i gang med felles trening.

– Så det nyttar ikkje å koma til dykk dersom ein har lyst til å trena seg opp? – Det er klart at blir det fleire, kan det organiserast felles trening. Og er det ein enkelt person, kan eg alltid trensa saman med vedkommande, så er me i alle fall to, seier Husebø. Men til no har han ikkje fått slike spørsmål.

– Nivået ligg ikkje særleg høgt, forsikrar han, og fortel at hans eiga trening avgrensar seg til jogging.

### Ingen andre greiner

Friidrett omfattar mange ulike idrettsaktivitetar, men i vegvesenet er det berre løparar som er aktive friidrettsutøvarar. – Me har aldri hatt andre aktivitetar, så i grunnen kunne me kalla oss løpsgruppe, seier oppmann Kjell Husebø.

### Lite rekrutteringsarbeid

Friidrettsgruppa driv ikkje aktiv rekruttering, bortsett frå å senda ut invitasjonar og hengja opp plakatar i samband med ulike arrangement. Så er det opp til kvar enkelt å melde seg og be om å få delta. I år har løparar deltatt i Ingridløpet, Blomstringsløpet, jentebølgen og Holmenkollstafetten.



Statens vegvesen Rogaland sitt lag som deltok i Holmenkollstafetten i mai i år. Då dei vakna om morgonen snødde det i Oslo, så løparane er godt utstyrt med både varme overtrekksklede og paraplyar.

Frå venstre: Terje Hodne Nilsen, Tove Pihl-Olsen, John Sverre Øen, Svein Sivertsen, Lars Dysvik, Anne Marie Torsvik, Jens Storhaug, Lise Ljøstad, Geir Olav Fosse, Bente Pihl-Olsen, Finn Estensen, Nidunn Sandvik Eiterjord, Cato Roland, Kjell Husebø.

Etter 26 år i vegvesenet, sette Kari Mehla seg på skulebenken att. No har ho fullført toårig høgskulestudium i personaladministrasjon, og har gått over frå jobb i vegsjefens stab til stilling ved personalseksjonen. – Det var no eller aldri, seier ho når me spør kvifor ho søkte studiepermisjon.



## Studerte seg til nytt arbeidsfelt

TEKST: BERIT LUNDE FOTO: HARALD SEL

### Andre planar

Det var nokså tilfeldig at Kari Mehla hamna i Statens vegvesen Rogaland som 19-åring, men ikkje at ho vart verande i 26 år. Jobben i vegvesenet var den første ho søkte etter artium og handelsskule.

– Ei venninne og eg hadde eigentleg planar om å dra til Oslo. Men eg var nok litt for heimkjær når det kom til stykket, innrømmer Kari, som ikkje har angra ein dag på at ho valde vegvesenet. – No har eg vore her så lenge og trivst så godt at eg ikkje kunne tenkja meg nokon anna arbeidsplass. Dessutan har eg mange gode venner her, og det er òg svært viktig for meg.

### Brei erfaring

Kari Mehla byrja i det som den gongen vart kalla bokholderiet, og arbeidde med rekneskap eit års tid. Sidan flytta ho over til ekspedisjonen, der ho hadde ansvaret for eit nytt og moderne sentralbord, samstundes som ho hadde resepsjonsteneste. Deretter følgde fire år på vegsjefen sitt forkontor.

– Eg hadde då begynt å jobba med saker som skulle leggjast fram for fylkets samferdselsstyre, men syntest ikkje eg fekk arbeidsro nok til desse oppgåvene på forkontoret. Derfor søkte eg meg over til økonomiseksjonen, der

eg arbeidde frå 1978 til 1991, fortel Kari. Etter det hamna ho nok ein gong i vegsjefen sin stab, denne gongen som konsulent med spesielt ansvar for oppfølging av arbeidet i fylkets samferdselsstyre, eit arbeid og ei interesse som då hadde følgt henne i mange år. I tillegg hadde ho diverse sekretær- og referentoppgåver. Dessutan var ho koordinator for vegopningar i samarbeid med Info.

### No eller aldri!

Sjølv om Kari Mehla trivdest godt i dei jobbane ho hadde, ønskte ho likevel å ta meir utdanning.

– Eg hadde alltid ei kjensle av at eg kunne ha gått vidare, seier ho, – og eg var inne på tanken om å ta lærarutdanning. Eg søkte lærarskulen og kom inn ein gong på byrjinga av 80-talet, men ettersom eg hadde ein mann som var mykje på reisefot, valde eg å prioritera ungane våre.

Men i 1997 kom eg til at det måtte bli no eller aldri – eg var trass alt blitt 45 år. Eg ønskte «påfyll» av kunnskapar, og hadde lyst til i større grad å arbeida med menneske.

