

RYGJAVEGEN

Nr. 1 • Mars 2000 • 28. årgang



Stein Johnny Nevland klar for økt med gravemaskinen.

- 4** Akutthjelp
- 6** Sykkelbruopning
- 10** Verkstaddrift
- 14** Utliggjarbru
- 19** Mimreklubb
- 20** Stressymptom



Statens vegvesen
Rogaland



Vegsjeftelingen

FYLKESFORDELING AV INVESTERINGSRAMMER

Jeg har som hovedregel at jeg i denne spalten skal skrive noe som kan være inspirerende og motiverende for de ansatte i Statens vegvesen Rogaland. Dette er ikke en spalte for å rette kritikk mot noen, spesielt ikke internt. Det har jeg egentlig ikke tenkt å gjøre denne gang heller, men jeg kan ikke la være å komme med noen sleivspark til Vegdirektoratet.

Vegdirektoratet med vegdirektøren i spissen er våre overordnede og vi har i svært mange tilfeller, for ikke å si i de fleste, et svært godt forhold til og samarbeide med dem. Det tilligger direktoratet en styringsrolle overfor vegkontorene og det aksepterer vi, selv om vi enkelte ganger kan være uenig i det som kommer av slike styringssignaler. Som oftest er styringssignalene også velbegrunnet. Vi har i de fleste tilfeller respekt for direktoratets faglige tyngde og synes det er inspirerende og betryggende med den fagkunnskap som der finnes.



Sleivsparket rettes inn mot den rollen Vegdirektoratet spiller når det gjelder å fordele knappe midler mellom fylkene. På trafikk sida er det greit, der har man fordelingsnøkler å gå etter som er velbegrunnet (bl.a. MOTIV). På investerings sida derimot er det verre. Her i fylket ble vi sjokkert da vi oppdaget at rammen for investeringer på det øvrige riksvegnettet var redusert fra 540 mill. kr i inneværende vegplanperiode til 360 mill. kr i neste periode (2002–2005). Rogaland var det fylket i hele landet som fikk den prosentvis sterkeste reduksjon. Slik avstedkommer selvsagt reaksjoner og ikke minst spørsmål om hva som er årsaken til at Rogaland kommer så dårlig ut. Ikke minst blir det reaksjoner på politisk nivå, noe man ser av fylkestingets uttalelser til NTTP. Det går til og med så langt at det reises spørsmål i Stortingets spørretime om hvorfor Rogaland er blitt tilgodesett med en så lav investeringsramme i perioden 2002–2005.

På vegkontoret har vi selvsagt prøvd å bringe på det rene hva som er årsaken til den lave planrammen, men vi får ikke noen fornuftige svar, – og dermed heller ingen dokumentasjon på hvorfor Rogaland har kommet så dårlig ut. Tvetydige muntlige svar om at Rogaland har så bra vegstandard fra før og ikke trenger så mye, holder bare ikke.

Jeg har tatt saken opp i RLG (rådgivende ledergruppe for vegdirektøren) og der skinner det igjennom at man mangler en god modell for fordeling av investeringsmidler mellom fylkene. Den foreslåtte fordeling baserer seg på skjønn, – riktignok et kvalifisert skjønn, men dog et skjønn. Det betyr at det ikke er etterrettelig hva som ligger bak skjønn og det er heller ikke gitt noen begrunnelse eller dokumentasjon på fylkesfordelingen av investeringsmidlene. Når man ser hvilken oppmerksomhet fordelingen av disse midlene får i forbindelse med den politiske behandlingen av NTP, – det har faktisk vært hovedtema i den fylkespolitiske behandlingen av NTP i samtlige fylker, er det oppsiktsvekkende å få opplysninger om at denne fordelingen bygger på skjønn av enkelte byråkrater og ikke på dokumenterbare kriterier. Det blir derfor umulig å føre en saklig diskusjon om denne fordelingen, – den har skjedd i et lukket rom og det liker vi ikke.

Tor Geir Espedal

INNHALD

Vegsjefteigen	2	Kryssord	18
Eit liv er eit liv	3	Nærbø vegstasjons venner	19
Akutthjelp på fylkesvegar	4		
Fortsatt forfall på fylkesvegnettet	5	Ein etat med stressymptom	20
Sykkelbru over Engøysundet	6	Måleri med 15 tunnelhol	21
		Sykkelvinner	21
Premie for sykkellykt-bruk	7	Fest for 99-pensjonistane	22
Trafikksikring på Vikeså	8	Dei som bygde Åros bru	22
Sykkelveg Tjøsvold–Hardingstad på Karmøy	9	Effektivt tospann av gammel + ung	23
Fire eller to verkstader?	10	Minneord over Bjørn Johannessen	24
Evaluering av konkur- ranseevna til produk- sjonsavdelinga	12	Bedriftsintern attføring	24
Gangfelt kan vera trafikkfeller	13	Personalnytt	25
Utliggjarbru i Bratlandsdalen	14	Rygjavegen for 25 år sidan	25
Studie av naturgassdrift	16	Avdelingsleiar- kommentar	26
Vakre vegars pris-premiering	17	Takk til Berit Lunde	27
		Effektivisering	27
		Tillitsvalgtes spalte	27

RYGJAVEGEN

Nr. 1 – mars 2000

Ansvarleg redaktør: Harald Sel

Redaksjon: Birgit Hoiland Gudmestad

Redaksjonsråd: Bjørn Martin Alsaker, Nidunn Sandvik Eiterjord, Nils Lausund, Tormod Nag, Oddveig Levang, Lars S. Simonsen

Sats/layout: Sissel Norland

Trykk: Centrum Trykkeri as

Framsidedfoto: Harald Sel

Baksidedfoto: Harald Sel

Opplag: 2000 eksemplar

Internett: www.vegvesen.nolrogaland E-post: birggu@vegvesen.no

Eit liv er eit liv



I november 1999 gjekk snøggbåten «Sleipner» ned og 16 menneske mista livet. I januar 2000 omkom 19 menneske i ei togulykke på Rørosbanen. I februar gjekk fire unge liv tapt i vårt fylke i ein kollisjon mellom tog og bil på ein planovergang i Eigersund.

Slike hendingar gjer sterkt inntrykk på oss alle. Etter store tragediar er politikarane på banen med krav om større tryggleik. I alle ledd innan båt- og jernbanetrafikk skal tryggingstiltak setjast i folkus. Alt må gjerast for at slike ulykker ikkje skal skjje igjen.

Det er bra og heilt nødvendig at styresmaktene brukar store ressursar til å forebyggja ulykker på sjø og jernbane. Men kva med alle dei andre tragediane; trafikkulykker med ein eller to drepne?

I 1999 omkom 16 menneske på Rogalands-vegane. Det er like mange som mista livet i «Sleipner»-ulykka. I 1999 mista 305 livet på norske vegar. Det er nær ni gonger så mange som i «Sleipner»-ulykka og togulykka til saman.

Kvart einaste liv som går tapt i ulykker, er eit for mykje. Det er det same om det er på sjøen, på jernbanen, i lufta eller på vegen. Det er det same om det skjer i ei stor ulykke med mange omkomne eller i ei ulykke der «berre» ein person mistar livet. For dei som sit att er tapet, saknet og sorga den same.

Politikarane er villige til å gå langt for å hindra ulykker i båt- og togtrafikken, både når det gjeld kostbare fysiske tiltak og regulerande tiltak. For ulykkesreducerande tiltak i vegtrafikken kan det synast som om terskelen er høgare. Sommaren 1999 prøvde til dømes vegdirektør Olav Søfteland å få i gang ein debatt om reduksjon av dei generelle fartsgrensene frå 80 til 70 km/t og frå 50 til 30 km/t i tettbygde strom. Forsking viser at ein slik reduksjon, kombinert med fleire kontrollar, ville redusera talet på dødsulykker med mellom 30 og 35 per år. Ingen gjennomførbare tiltak som ein kjenner til i dag, kan gje større reduksjon i talet på dødsofre i norsk samferdsel.

Dei fleste politikarane avviste all debatt om reduksjon av fartsgrensene. Somme raljerte over vegdirektøren sitt debattutspel. Ein kan meina mange ting om Olav Søfteland sine tankar, men den sentrale delen av problemstillinga dreier seg om over 30 sparde menneskeliv i året og fartsgrense-utspelet hadde fortent ei meir seriøs behandling. På årets budsjett er overføringane til utrykkingspolitiet (UP) redusert med 15 prosent. Lite tyder på at politikarane er villige til å nytta kombinasjonen lågare fart og meir kontroll for å redusera talet på trafikkdrepne.

Harald Sel



Frå arbeidet med forsterking av Eidsbrua på fylkesveg 33 mellom Myssa og Orrestad i Sokndal.

Akutthjelp for ekstrakroner

Ekstraløyvinga på 5,1 millionar kroner i 1999 er brukt til å løysa dei mest akutte problema på fylkesvegnettet. For 2000 har fylket løyvd seks millionar kroner til å fullføra tiltaka som blei sette i gang i fjor haust. På andre fylkesveggar held forfallet fram.



Frå arbeidet med forsterking og breiddeutviding av Eidsbrua på fylkesveg 33 mellom Myssa og Orrestad i Sokndal. Karane driv med binding av armeringsjernet for støypinga av det nye betongdekket skal ta til. Frå v.: Sveinung Rosland, Sverre Hellenen, Einar Moen og Jarle Egeland.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Det trengst mange ekstrakroner – minst 20 millionar kvart år framover, – for å retta opp forringinga som har utvikla seg over lang tid. Alt i år kan det bli nødvendig å setta ned aksellasta på fleire vegstrekningar.

BRUER

I fjor sommar blei aksellasta redusert på Bråstein bru i Sokndal frå ti til åtte tonn og på Såmesund bru på Kvitsøy frå åtte til seks tonn. For årets ekstraløyving på seks millionar kroner får ein gjort det som trengst for å heva aksellasta att på dei to bruene. På Kvitsøy skal det bygjast ny Såme-

sund bru rett ved den gamle. Då får ein samtidig retta ut svingen ved brua. Vegvesenet hadde først planar om å forsterka gamlebrua, men det viste seg at fundamentet var for dårleg til å vølast på. Den nye brua vil kosta minst to millionar kroner, mens ein tidlegare hadde rekna med 1,2 millionar til å utbetra den gamle.

Arbeidet med Bråsund bru er sendt ut på anbod og er planlagt utført så snart som råd. Brua har store utgravingar under fundamentet og reparasjonen vil truleg kosta nesten 500.000 kroner. Den reduserte aksellasta på Bråsund bru er i særleg grad ei ulempe for pukk- og steinverksemda til Fjordstein i Rekefjord.



K O M M E N T A R



AV TRAFIKKSJEF SVEIN MAGNE OLSEN

Fortsatt forfall

To andre av dei dårlegaste bruene på fylkesvegnettet er alt ombygde og forsterka. Bronn bru på fylkesveg 687 ved Østerhus i Suldal blei ombyggt i fjor haust. I desember sto Eidsbrua på fylkesveg 39 Myssa-Orrestad i Sokndal for tur.

VEGAR

På fylkesveg 687 i Suldal og fylkesveg 39 i Sokndal var ikkje berre bruene i sterkt forfall. Ein del strekningar var så dårlege at det i verste fall kunne bli nødvendig med stenging. For ekstraløyvingane på fylkesvegbudsjetta for 1999 og 2000 får ein retta opp dei verste skavankane.

I alt vil det bli brukt om lag 1,7 millionar kroner på fylkesveg 687 Hålandsosen-Østerhus og bortimot to millionar kroner på fylkesveg 39 Myssa-Orrestad.

Også i Tysvær er det utført krisetiltak. Fylkesveg 780 Slåttevik-Susort var i ferd med å gå i oppløysing. Utbetringstiltaka og nytt fast dekke på vegen vil kosta over ein million kroner.

Trafikksjefen er fortsatt svært bekymret for tilstanden på fylkesvegnettet. Selv om vi i 1999 og 2000 har fått tilleggsbevilgninger, så er disse for små til å stanse den negative utviklingen. Også i år er det fare for at enkelte vegstrekninger kan få nedsatt aksellast.

Vi har i en årrekke dokumentert ovenfor fylkespolitikerne at manglende bevilgninger til drift og vedlikehold av fylkesvegnettet fører til at nedlagt kapital forringes og at både fremkommeligheten og trafiksikkerheten blir dårligere år for år i Rogaland.

Vi har et betydelig etterslep som det vil ta mange år å kompensere, men det som verre er, er at vi fortsatt ikke har klart å snu den negative utviklingen. Vi har informert Rogaland fylkeskommune, som vegstyremakt, om at det kreves tilleggsbevilgninger i størrelsesorden 20 millioner kroner i året for å snu utviklingen.

I 1999 oppfattet vi politikerne slik at de ville prioritere fylkesvegene fremover. Vi fikk en ekstrabevilgning på

5,1 millioner kroner og det ble forespeilt større bevilgninger i kommende år. Vi satte i gang et arbeid med å utbedre noen av «verstingene» og begynte planleggingen av et mer systematisk arbeid for å oppgradere de dårligste vegene i en tiårs periode.

For år 2000 ble imidlertid tilleggsbevilgningen på bare seks millioner kroner. Dette gir oss rom for å fullføre arbeidet med igangsatte tiltak, men det gir ikke rom for nye tiltak. Dette betyr at vi i vår eller senere kan risikere at vi må sette ned aksellasten på nye vegstrekninger som blir så nedkjørte at det ikke lenger er forsvarlig å tillate nåværende ferdsel.

Vi er selvsagt glade for de ekstrabevilgningen vi har fått, og det har avhjulpet situasjonen for noen bygder. Vi håper derfor sterkt at det kommer en ny tilleggsbevilgning i forbindelse med revisjonen av budsjettet til sommeren og at det blir årlige bevilgninger i størrelsesorden 20 millioner kroner fra og med neste års budsjett.

Det vart nesten midt-sommerstemning i eit forblåst Stavanger då den nye gang- og sykkelbrua over Engøysundet vart opna 25. november.

Varaordførar Bjørg Tysdal Moe brukte hekksaks for å klyppe over girlanderer av blomar som i nokre minutt stengde trafikken over Engøysundet bru.



Representantar for brukarane, nemleg elevar frå Buøy skule, heldt girlanderer som varaordførar Bjørg Tysdal Moe måtte bruke mykje krefter på å klyppa i to.



Egil Oftedal har budd på Buøy sidan 1955 og sykklar til byen mest kvar dag. Han fekk litt av girlanderer til pynt på sykkelen, før han for første gong tok den etterlengta sykkelbrua i bruk.

Etter opninga måtte brua prøve-gåast. Johs. Thomsen (til venstre) har utvikla det nye konseptet for gang- og sykkelbruer.



Sykkelbruopning i heilårs-sykkelbyen Stavanger

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Den nye gang- og sykkelbrua er bygd slik at ho heng fast i Engøysundet bru, og vil gjera det tryggare og hyggelegare for skuleelevar, anleggsarbeidarar og andre mjuke trafikkantar som rører seg att og fram mellom Sølyst og Buøy i Stavanger.