Kari tok dette tankane opp med sine overordna. Tanken om sosialhøgskulen vart møtt med rynka pannar over kor vidt ei slik utdanning ville vera relevant.

– Saman kom me fram til at det var bruk for meir kompetanse på personalseksjonen, og etter litt diskusjon, vart

det til at eg søkte meg inn på studiet i personaladministrasjon og fekk innvilga to års studiepermisjon frå vegvesenet.

### Tøff start

– Då eg byrja på studiet, var forelesningar, kollokviégrupper og semesteroppgåver heilt framant for meg. Eg ante ikkje kor mykje som krevdest av meg, og eg las sikkert alt for mykje til dei første eksamenane. «Det er vel ikkje målet å bli best, mor,» sa dotter mi, som sjølv var student på den tida – og det var heller aldri i mine tankar.

Mitt mål var å gjera det best mogeleg ut frå mine forutsetningar, og det klarte eg, fortel Kari nøgd.

– Det at det første semesteret gjekk greitt, auka sjølvtiliten og gav meg ein peikepinn om kor lista låg for studiet. Det var nok dette meir enn studieteknikkurset som inspirerte meg vidare, og semestra gjekk etter kvart fort.

– Kva syntest mann og barn om at du vart student?

– Eg trur faktisk dei var litt stolte over at eg som 45-åring gav meg ut på dette her, både mannen, dotter mi, som sjølv hadde byrja på lærarhøgskulen, og sonen min, som framleis budde heime medan eg studerte.

– Fekk du råd og tips frå dotter di om studier og studieteknikk?

– Nei, smiler Kari, – me hadde nokså ulik innstilling til det å studera, som naturleg er ut frå aldersskilnaden.



# Kva med dei over 60?

Kandidatoppgåve om seniorpolitikken i vegvesenet

Det er i første rekkje leiarane sitt ansvar at eldre medarbeidarar får ein meningsfull seinkarriere og ei verdig avslutning på yrkeslivet, men den ein-skilde «senioren» må òg kommunisera sine ønskje for framtida til overordna gjennom medarbeidarsamtalar og ved andre høve. Eitt problem i denne kommunikasjonen er ofte at leiarane i Statens vegvesen har god teknisk / økonomisk bakgrunn, men for lite innsikt i mellommenneskelege tilhøve til å gjere godt nok personalarbeid.

Dette er dei viktigaste konklusjonane i Kari Mehla og Asbjørn Skogland si kandidatoppgåve «Seniorpolitikk sett ut fra et livsløpsperspektiv». Dei to har skrive kandidatoppgåva som avslutning på eit toårig høgskulestudium i personaladministrasjon, og meiner seniorpolitikk er svært viktig fordi 25% av alle nordmenn i dag er over 65 år, medan kvar tredje nordmann vil vera over denne alderen om rundt 30 år.

## Vanskeleg

Det var to viktige årsaker til at Kari Mehla og Asbjørn Skogland valde sitt emne: For det første var det utsegna frå vegsjefen i Ryggjavegen om at leiarar over 60 år ikkje burde kunna krevja attkjenning som leiarar ved omorganiseringar i etaten. Artikkelen skapte reaksjonar og frykt hos ein del tilsette. Den andre årsaka var at emnet vart lite omtala i Odd Nordhaugs bok «Målrettet personalledelse». Det viste seg å vera vanskelegare enn me hadde trudd å prøva å utarbeida ein eksplisitt seniorpolitikk, fortel Kari Mehla.

Dei to studentane – Mehla med 26 års «fartstid» i vegvesenet og Skogland, som berre kjende etaten av omtale – kom gjennom konstruktive diskusjonar og studier fram til at seniorpolitikk ikkje kan sjåast på som eit personalpolitisk isolert område, men må vurderast ut frå eit livsløpsperspektiv.

– Seinkarrieren er berre ein av fleire fasar i livet og yrkeskarrieren, under-

strekar Mehla, som meiner jamlege medarbeidarsamtalar bør kombinerast med såkalla milepælsamtalar til beste for dei tilsette, og for best mogeleg å utnytta den ein-skilde sine ressursar i alle fasar av livet.

## Manglar menneskekunnskap

I oppsummeringa konkluderer kandidatane med at den tekniske / økonomiske bakgrunnen til dei fleste leiarane i vegvesenet kan vera eit problem når det gjeld deira handtering av personalarbeid, og då spesielt i den direkte kontakten med medarbeidarane.

– Kva konkrete problem er det de har sett her?

– Leiarar med teknisk og / eller økonomisk bakgrunn har ikkje alltid den naudsynte kunnskapen om mellommenneskelege tilhøve, og er ofte dårlege lyttarar, seier Kari Mehla, som i samband med oppgåva har intervjuja tilsette på alle nivå i etaten om mellom anna desse spørsmåla.

## «Mental førtidspensjonering»

Ein del arbeidstakarar byrjar alt i 55-årsalderen å tenkja på å trappa ned, anten fordi dei sjølv ønskjer det, eller fordi dei kjenner seg meir uønskte enn tidlegare og har mindre motivasjon av den grunn. Dette åtvarar oppgåveskrivarane mot, og kallar det ei slags «mental førtidspensjonering».

– Er arbeidstakaren redd for å få mindre utfordrande arbeidsoppgåver, mindre ansvar eller høve til påverknad, kan dette lett bli ein sjølvoppfyllande profeti, seier Kari Mehla.

Målet må derfor, i følgje oppgåva, vera å skapa eit tryggare og nærare miljø i medarbeidarsamtalane, og gjennom andre personalpolitiske verkemiddel sørgja for at denne frykta hos eldre arbeidstakarar blir mindre.

– På personalseksjonen avventar me no forslag frå vegsjefen til seniorpolitikk for Statens vegvesen Rogaland, seier Mehla.

## På plass ved personalseksjonen

I haust byrja Kari i si nye stilling ved personalseksjonen, etter å ha fullført studiet med glans. Ho skreiv kandidatoppgåve om seniorpolitikk med Statens vegvesen Rogaland som utgangspunkt. På personalseksjonen skal ho særleg ha ansvar for arbeid med nyrekruttering.

– Førebels er eg på «opplæring», og har jobba litt med eit introduksjonsprogram for nytilsette, som eg håpar me får gjennomslag for. Dessutan har me planar om å gjennomføra sluttintervju med folk som forlet etaten, med tanke på å utarbeida statistikkar over kvifor folk sluttar, kva dei meiner kan betra arbeidssituasjonen og få ressurspersonar til å bli i vegvesenet. I tillegg er Kari med i ei gruppe som skal utreia og koma med forslag til livsløpspolitikk for Statens vegvesen Rogaland. På bakgrunn av oppgåva ho skreiv om seniorpolitikk, vart ho også spurt om og har sagt ja til å vera med i ei sentral gruppe som skal arbeida med livsløpspolitikk.

– Dette arbeidet er spennande, og seniorpolitikk, som er ein integrert del av livsløpspolitikken, ligg kanskje mitt hjarte nærmast akkurat no, seier Kari.

# Mindre investering, meir effektivisering

**Regjeringa foreslår at Rogaland skal få 140 mill. kr. til investeringar på riksvegnettet. I år er summen 145 mill. kr. Det ligg an til at investeringane vil bli ti prosent lågare for perioden 1998–2001 enn rekna med i Norsk veg- og vegtrafikkplan. Arbeidet med effektivisering og omstilling skal halda fram.**

TEKST: HARALD SEL

Regjeringa viser til at utviklinga for vegsektoren dei siste åra har gått frå ein periode med relativ låg trafikkvekst og sterk satsing på vegtiltak, til ein periode med sterkare trafikkvekst og svakare satsing på vegtiltak. I dei seinare åra har ein ikkje makta å ta vare på vegkapitalen med dei midlane vegvesenet har hatt til vedlikehald.

## Investeringsbudsjettet

### STAMVEGANE

Ikkje ei krone av pengane går til nye anlegg på stamvegane, E 39 og E 134, i år 2000. Til refusjon av forskotterte midlar til firefelts motorveg Forus–Stangeland, som var ferdig i 1998, er det ført opp 22 mill. kr.

### ANDRE RIKSVEGAR

Utbygging av Rv 509 Sømmevågen (vegen til flyplassen) er tilgodesett med 7,3 mill. kr. Arbeidet på dette anlegget startar opp i haust med tilskot frå næringslivet og Sola kommune. Det er ikkje ført opp midlar til andre nye anlegg. Rv 13 Hove–Vatnekrossen er oppført med 46 mill. kr. Til Storhaug-tunnelen (Fv 427) vil Staten yta 20 mill. kr (alternativ bruk av riksvegmidlar).

### FORSKOTTERING OG LÅN

Budsjettforslaget omtalar to prosjekt som skal finansierast med forskottering og lån. Det gjeld Nordbøkrysset på Karmøy (Rv 47) og bygging av bomstasjonane på nord-Jæren. Arbeidet på Nordbøkrysset kan ta til ved at kommunen forskotterer 10 mill. kr. Bygging av bomstasjonane er kostnadsrekna til 24 mill. kr, og skal finansierast ved lån.

### MILJØ- OG TRAFIKKSIKRINGSTILTAK

Rogaland kan rekna med nesten 28,5 mill. kr. til miljø- og trafikk sikrings-tiltak (mindre utbetringar, gang- og sykkelveg, service og kollektivtiltak).