– Stavanger er ein liten og kompakt by der folk bur tett og det er små avstandar. Difor bør me satsa på sykkel. Det er berre å kle seg etter vêret og ta sykkelen i bruk som helsestudio, sa varaordførar Bjørg Tysdal Moe før ho slepte hekksaksa laus på den vakre blomegirlanderer og erklærte gang- og sykkelbrua for opna. Bjelkane til sykkelbrua vart lagt oppå det gamle fortauet på Engøysundet bru, og sett fast i eit nytt, solid rekkverk.

Dermed heng brua der, kant i kant med den gamle.

– Så vidt eg veit, er dette ein nytt konsept som ikkje er brukt andre stader. Det viste seg å vera enklare enn dei opprinnelege forslaga, og det vart også billigare, seier Johs. Thomsen. Han er overingeniør ved konstruksjonseksjonen og opphavsmann til denne byggemetoden.

Brua er 400 meter lang, har kosta totalt 4,3 millionar kroner og er finansiert som ein del av den såkalla Sykkelpakke Stavanger. Arbeidet byrja i mai og skulle vore ferdig i september.

Forseinkinga kom på grunn av tilleggssarbeid som ein valde å gjera ferdig medan ein var i gang med brua. Statens vegvesen har vore byggherre medan folk frå Riska sveis AS har gjort jobben.

– Entreprenøren har gjort arbeid av høg kvalitet, roser prosjektleiari Terje Børsheim på utbyggingsavdelinga.

Premie for 50 prosent sykkellykt-bruk

I konkurranse med fem andre skular fekk elevane ved Ganddal skole 4000 kroner i premie fordi dei var flinkast til å bruka sykkellykt. Men var dei eigentleg flinke når kontrollen viste at berre halvparten av dei brukar lykt på sykkelen?

Elevrådsleiar Hanne Larsen har fått overlevert sjekken på 4.000 kroner av distriktssjef Dag Folkestad.

Med seg hadde ho ein representant for kvar av klassane frå femte til sjuande klasse ved skulen. Dei har ikkje bestemt kva dei skal bruka pengane til, men dei trur det blir eit trafikktiltak. Framme frå venstre: Leif Torger Sveta, Sondre Norheim, Silje Vika, Ellen Karina Johannesen, Lene V. Noraa, Hanne Larsen, Anna Cesilie Løndalen, Jane Bergene og Tommy Eikeland. Bak elevane står distriktssjef Dag Folkestad, rektor Torbjørn Hyldmo og Jan Tofte som har vore kampanje-ansvarleg for Statens vegvesen.



TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Ved dei fem andre skulane var elevane endå dårlegare. På Rennesøy skule brukte berre 22 prosent sykkellykt på vintermørke skuleveggar og på fire av skulane brukte mindre enn 40 prosent sykkellykt.

Jan Tofte ved Stavanger trafikkstasjon, som har vore leiar for sykkellyktsprosjektet, er ikkje imponert over resultatet.

– Vegvesenet har lagt ned ein god del arbeid med informasjon og besøk på skulane, men innsatsen har vore til nokså lita nytte, seier han.

Sjefen for trafikkdistrikt Midt-Rogaland,

Dag Folkestad, meiner at foreldra er det svake leddet.

– Det ser ikkje ut til at foreldre forstår faren ved å sykla i mørket utan lys, og ansvaret vaknar først når det skjer ei ulykke, meiner han.

Dag Folkestad nemner Sande skole i Sola som eit eksempel på kor lita vekt foreldre legg på at barna deira brukar sykkellys. På Sandesletta har det vore alvorlege ulykker og foreldra har aksjonert sterkt for sikker skuleveg og fotgjengarundergang. Då vegvesenet ein mørk vintermorgon kontrollerte syklane då elevane kom til skulen, hadde ein av 33 lys.

Statens vegvesen har hatt tre kontrollar

på dei seks skulane. Vegvesenfolka har vidare hatt informasjonsmøte med lærarar og vore med på foreldrerådsmøte. Dei har også hatt kurs på skulane for å synleggjera effekten av å bruka lys. To syklistar, ein med sykkellykt og ein utan, har til dømes sykla mot ein bil med nærlyset på. Frå bilen er syklisten utan lys nesten ikkje synleg.

Jan Tofte seier at han og dei andre som har arbeidd med aksjonen nå skal evaluera tiltaka og vurdera korleis kontrollar på skulane bør vera i framtida. Han meiner arbeidet må leggjast om. – Me brukar for store ressursar i forhold til resultatata, seier Jan Tofte.



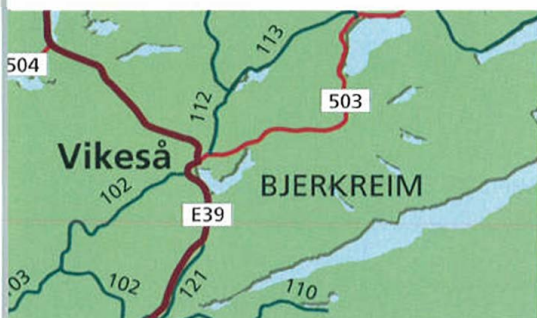
Kristian Gilje
var formann
på anlegget.

Tryggare på Vikeså

Vikeså sentrum i Bjerkreim har fått tryggare og meir ryddige veg- og trafikktilhøve. Ved eit samarbeid mellom Statens vegvesen og Bjerkreim kommune er det utført tiltak for over tre millionar kroner. Vegvesenet har betalt 1,75 millionar, kommunen har kosta resten.



Lena Ollestad og Kristen Holand frå entreprenør Terje Holand, Eigersund, i arbeid med rabatten langs E 39 gjennom Vikeså.



TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Vikeså har hatt store trafikkproblem og eit farleg vegsystem. Frå sentrum var det mange avkjøringar til E 39. I tillegg var det fleire andre trafikkfeller. På ei om lag 500 meter lang strekning er det sidan 1968 registrert to dødsulykker og over 20 personskadeulykker.

Ei avkjøring til E 39 ved starten av Vikesåbakken har vore det verste ulykkespunktet. Her er det nå innført

forbod mot venstresving. Dette vil redusera faren for ulykker.

Gjennom sentrum er alle avkjørslane stengt mellom krysset ved rv 503 (Statoilstasjonen) og krysset ved den kommunale vegen ved Essostasjonen. På denne strekninga er det lagt inn rabattar der det skal plantast tre. Trea er høgtveksande og skal ikkje hindra sikten, når dei veks seg store. Det er også bygt to nye busslommar på kvar side av E 39.

Ombygginga av vegnettet omfattar også to kommunale vegar på eit par hundre meter i Vikeså sentrum.



Tryggare skuleveg på Karmøy

Karmøy er mellom kommunane som prioriterer bygging av gang- og sykkelveg. I januar var eit nytt anlegg ferdig. Førsteklassingar frå Sevland skule opna den 1.870 meter lange vegen mellom Tjøsvold og Hardingstad.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Prosjektet er ein del av den såkalla Karmøy-pakken, der Karmøy kommune og Statens vegvesen i fellesskap finansierer åtte gang- og sykkelveg. Totalt skal det brukast om lag 50 millionar kroner. Karmøy kommune betaler 27,5 millionar og forskotterer 12,2 millionar. Statens vegvesen betaler 9,6 millionar kroner.