### RASSIKRING

Regjeringa foreslår 102 mill. kr ekstra til rassikring i Nord-Norge og på Vestlandet. Det ligg an til at Rogaland får to av desse millionane. Pengane er tiltenkt to mindre prosjekt på Suldalsvegen, portal på Krokanesodden tunnel og til sikring ved Gjuvsåna tunnel.

### Ferjedrift

Regjeringa går inn for at fire av sambanda på Kyststamvegen (E 39) skal styrkast med ei ferje. Mellom desse er sambandet Mortavika–Arsvågen, som får ei tredje ferje.

### Arbeid for tryggare trafikk

Tiltak for tryggare trafikk og reduksjon av talet på skadde og drepne i trafikken skal prioriterast høgt. Trafikksikring får brei omtale i budsjettframlegget. Det er lista opp fleire tiltak. Mellom desse er informasjon og tiltak for å redusera fartsnivået og meir kontroll av tunge kjøretøy. Driftstiltak retta mot trafikk sikring skal prioriterast. Til dette vil regjeringa løyva ekstra midlar. For Rogaland sin del ser dette ut til å bli mellom to og tre mill. kr.

### Knapt til drift og vedlikehald

Regjeringa vil ikkje auka løyvingane til drift og vedlikehald av vegnettet. I siste tiårsperioden har løyvingane vore på same prisnivået rekna i faste prisar. Dette har ført til eit etterslep som mellom anna har gått ut over kvaliteten på vegdekka. I budsjettet for 2000 går regjeringa inn for å prioritera driftstiltak som har direkte effekt for trygg trafikkavvikling. Dette gjeld i særleg grad brøyting, salting, strøing, vegoppmerking, vask- og oppretting av skilt, trafikkstyring og trafikkinformasjon. Denne prioriteringa vil mellom anna føra til at skjødse av grøntareal, drift og rasteplassar, toaletter og leskur blir redusert i år 2000.

## Eigenproduksjon og effektivitet

Budsjettet har brei omtale av Statens vegvesen sin eigenproduksjon. Målet for eigenproduksjon er at denne skal kunna brukast strategisk og vera effektiv på lik line med private entreprenører.

Budsjettet opnar for at produksjonsavdelinga i større grad kan ta på seg oppdrag for andre. Dette gjeld i særleg grad oppdrag for andre statsetater og for kommunar. Men her som elles, er effektiviteten avgjerande. Ein viser til at det internt i vegvesenet er sett opp eit arbeidsmål om å redusera kostnadsnivået innan eigen produksjon med 20% innan utgangen av 2003. Samferdselsdepartementet slår fast at det er kostnadsreduksjon og effektivitet som i framtida vil bestemma omfanget av Statens vegvesen sin eigenproduksjon.

## Effektivisering og omstilling

Regjeringa er opptatt av at Statens vegvesen skal få ei meir rasjonell utnyttning av ressursane. Det gjeld både innan forvaltings-, styrings og produksjonsområdet. Effektiviserings- og omstillingsprosjektet er omtalt. Hovudmålsettinga er at vegvesenet sine arbeidsoppgåver kan utførast med mindre ressursar enn i dag og med rett kvalitet. Det skal settast opp mål med sikte på å koma fram til konkrete reduksjonstal for alle delar av organisasjonen.

## Elektroniske tenester

Regjeringa legg også opp til endringar innan forvaltings- og styringsområdet. Mellom anna ser ein for seg større spesialisering og samarbeid over fylkesgrensene. Det er aktuelt å redusera publikum sitt behov for personleg frammøte på trafikkstasjonane, ved å tilby tenester via nye elektroniske kommunikasjonsløysingar. Også ved trafikkstasjonane må det leggjast opp til ei effektivisering av drifta.





**Rune Jonassen**  
avdelingsingeniør, vegkontoret  
4. oktober

### Lokale lønsforhandlinger

For avdelingsleiarar i fylka, inspektørar, vegarbeidarar og merkantile med høgare akademisk utdanning, er partane samde om å føra lønsforhandlingane i Vegdirektoratet. Alle møtedatoane er enno ikkje klare, men for inspektørar og merkantile skal møte haldast i slutten av november. Frist for innsending var 8. oktober. Potten for inspektørar utgjer på landsbasis 570.000 kroner, og for merkantile med høgare utdanning er potten på 760.000 kroner. For dei andre gruppene kan det bli såkalla preliminære eller lokale forhandlinger. Blir det preliminære forhandlinger, noko som blir avgjort i eit forhandlingsmøte 28. oktober, får partane i fylka tilført fire prosent ekstra til potten. Potten er førebels ikkje fordelt mellom gruppene.



## 50

**Lewy M. Dalen**  
Stavanger trafikkstasjon  
20. oktober

**Paul Torin Våge**  
Haugesund vegstasjon  
1. november

**Kjell Einar Tronstad**  
Haugesund trafikkstasjon  
22. november

## 60

**Karin Granberg**  
Produksjonsavdelinga, vegkontoret  
7. november

### Ta vare på nytilsette

Det er no utarbeidd eit introduksjonsprogram for nytilsette i Statens vegvesen Rogaland. Programmet skal sikra ein god start for nykommarane, og skisserer detaljerte rutiner for dei seks første månadene. Programmet inneber mellom anna ei fadderordning, som ein håpar skal gjera det lettare å koma inn i miljøet, både sosialt og fagleg. Ved å ta godt vare på dei tilsette frå starten av, blir det lagt grunnlag for ei positiv innstilling. Dette kan bidra til å auka medarbeidarane sitt engasjement og deira lojalitet overfor etaten, heiter det i introduksjonen. Næraste leiar med personalansvar skal sørgja for at programmet blir følgt opp frå første dag, ved å ønskja den nytilsette velkommen, sjå til at ho/han får ei god innføring når vedkommande byrjar sitt arbeid og presentera ho/han for kolleger, seksjon, avdeling og fadder. Næraste leiar er også ansvarleg for at alt er lagt godt til rette når nykommaren stiller på jobb første dag: Kontoret skal vera reint og ryddig, nødvendig utstyr skal vera installert og klart, nøkkel og stemplingskort for fleksimeter skal vera tilgjengeleg osb.

### Krav til fadder

Fadderer skal ha god kjennskap til den nytilsette sine arbeidsoppgåver og til etaten generelt, skal vera ansvarsmedviten, kontaktskapande, tålmodig, lett tilgjengeleg og lett å samarbeida med. Leiarar kan ikkje bli utpeikte som fadderar. Fadderer skal svara på spørsmål og hjelpa den nytilsette til rette både fagleg og sosialt. Alt første dag blir nytilsett og fadder presenterte for kvarandre, og skal gjennom regelmessige samtalar, både seg imellom og med leiarar, personal- og HMS-seksjon, gje god og nyttig informasjon og skapa ein trygg og god atmosfære.

Berit Lunde

## For 25 år sidan

### Mange vedlikehaldsoppgåver

Vedlikehaldsarbeidet har etter kvart vorte ei teneste for dei som ferdast på vegane. Særleg vintervedlikehaldsarbeidet krev ei god vaktordning for å få salt og sandstrøing utført i rett tid. Men sumaren krev òg sitt. Det er vedlikehald av vegbana, reinhald langs vegane og på rasteplassane og mangi anna. Krava har auka etter kvart. Men ennå er det for mange av dei som ferdast etter vegane som syner for lite naturvet. Dei kastar ølboksar og alt slags avfall i vegskråningane. Det har etter kvart vorte kosta store pengar på sikringstiltak som skal vera med å redusera tala i ulukkesstatistikken. Det er skilting, oppmerking av vegbanene, fotgjengarfelt, trafikkdele i vegkryss, trafikklys og nedsette fartsgrenser. Eit er visst: Det vert nok arbeidsoppgåver for vegvesenet også i åra som kjem.

Vegmeister (på Nærbø vegstasjon) Ole Tafjord



### Litt for raske duer

I Ryggjavegen nr. 4/99 sto ein artikkel om brevduer. Desse fuglane tek seg fram raskt og effektivt, men i artikkelen kom me i skade for å ta litt for hardt i. Det rette er at ei brevdue har ein «marsjart» på mellom 60–90 km/t, og at målt toppart er 130 km/t.

## Statens vegvesen Rogaland – en vinner

Av stabsleder Halvor Folgerø



Statens vegvesen Rogaland er nok en gang blitt tildelt en utmerkelse ved at Lysefjordbrua fikk tildelt Vakre Vegers Pris for 1999. Vårt fylke har for øvrig gjort det skarpt på dette området tidligere ved at vi fikk denne prisen i 1990 og 1997.

I 1998 ble Rogaland utpekt som årets lærebedrift og for noen år tilbake fikk vårt fylke tildelt den såkalte fyrtårnprisen som påskjønnelse for den nedlagte innsatsen på helse- og arbeidsmiljøsidene. Og vi skal heller ikke glemme at vi i 1994 ble tildelt Rogaland fylkeskommunes miljøvernpris og at Rygjavegen av Informasjonsforeningen i Norge ble kåret til årets bedriftsavis i 1997.

I gjennomsnitt betyr dette at vårt fylke er blitt tildelt en spesiell pris nesten hvert år siden 1990. Dette forsvarer etter min mening påstanden om at vegvesenet i vårt fylke er en prisvinneretat. Det er all grunn til å tro at slike priser henger høyt, og at det blir foretatt grundige vurderinger og sammenligninger mellom de foreliggende alternativene før juryen treffer sitt endelige valg.