Det nye veginlegget fører til tryggare

trafikk, ikkje minst for skuleungane i området. Mange av elevane på Sevland skule bur slik at dei tidlegare måtte gå eller sykla langs den sterkt trafikerte riksveg 47. Mange måtte også kryssa riksvegen på turen mellom heimen og skulen. Nå er det bygd undergang for gåande og syklande. I anlegget inngår også 420 meter fortau, 420 meter adkomstveg og 33 avkjørslar. Anlegget har totalt kosta 11 millionar kroner. Denne gongen er det Statens



Etter opninga var det pølsefest. Byggeleiar Tove Dirdal (t.v.) var pølseserveringssjef og fekk hjelp av Kjell Todnem og Inger Sønneland Eriksen.



vegvesen som har finansiert største delen, 7 millionar kroner. Karmøy kommune har gitt eit tilskot på 4 millionar.

Opningsmarkeringa omfatta også ny rundkjøring og omlegging av 110 meter kommunal veg ved kjøpesenteret Futura utanfor Åkra sentrum. Dette anlegget har kosta 2,3 millionar kroner. Karmøy kommune har betalt 2,1 millionar av summen og Futurasenteret har skote inn 200.000 kroner.



Dei 30 førsteklassingane ved Sevland skule var æresgjester under opninga, og seks av dei hadde oppdraget med å dra over snora og offisielt opna den nye vegen. Her talar vegsjef Tor Geir Espedal til elevane og andre frammøtte.

Tvilar på reknestykket

Skal verkstadene i Egersund og på Sand leggjast ned? All verkstaddrift samla på Bærheim og i Haugesund, er eit av tiltaka som blir vurdert i samband med effektiviseringsprosjektet. Men dei tilsette i Egersund og Sand har inga tru på at vegvesenet vil tena på ei sentralisering.

TEKST: HARALD SEL

– Eg skulle gjerne sett reknestykket som viser at vegvesenet vil tena på å leggja ned verkstaden i Egersund. Enkeltrekneskap viser at Egersund og Sand har dei beste resultatane, seier Kåre Slettebø. Han er formann for verkstaden på Slettebø.

To mann i Egersund

Frå slutten av april er berre to mann i arbeid på verkstaden i Egersund; Kåre Slettebø og Herbert Stenberg. Fram til årsskiftet var dei fire. Då starta Lars Søyland med militærtjenesta, etter å ha vore engasjert i vegvesenet sidan august 1998. Lars vil gjerne tilbake til verkstaden etter militærtjenesta, men nedleggingstrusselen gjer at han er pessimistisk.

Etter påske skal Oddbjørn Aanestad flytta til verkstaden på Bærheim. – Med berre to mann vil me ikkje kunna ha ei skikkeleg beredskapsvakt til vinteren, seier Kåre Slettebø. Han viser til at ingen private verkstader i Dalane har kompetanse til å reparera spesialmaskinar som vegvesenet er avhengige av i vintervedlikehaldet. Utan kompetanse i Egersund må maskinane med spesialtransport til Bærheim for å reparerast. Det er både dyrt og tidkrevjande.

– I dag er det sjeldan at me brukar meir enn to til tre timar på ein maskinreparasjon. På den tida klarar dei knapt å frakta ein maskin frå Dalane til Bærheim. Er det effektivt? spør Kåre Slettebø.

Frustrasjon og uro

Både Kåre Slettebø og Herbert Stenberg seier at dei er frustrerte og føler seg utrygge for framtida. Stadige omorganiseringar og uro er ikkje bra, meiner dei.

– Sjefane snakkar om effektivisering, men dei oppnår det motsette. Alle brukar mykje tid på å diskutera alle forslaga om effektivisering, omorganisering og nedlegging. Når ein har nedleggingstrusselen hengande over seg, blir ein ikkje akkurat inspirert til å vera effektiv. I Egersund har me kava for å vera effektive, me har heva oss betrakteleg og det økonomiske resultatet er godt. Takka er trussel om nedlegging, seier Kåre Slettebø.

Reparasjonar og kjøretøykontroll

Verkstaden på Sand veg- og trafikkstasjon har tre tilsette; Åsmund Berge, Øystein Kvalvik og Kjell Sandvik. Kvalvik og Sandvik driv også med periodisk kontroll av motorkjøretøy. Det har vore vurdert å slutta med periodisk kontroll på Sand. Nå er det bestemt at tilbodet skal stå ved lag – iallfall ut 2000.

Verkstadfolka på Sand har også mykje arbeid for asfaltverket i Jøsenfjorden. Dette er spesialarbeid som ingen andre i distriktet har kompetanse til å utføra. Dei tre tilsette på verkstaden føler seg likevel utrygge på framtida. På same måte som i Egersund, etterlyser dei reknestykket som viser at det vil vera kostnadssparande og meir effektivt med ei sentralisering av verkstaddrifta til Bærheim og Haugesund.



På Sand driv to av verkstadfolka også med periodisk kontroll, Øyvind Kvalvik (t.v.) og Kjell Sandvik. Åsmund Berge er den tredje tilsette ved verkstaden. Foto: Svein Fure



I desember 1999 var desse fire i arbeid ved verkstaden i Egersund: Herbert Stenberg (t.v.), Lars Søyland (bak), Kåre Slettebø og Oddbjørn Aanestad. I januar starta Lars med militærtjenesta og etter påske flyttar Oddbjørn til verkstaden på Bærheim, så då blir dei berre to i Egersund. Foto: Harald Sel



Sigvart Rinden

Skjønar ikkje tankegangen

– Eg skjønar ikkje tankegangen til dei som tenkjer på å leggja ned verkstaden på Slettebø, seier Sigvart Rinden. Sigvart har i mange år vore med i vinterberedskaps-styrken i Dalane. Han er særleg redd for konsekvensane det kan få på vinterstid, dersom verkstaden blir nedlagt. I periodar med dårleg ver og vanskelege kjøretilhøve er dei heilt avhengige av den lokale ekspertisen. – Det er ikkje uvanleg at me får problem med salteapparata og anna spesialutstyr. Verkstadfolka på Slettebø har

fullt kjørt heile vinteren. Dei er veldig raske og flinke, og det er viktig i kritiske situasjonar. Alternativet kan bli at maskinane blir ståande i lang tid, utan at trafikantane får hjelp, mens me ventar på verkstadfolk frå Bærheim, seier Sigvart Rinden. Å bruka private verkstader i Dalane, ser han ikkje på som eit brukbart alternativ. Folk frå private verkstader klarar nok å reparera utstyret til vegvesenet, men Sigvart er redd for at det vil ta si tid, når dei ikkje er spesialistar på den slags

maskinar. Han lurar også på kva det vil kosta å kalla ut private reparatørar på nettene.

– Vegvesenet kjem ikkje til å spara pengar på å leggja ned verkstaden i Egersund. Eg trur heller at me vil tapa pengar, seier Sigvart. Den røynde vegvesenarbeidaren sukker. – Eg blir veldig frustrert, og det er eg ikkje aleine om. Det virkar som om leiinga har lagt ein strategi som går ut på å utradera vegvesenet i Dalane. Folk missar aldeles arbeidslysta.



Produksjonssjef
Nils Lausund

Konsekvensanalyse

Innan 1. september skal det utarbeidast ein konsekvensanalyse for verkstaddrifta i Egersund og Sand, opplyser produksjonssjef Nils Lausund. Han har inga meining om kva konklusjonen blir; om det er mest effektivt og lønnsamt å halda fram med verkstaddrifta eller å leggja ned.

– Til nå har me ikkje gjort noko reknestykke om vinning og tap ved dei to alternativa. Men krava frå Vegdirektoratet i samband med effektiviserings- og omstillingsprosjektet gjer at me må

vurdere alle tenkelege tiltak for å bli meir effektive og få ned kostnadene, seier produksjonssjefen.

Husleige og bygnings-kostnader på maksimalt tre prosent av utgiftene til drift- og vedlikehald, er eit av krava frå Vegdirektoratet i samband med effektiviseringsprosjektet. I dag er desse kostnadene på 3,6 prosent, som i kroner utgjer 5,4 millionar. For å koma ned i tre prosent må denne summen reduserast med minst ein million kroner. Det er eit krav som ein ikkje kan nå

utan å leiga ut eller selja nokre av bygningane me har i dag, seier Nils Lausund.

– Me har hatt eit møte med Vegdirektoratet der eg argumenterte med at det er meningslaust å fjerna bygningar, dersom ein får auka kostnader andre stader i drifta. Dersom det viser seg å vera effektivt å oppretthalda verkstaddrifta i Egersund og på Sand, kan ikkje krava til husleige-reduksjon styra drifta og vera avgjerande. Det vil vera tull, seier produksjonssjefen.

God på asfalt

TEKST: HARALD SEL
FOTO: BIRGIT HILAND GUDMESTA

I samband med omorganiseringa av Statens vegvesen i 1995 blei det sett krav til produksjonsavdelinga sin konkurransevne, samanlikna med private entreprenørar. Med bakgrunn i dette har trafikkavdelinga gjennomført evalueringa. Ei gruppe har vore ansvarleg for arbeidet. Desse var med: Faggruppeleiar veg, Stavanger trafikkstasjon, Tormod E. Nag, leiar, tidlegare produksjonsleiar for produksjonsområde sør Torbjørn Hogstad, oppsynsmann, Nærbø trafikkstasjon, Oddvar Obrestad og overingeniør, trafikkavdelinga, Kjell Utvaag.

Evalueringa er gjennomført med hjelp frå konsulentfirmaet ViaNova.

Grunnlaget for evalueringa er heller lite. Det blir vist til at samanlikningsgrunnlag mellom eigenproduksjon og private aktørar berre fins på få område. Beste grunnlaget har ein for produksjon og legging av asfalt. Og på dette området er altså Statens vegvesen godt konkurransedyktig. Rett nok blir det vist til at dei private asfaltentreprenørane sin marknadsdel har gått kraftig ned dei siste åra. Men ein prisskilnad på mellom 10 og 50 kroner til vegvesenet sin fordel er meir enn det ein må venta ut frå ulike produksjonsvolum. Produksjonsavdelinga sine priser ligg lågt nok til at dei kan fungera som eit marknadskorrektiv, kan ein lesa i rapporten.

For såkalla funksjonsavtalar har ein stort sett berre samanlikningsgrunnlag frå ein entrepriser for drift og vedlikehald av fylkesvegar i Klepp.

Produksjonsavdelinga produserer og legg ut asfalt til ein pris som for åra 1996 til 1998 ligg 10 til 50 kroner lågare per tonn enn hos entreprenørar. Dette går fram av ein evaluseringsrapport om konkurransevna til produksjonsavdelinga i Statens vegvesen Rogaland.



Trafikksjef Svein Magne Olsen (t.h.) får overlevert rapporten av gruppeleiar Tormod Nag (t.v.). Bak dei to står gruppelemmene Torbjørn Hogstad og Kjell Utvaag. Oddvar Obrestad var ikkje til stades under overleveringa.

Dette er lite å byggja på, men det kan sjå ut til at entreprenøren hadde eit litt lågare kostnadsnivå enn Statens vegvesen.

To entrepriser på skjøtsel av grasareal gjev ikkje grunnlag for å påvisa skilnad mellom prisane i entreprisen og eigenregi-drift.

Gruppa har også sett på konkurransevna for handoppmerking med termoplast, kantreinsk og reinsking av overvassgrøfter. Samanlikningsgrunnlaget er i hovudsak henta frå Østfold, Akerhus, Hedmark og Hordaland.

For handmerking slår rapporten fast at det fins private aktørar som kan gjera dette arbeidet til ein lågare pris. Også for kantreinsk og reinsking av overvassgrøfter ligg vegvesenet sine prisar høgare enn hos mange entreprenørar.

Gruppa har ikkje vurdert konkurransevna for vinterdrift. Rapporten slår fast at det her ikkje fins samanlikningsgrunnlag mellom eigen regi og arbeid utført av entreprenørar.

Oppfølging med fokus på kvalitet

Arbeidet med å evaluera produksjonsavdelingas konkurransevne skal halda fram, opplyser trafikksjef Svein Magne Olsen. I det vidare arbeidet skal det leggjast meir vekt på kvaliteten av utført arbeid. Både produksjonsavdelinga og private entreprenørar skal i større grad enn tidlegare kvalitetssikrast.

GANGFELT

kan vera TRAFIKKFELLER

Eksemplarisk kryssing, men kor trygg er ho egentleg når halvparten av bilistane ikkje held vikeplikta?

Ei gransking viser at gangfelt kan auka ulykkesrisikoen med 26 prosent. Dette er grunnen til at vegvesenet i mange tilfelle avslår søknader om gangfelt, seier Esther Marita Folkvord ved trafikksikringsseksjonen.



TEKST: BERIT LUNDE
FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Granskinga viser at 50 prosent av bilførarane ikkje held vikeplikta og at 25 prosent av fotgjengarane kryssar vegen utanfor oppmerka gangfeltet. Dette er to viktige årsaker til at gangfelt kan vera trafikkfeller.

Esther Marita Folkvord meiner òg at køyring på raudt lys er eit aukande problem. Førarkortet blir rutinemessig inndratt hos sjåførar som køyrer på fotgjengarar i eit gangfelt, anten det er lysregulert eller ikkje.

Undergangar

– Skal ein ha eit betre og tryggare alternativ for fotgjengarane, er undergang eit godt alternativ, men han må liggja slik til at han vert nytta, så ikkje folk berre held fram med å kryssa vegen der det måtte passa, seier Folkvord. Dessutan er det dyrt å byggja undergangar.

Opphøgde gangfelt

Det har vist seg at opphøgde gangfelt er tryggare, og minskar ulykkene med 39 prosent i høve til vanlege gangfelt. Rabatt reduserer også ulykkene noko, medan lysregulering berre fører til sju prosent færre ulykker enn andre gangfelt.

Folkvord trekkjer fram Austrått i Sandnes som eit godt døme på at opphøgde gangfelt er tryggare. Her er det laga to opphøgde felt, som saman med ei fartsgrense på 40 km/t gjev fotgjengarar større tryggleik.

Strengt krav

Krava til oppmerking av gangfelt for fotgjengarar er strenge:

– For det første skal det ikkje vera høgare fartsgrense og fartsnivå enn 60 km/t, fordi det er vanskeleg for bilistane å stoppa viss farten er høgare. I tillegg skal det vera god sikt på strekningen, og fotgjengarane skal ha tilrettelagt fortauskant ved gangfeltet. Det skal også vera eit visst tal fotgjengarar som nyttar kryssingsstaden dag-

leg, og her tel det mykje dersom staden er del av skuleveg, fortel Folkvord. Ho understrekar at dei på trafikk-sikringsseksjonen ikkje har hatt høve til å gå kritisk gjennom heile vegnettet, men at dei vurderer kvart einskild tilfelle når publikum ber dei om det.

Sterke kjensler

Det er ofte sterke kjensler inne i biletet, når foreldre t.d. tek kontakt for å sikra skulevegen for borna sine og vil ha oppmerking av gangfelt.

– Me seier oftare nei enn ja, og blir då ofte møtt med haldninga «så de vil ikkje sikra ungene våre». Dette kan vera vanskeleg å takla, seier Folkvord.

Seks-åringane

– Ei stor utfordring er seks-åringane. Dette er små barn, som den eine dagen kan vera så fokuserte på det dei har lært at dei blir ståande ved eit gangfelt utan trafikk og ventar på ein bil som kan stoppa for dei. Den neste dagen kan dei, utan å tenkja seg om, springa rett ut i vegen.