Det er i første rekke den eller de medarbeiderne som har stått for gjennomføringen av det prisbelønte prosjektet som skal ha æren for tildelingen. Ofte vil det være flere personer som står bak innsatsen, og prisen er beviset på at fagfolk på ulike fagområder i fellesskap har fått fram et produkt som holder høy standard.

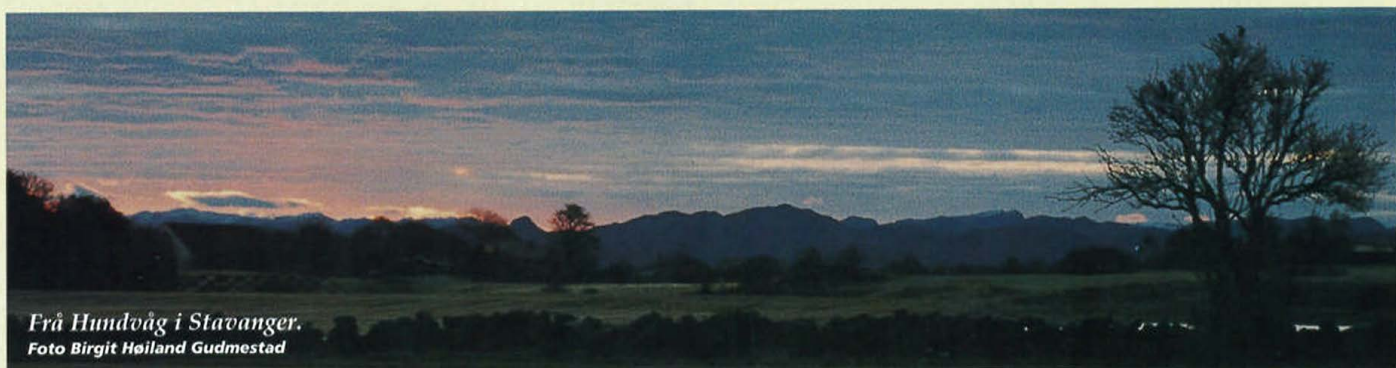
En pristildeling er et kvalitetsstempel på den jobben som er utført. Videre vil det være en ekstra en stimulans å få

en slik oppmerksomhet. Og selvsagt er det kjekt å få et synlig bevis på at det er gjort en god jobb. I noen tilfeller får prisvinnerne et stipend som kan nyttes til å knytte nye kontakter, se nye prosjekter og få erfaringer med det arbeidet andre utfører på tilsvarende områder.

For Statens vegvesen Rogaland som bedrift er det selvsagt en stor tilfredsstillelse å få tilbakemelding fra andre på at det er gjennomført en solid jobb. Pristildelingen er med på å skape et positivt bilde av etaten i vår omverden, og gir oss god og gratis reklame. Videre vil en slik oppmerksomhet også være med på å bygge opp under vår etatsstolthet.

Nå er det ikke slik at de prosjektene eller tiltakene som kan være aktuelle kandidater til en eventuell pris, blir plukket ut på forhånd. I mange tilfeller er det heller ikke etaten selv som kommer med forslag, selv om dette nok er tilfellet når det gjelder Vakre Vegers pris. Her er det derfor muligheter til hver og en av oss til å delta og medvirke til at det prosjektet du og jeg jobber med, kan bli en mulig kandidat til en framtidig hederspris.

Til sist vil jeg gratulere de nyeste skuddene på prisvinnertrøet i Rogaland og ønske dere en god tur for det tildelte reisestipendet. Samtidig håper jeg at dere ikke hviler på laurbærene, men tar med dere videre de positive erfaringene dere har gjort om prosjektutforming og lagarbeid, når dere går løs på nye oppgaver. For husk at det ikke er noen øvre begrensning på hvor mange priser en kan bli tildelt!



Frå Hundvåg i Stavanger.  
Foto Birgit Høiland Gudmestad



## SÅ HATTEN PASSAR

Eg sit her og prøver å omstilla meg. Ikkje nok med at det er haust og eg må omorganisera frå korte til lange ermar og byrja med ullsokkar, eg skal prøva å **tenkja** nytt òg. Bilen, til dømes. Før brukte eg å leggja om til piggdekk på bilen om lag samstundes med at eg la om til sko med tjukke solar. No skal eg ikkje lenger køyra på piggdekk. Men tjukke solar kan eg vel framleis bruka? Eller kanskje ikkje? Budsjetta skal jo reduserast, og sko med tjukke solar slit nok meir på golvet. Her på vegkontoret kan det få katastrofale følgjer for budsjettet til administrasjonsavdelinga, posten for bonevoks.