Slik ser den nye utliggjarbrua frå 1999 ut.



Dette er «arbeidsteikninga» for utliggjarbrua i Bratlandalen. Fotoet er frå tida mellom 1870–1900 og står i boka «Fra tråkk til motorveg» av Svein Magne Olsen. Fotografens namn er Knud Knudsen

Ny gammel trebru i Bratlandsdalen

I Statens vegvesen Rogaland står ikkje satsinga på moderne konstruksjonar og materiale i motsetnad til det å ta vare på eldre byggjetradisjonar. Eit av fleire døme på det er utliggjarbrua som vart bygd over Bratlandselva i Suldal i fjor haust.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Berre for å gjera det klart med ein gong: Utliggjarbrua i Suldal har ikkje noko å gjera med uteliggjarar med tilhald under bruer, slik me kjenner det frå meir urbane strom. Det uvanlege namnet skriv seg frå måten brua er konstruert på. Ho kviler på tjuke furustokkar, utliggjarar, som er sette fast i kvar elvebreidd og ligg utover elva.

Bygd etter fotografi

Det har vore ei bru før av denne typen på akkurat denne staden i Bratlandselva, det viser eit gammalt fotografi teke ein gong mellom 1870 og 1900. På eit eller anna tidspunkt vart denne

brua teken ned, og ei hengebru av meir vanleg type vart sett opp på same staden.

Så fekk trafikksjefen vår sjå dei gamle bileta av den særprega utliggjarbrua. At Svein Magne Olsen er interessert i det som er gammalt, og særleg i gamle samferdsleårer, er vel kjend – og det var då også han som tok initiativet til å byggja opp att ei utliggjarbru. Det vart gjort på grunnlag av fotografiet, for arbeidsteikningar eller andre forklaringsfanst ikkje.

Arbeidet tok til i 1997. Då vart stokkane som brua kviler på rotbarka. Eit år seinare, hausten 1998, vart dei felte, og fekk liggja på hogstplassen med kvistane på. På forsommaren i fjor vart dei kvista og barka, og skulle no kunna halda seg utan å få anna



Nils Krogedal (i midten) og Jørgen Tveit har bygd brua. Til venstre oppsynsmann Helge Bakka ved Sand veg- og trafikkstasjon.

behandling enn litt tjøre mot vasstrekk. For vel to år sidan vart også brukara sette i stand etter at dei hadde rasa ut litt.

Gildt arbeid

Brustokkane, utliggjarane, og plankane oppå er av furu, rekkverket er av osp. Det er ikkje brukt spikar, men trekilar. Utliggjarane er no bolta fast i dei gamle brukara på kvar side av Bratlandselva. Tidlegare vart utliggjarstokkane berre lasta ned med tung stein, og den nye brua er difor truleg sterkare enn den gamle var. Nybrua er dimensjonert for å tola to tonn.

Nils Krogedal og Jørgen Tveit har gjort jobben – Nils har vore involvert i prosjektet heilt sidan utliggjarane framleis sto på rot. Oppsynsmann Helge Bakka

ved Sand veg- og trafikkstasjon har òg vore med på prosessen.

– Dette har vore ei interessant prosjekt. Eg grua litt då eg fekk beskjed om å ta fatt på dette, men det vart meir og meir interessant ettersom arbeidet skrei fram. Det har vore eit gildt arbeid, seier Nils Krogedal.

Berre sjå, ikkje gå

Det spesielle prosjektet er finansiert med museumspengar, og er gjennomført utelukkande for å visa fram eit døme på gammal byggeskikk. Det er faktisk ikkje meininga at folk skal bruka brua i det heile, men berre kikka på ho frå land. Brua ligg på privat grunn ved Øvrebekken, og det er ikkje spesielt eigna turterreng på Tornesplassen som det heiter på andre sida. Til alle tider

har bruene på staden, både den gamle utliggjarbrua og hengjebraua, vore brukte privat i samband med gardsdrift. Den gamle hengjebraua vart teken ned når utliggjarbrua var ferdig. Men skulle nokon finna på å trampa over brua likevel, så toler ho altså to tonn...



Ola Undheim og Petter Sivertsen ved hovedkontoret til Volvo i Göteborg.



Faggruppeleiar ved Haugesund trafikkstasjon Petter Sivertsen og avdelingsingeniør Ola Undheim ved Egersund trafikkstasjon har vært på studietur til Nederland, Tyskland og Sverige. Formålet var å studere bruk av naturgass som transportdrivstoff. De to hadde fått 9.500 kroner hver i stipend fra Vegdirektoratet. Petter Sivertsen og Ola Undheim gir oss her noen inntrykk fra turen.

Naturgass for bedre miljø

Vi gjennomførte denne studieturen for å stå bedre rustet i det videre arbeidet med alternativt drivstoff i Rogalands- trafikken.

Statens vegvesen Rogaland er engasjert i miljøspørsmål knyttet til biltrafikken. Vi er med i el-bilprosjekter, har egen «miljømann» på 20% stilling, og vårt distrikt er blant de første som har fått kjøretøyer drevet på CNG (komprimert naturgass) i Norge.

I Tyskland besøkte vi et EU-prosjekt i Augsburg. Videre var vi innom Koblenz, hvor et privat transportselskap hadde fått støtte til et prosjekt med naturgassdrevne varebiler. Så gikk turen til Breda i Nederland, hvor vi besøkte Necam-Koltec-fabrikken. Her produseres deler for ombygging av kjøretøy til gass-drift. Turen endte i Göteborg, hvor vi ønsket å se på Volvos satsing (eller mangel på satsing) på alternativt drivstoff.

Naturgass som drivstoff i kjøretøy vil i første rekke medvirke til bedre lokalmiljø. Overgang fra bensin og diesel til naturgass vil også ha en viss global betydning. De fleste mener at naturgassdrift er aktuelt i en overgangsperiode til hydrogendrift og brenselceller, elektrisk drift kommer for fullt fram mot år 2010–15–20...

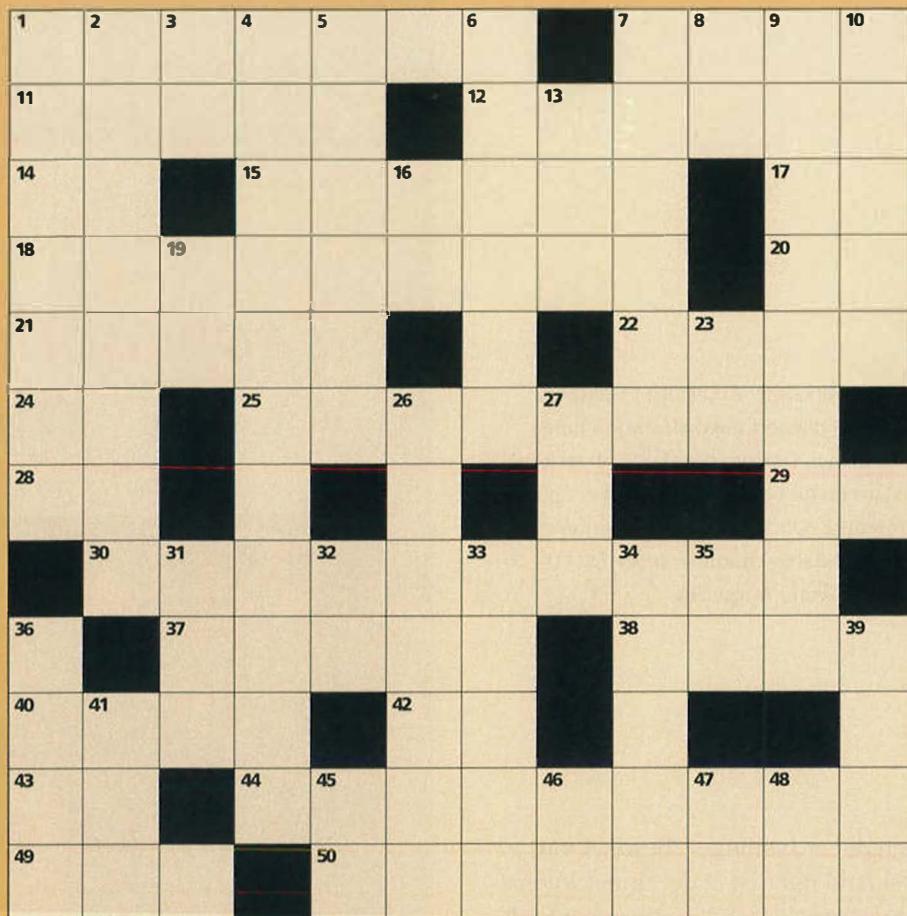
Etter studieturen i Tyskland, Nederland og Sverige, ser vi at mange av de samme utfordringene som vi sliter med her i landet, finnes også der:

- Myndighetene har en vent og se-holdning for å legge forholdene til rette for naturgassdrift. Vi tenker her blant annet på garantier for at gassprisene ikke pålegges avgifter. Det mangler også støtteordninger for de som vil prøve med gass og det blir gjort lite for å bygge ut distribusjonsnettet for gass.
- Folk stiller spørsmål ved om det er noe å tjene på å gå over til gass. En vanlig motforestilling er at prisen på gass sikkert vil stige. For mange er det tungvint å fylle gass. En må gjerne kjøre omveier for å fylle, og da går vinningen opp i spinningen.
- Bilforhandlere og bilimportører ønsker ikke å markedsføre gassbiler, så lenge det ikke er noen «gulrot» forbundet med dette. En må jobbe mer for å få solgt en gassbil og den er i dag dyrere. Med en ekstra tank i varerommet er den heller ikke attraktiv nok. Slik det er i dag, må en nesten true forhandleren med å gå til konkurrenten, før de finner fram gassbil-alternativet sitt.

KRYSSORD

VANNRETT

1. Drikk
7. Søl
11. Fører
12. Kommune i Hedmark
14. Forkortelse
15. Plante
17. Grunnstoff
18. Planter
20. Like
21. Dirigerer (omv.)
22. Våge
24. Konjunksjon
25. Stoff
28. Båt
29. Like
30. Innehar off. verv
37. Jenta
38. Hvilte (omv.)
40. Fransk forfatter
42. Union
43. Gris
44. Bedømmelse
49. Frø
50. Påvirk



nr. 1/2000 B O K M Å L

LODDRETT

1. Fyndord
2. Tekst
3. Hast
4. Garborg-tekster
5. Rolige
6. Øy
7. Mørke
8. Departement
9. Idrettsøvelsene
10. Sutre
13. General
16. Adverb (omv.)
19. Utløp
23. Eng. preposisjon
26. Adelsmann
27. Ufør
31. Barn med handikap (fork.)
32. Like
33. Kommune
34. Jentenavn (omv.)
35. Del av Bibelen
36. Topp
39. Redskap
41. Grus
45. Bibliotek (fork.)
46. Lever
47. Forkortelse
48. Tall

Løsningen på kryssord nr. 1/2000 sendes til:

RYGJAVEGEN
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 5. april 2000

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 6/99

Vinnere av kryssord nr. 6/99

Arne Andersen
Stavanger

Per H. Berg
Kolsås

Vinnerne får tilsendt en klokkeradio

– Dei beste åra i vegvesenet hadde me på Nærbø.

Det er dei samde om, Tor Anstein Rosland og

Lars Eide, som ser tilbake og mimrar.

Etter at dei danna Nærbø vegstasjons venner (NVV),

har mimringa kome inn i litt meir formelt mønster

– men berre litt.

MIMREKLUBB

på Nærbø

TEKST: BERIT LUNDE

– Det starta med at nokre av oss som har arbeidd saman på vegstasjonen, og som framleis har kontakt privat, ofte kom i snakk om tida på Nærbø. Slik fekk me ideen. Me ringde rundt til ein del tidlegare kollegaer for å høyra om det var interesse for å koma saman i ein mimreklubb, fortel Tor Anstein Rosland, som samen med Gaute Vigre var initiativtakaren til det heile.

19. februar i fjor hadde NVV sitt første møte, og 11 stilte opp. To møte til har det blitt, og oppslutninga har vore på rundt ti kvar gong. Dei satsar på to til tre møte årleg, og reknar med å møtast att nå i vår ein gong.

Uformelle samlingar

– Korleis er de organiserte?

– Det var først litt snakk om å velja eit styre. Men me fann fort ut at her kunne det breie demokratiet råda. Alle 11 som stilte på første møte, fekk like stort ansvar for klubben, fortel Lars Eide.

Han har det einaste formelle vervet i klubben, nemleg sekretærrolla. Til nå har kveldane gått med rett og slett til mimring og kaffidrikking, fortel Tor Anstein Rosland og Lars Eide, men

særleg Lars har ein draum om at dei framover kanskje kan studera historia til vegstasjonen meir systematisk og inngående når dei møtest. Stasjonen, som var 35 år i fjor, har vore eit levande og aktivt senter innanfor Statens vegvesen Rogaland, og har mykje historie å fortelja, meiner dei.

Gode, gamle dagar

– På 70-talet var det moro å jobba på Nærbø. Det var stor aktivitet, og økonomien var god. Me kunne gjennomføra mest kva me ville, og hadde høve til å utbetra, styrkja berevna og leggja nytt, fast dekke på vegane i store delar av området vårt, seier Lars.

– Me var rundt 30 tilsette på slutten av 70-talet, og samarbeidde også nært med mange «faste» innleigde. Det var arbeid til åtte private og tre gule lastebilar på det meste, minnest Tor Anstein, og gravemaskinar var det òg fleire av, hugsar dei.

– Me hadde mykje å gjera, nokså frie hender og eit svært godt og samanveisa arbeidsmiljø, fortel dei.

– No har ingen tid lenger, sjølv om aktiviteten er mindre. Kjem ein innom no, har dei tilsette knapt tid til å helse, så opptekne er dei med PC'ane sine, sukker Lars.



Sju av medlemmene i NVV ved inngangen til Nærbø veg- og trafikkstasjon. Frå v.: Lars Eide, Gaute Vigre, Pål Undheim, Oddvar Obrestad, Erik Fjermestad, Tor Anstein Rosland og Oddmund Mellemstrand. Foto: Harald Sei

Eksklusiv klubb

Dei har ikkje tankar om å bruka ressursar på å rekruttera fleire til klubben, men dei som høyrer om han og ønskjer å vera med kan sjølvsagt ta kontakt.

– Mange som arbeidde ved vegstasjonen på Nærbø i 70-åra er pensjonistar, nokre er døde og andre att veit me ikkje så mykje om, seier Tor Anstein.