Men administrasjonsavdelinga er lei av å spandera alt mogleg på alle oss andre, og no skal dei plassera utgiftene på avdelingane – der dei høyrer heime. I samband med det har eg ein idé som eg skal presentera for Forslagsnemnda. Budsjettet bør delast skikkeleg opp, pulveriserast, og det bør skje straks. Kvar og ein av oss tilsette bør få vårt eige budsjett å ta hand om, med løyvingar rett frå finansministeren. Løna vil sjølvsagt bli ein stor og tung utgiftspost for mange av oss, men me kan kanskje sleppa arbeidsgjevaravgift sidan me alle blir sjølvstendig næringsdrivande? Det må nokon sjekka for meg. Så kan me alle etter vit og behov prioritera mellom diesel og binders. Dette trur eg verkeleg har noko for seg. Ikkje delprivatisering, men superprivatisering! Her ligg nok den verkeleg store rasjonaliseringsgevinsten.

I tillegg er det jo slik at me alle har fått omorganisering som hobby. Og no er det minst eit par veker sidan siste omstrukturering, og me byrjar å få abstinensar. Sjølv har eg byrja å gå i ring på kontoret fordi det har vore roleg altfor lenge. Eg gler meg til premien frå Forslagsnemnda. Det blir sikkert ein stor sum, og den skal rett inn på budsjettet mitt under posten for bonevoks.

*birgg*

## TILLITSVALGTES SPALTE

### Omorganisering og motivasjon

Kristoffer Skjørestad  
NAF Norsk Arbeidsmannsforbund



Blir vi aldri ferdig med denne omorganiseringa? Ja det er et spørsmål jeg som hovedtillitsmann ofte får. Spørsmålet med tilhørende frustrasjon, kommer av at det stadig siver ut informasjon som visstnok skal komme fra Vegdirektoratet eller vegsjef og som gjelder både organisering og effektivisering.

I tillegg hører vi at budsjettene vil bli redusert i årene fremover og at Rogaland ikke kommer særlig godt ut når det gjelder ekstraordinære midler. Da blir spørsmålene flere og frustrasjonen større. Målbærer ikke våre ledere i fylket sine behov for vegmidler sterkt nok?

I disse dager drøftes effektivisering og omstilling. Kravene synes å bli tøffe. Det vil kreve mye av alle, om vi skal nå målene. Det viktigste nå er motivasjon og samhold, og da kan vi ikke svare for all tvil som informasjon om privatisering eller konkurranseutsetting. Det motivere ikke.

Omorganiseringa forsetter? Dette var overskriften på innlegget til vegdirektør Olav Søfteland på hovedtillitsmannskonferansen i Kirkenes 16. september 99. Hovedbudskapet fra vegdirektøren var at vi skulle holde oss til det som Stortinget har bestemt. Videre sa Søfteland at den største styrken vår er at vi selv ser at vi kan bli bedre. Her deler vi vegdirektørens syn. Vi er innstilt på ytterligere effektivisering fremover.

Det som imidlertid blir både demotiverende og stressende er at vi i Rogaland har folk i ledende stillinger som tilsynelatende ikke har tro på egen produksjonsavdeling. De ønsker å konkurranseutsette/privatisere en økende andel av produksjonsvirksomheten i tiden framover.

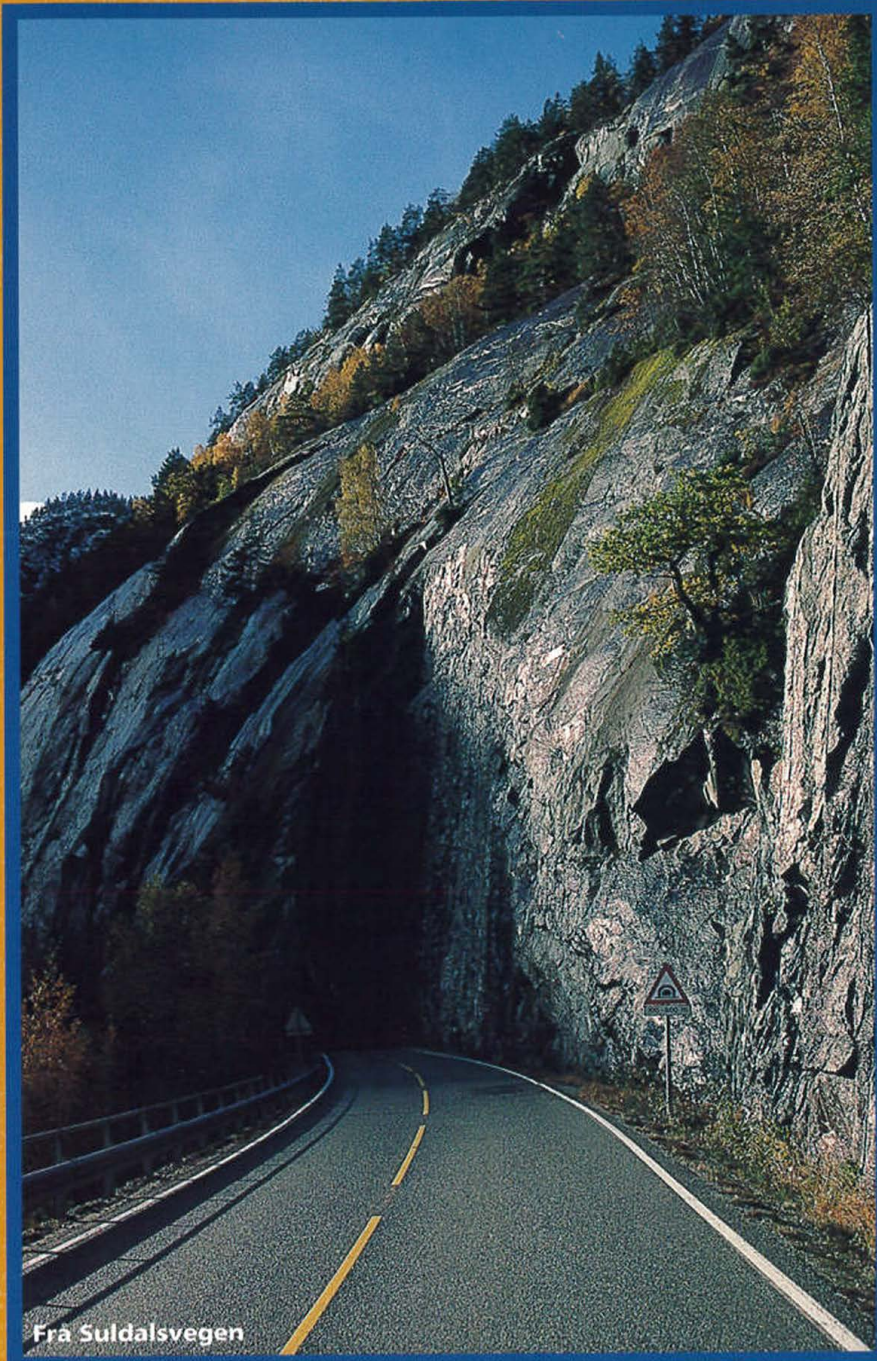
Undertegnede fikk en grei avklaring på dette spørsmålet hos vegdirektør Olav Søfteland på hovedtillitsmannskonferansen nå i september: **Rogaland fylke er i dag ikke pålagt å sette ut noen deler av drifta av vegnettet til private. Det er derfor i dag ingen kjente signaler fra Vegdirektoratet om at 15–20% av drifta skal konkurranseutsettes.**

Alt arbeid knyttet til privatisering av drifta i sør-Rogaland og nedleggelse av Egersund vegstasjon bør derfor innstilles. Jeg er overbevist om at hvis vi i framtiden blir pålagt å konkurranseutsette deler av drifta, så får vi tid nok til å forberede det da. Å arbeide med dette nå fremskynder bare en uønsket situasjon.

Statskonsult har lagt fram sin rapport 1999:14. **Vegen videre.** Rapporten konkluderer med at når investeringsrammen reduseres eller stagnerer, så oppstår det konflikt mellom budsjett og bemanning. **Sitat: Konflikten kan bare løses gjennom å se budsjett og bemanning mer i sammenheng, eventuelt at målet om konkurranseutsetting tones ned.** (Sitat slutt.) Jeg vil sterkt anmode om at vi gjør det siste, – tone ned diskusjonen om konkurranseutsetting. La oss få ro om dette nå! Vi bør heller buke energien vår til å motivere for økt effektivisering i alle ledd innen Statens vegvesen.



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



Frå Suldalsvegen

## Pelle Tordenbrags vise

Blandt de svarta fjellan upp i høga nord  
hvor de villa fossar styrta sig mot fjord,  
sjungar jag min rallartrall  
mens feislen hamrar bergets lag  
og mitt navn er Pelle Karlson Tordenbrag.

Inn i fjellet knogar jag til varje dag,  
feislen klinger mellem dynamittens brag,  
og jag svingar stenen rundt  
med långa stenger og med spett  
og hver kvell i brakka tar jag tjugo ett.

Og når jag et halvt års tid då knogat har,  
jag med seddelboka full til byen drar.  
Tusen jävlar, gula blå,  
hur jäkligt trevligt jag står i,  
av flickar har jag två på fang, om halsen ti.

Men når jag så ingen flera sedlar har,  
jag med klokkor, byksor, vest til «onkel» drar,  
og når der fins ingen grunkar mer  
på herrans gröna jord,  
luffar jag på foten hem til høga nord.

*Rallarvise frå ca 1900, 75 år før Suldalvegen blei bygd  
– med andre reiskap og ein ny type rallarar.*



**Statens vegvesen**  
Rogaland