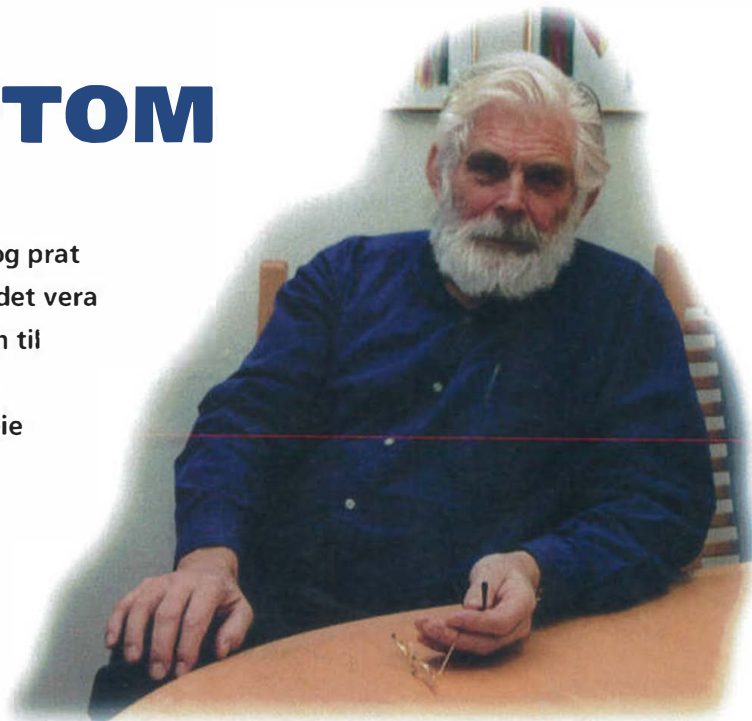
Dei som er med i klubben i dag, er gamle kolleger som no er spreidde for alle vindar i vegvesenet. Berre ein av medlemmene i NVV, Gaute Vigre, har framleis oppmøteplass ved Nærbø veg- og trafikkstasjon.

Både Lars Eide og Tor Anstein Rosland arbeider no ved vegkontoret, og trivst godt med det. Men dei saknar likevel arbeidsmiljøet og tida på Nærbø vegstasjonen.

– Det er bittert at stasjonen er truga av nedleggjing, sjølv om han i dag ikkje er det han ein gong var, meiner dei, og håpar at klubben også i framtida kan ha vegstasjonen på Nærbø som møtestad.

EIN ETAT MED STRESSYMPATOM

Etter å ha levd med endringar – og prat om nye endringar – i årevis, kan det vera grunn til å lura på helsetilstanden til organisasjonen Statens vegvesen Rogaland. Bedriftslege Børge Skeie meiner å sjå tydelege teikn på at ikkje alt er som det bør vera.



TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

– Omsett til bildespråk kan me seia at pasienten har stigande puls. Adrenalin-nivået aukar og blodtrykket er på veg opp. Dette er uttrykk for eit stigande stressnivå, seier legen og legg til: – Det er viktig å streka under at organisasjonen ikkje er sjuk. Gjer me dei rette tinga, vil han klara seg bra.

Flukt eller angrep?

– Slike symptom vil me få i ein endringsprosess, og det interessante er korleis ein utnyttar den hurtige pulsen og det høge adrenalinnivået. Det kan brukast både konstruktivt og destruktivt. Dei tilsette har valet mellom flukt eller angrep når dei skal ta stilling til det nye som kjem. Det vil også vera nokon som vel å ikkje engasjera seg i det heile, seier legen.

– Personlegdomen vår avgjer korleis me reagerer, i tillegg til styrken på den påverknaden me blir utsette for og måten budskapet blir levert på. Budskapet må formidlast med respekt og forståing. Det verste ein sjef kan seia er at ein endring ikkje betyr noko – når det faktisk betyr mykje for mange. Ein må ha forståing for andres røyndom, seier Skeie.

Akkurat det siste meiner legen er veldig viktig. Klarer leiinga å informera på ein slik måte at folk ser det fornuftige i endringane og blir med i ein dialog, går det mykje betre. Folk treng dialog og ei kjensle av å vera med å avgjera. Det er viktig å vera med å forma sin eigen kvardag, og ikkje få ting tredd ned over hovudet.

– Ta styring over kjenslene

Likevel meiner Skeie at reaksjonar ikkje er til å unngå.

– Endringar i kvardagen vil mange oppleve som tap og nedtur. Dei må kanskje gjera ting dei ikkje har lyst til, til dømes bytta bustad. Dette handlar ikkje berre om at ein ikkje likar endringar. Men også her kan ein til ein viss grad sjølv styra dei personlege konsekvensane, seier Skeie.

– Når ein får ein slik smell vil det merkast. Men ein kan velja om ein vil la det forsura heile framtida, eller om ein kan koma til eit punkt der ein legg det bak seg. Me er alle i stor grad styrte av kjenslene våre. Kjenslene er spontane, men når me får tenkt oss om bør me ikkje halda fram med å dyrka slike kjensler som gjer livet dårlegare. Når eit menneske får ein budskap som blir oppfatta som «dårleg», er reaksjonsmønstrert forutsigbart. Mennesket har ein avgrensa skala å reagera på, og

denne skalaen er lik for alle. Men utslaga på skalaen varierer, sjølv sagt.

Typisk reaksjonsmonster

Reaksjonar på ein dårleg budskap er først ein trong til å nekta for at det er sant, så kjem redsle, sjokk og tap av energi. Deretter samlast kreftene til motstand og protest, sinne og frustrasjon. Dette er typiske reaksjonar når det skjer ein brå tragedie, til dømes ei ulukke, og det er i stor grad det same som skjer når ein til dømes mister jobben eller trur ein risikerer å gjera det.

– Dersom ein skal utføra ein fysisk prestasjon, eller berre vil ha litt ekstra reserverer for å klara kvardagen, kan ein trenna. Kan ein trenna seg opp til å handtera psykiske påkjenningar?

– Det er ikkje ønskeleg å «trenna» seg til å bli så kjenslelaus at ingenting gjer inntrykk. Det er viktig å ha kontakt med kjenslene sine, seier legen.

– Ver budd på eigne reaksjonar

– Men me kan bruka fornuften til å påverka kjenslene. Kjenslene er alltid knytte til ein tanke, og hjernen trekkjer ein konklusjon. Ikkje la reaksjonane koma som ei overrasking. Ver budd på å bli sett ut av spel for ei tid. Me er bygde slik at me stort sett kjem ut av store og små kriser. Poenget er å koma ut av dei utan skade; utan at livskvali-

15 hol i fjellet

og eit stort måleri



TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Olav J. Stokknes har igjen brukt jobben som inspirasjonskjelde for nye måleri. Han har laga eit stort bilete der han har sett saman påhogga til dei 15 tunnelane han har vore med på å byggja – frå Mastrafjordtunnelen i Rennfast i 1990–91 til Storhaug-tunnelen der arbeidet no går for fullt. Av dei andre tunnel-opningane på biletet er fleire i Austrumdalen og i Ryfylke. Han har også med Austad i Flekkefjord i Vest-Agder der han jobba i 1995 og Strømsås i Drammen

der han jobba eitt år frå 1996–97.

– Eg håpar at biletet blir hengande på Vegkontoret, det høyrer heime der. Viss ikkje, skal eg ha det sjølv, seier Olav J. Stokknes, som er tydeleg stolt av meisterverket sitt. No for tida heng det i bustadriggen på Storhaug, der kunstnaren lagar tunnell når han ikkje er oppteken med å laga måleri. Olav J. Stokknes og tunnell-måleriet hans har forresten vakt oppsikt fleire stader enn i Rygjavegen. Siste nummer av Arbeidsmanden, medlemsbladet til NAF, hadde både Stokknes og måleriet hans på heile framsida, og ein artikkel inni bladet.

teten blir alvorleg redusert.

Børge Skeie har uroa seg over helse-tilstanden til Statens vegvesen Rogaland ei god stund. Han ser at HMS-seksjonen har ei klår oppgåve her, men meiner samstundes at dette ikkje berre er ei sak for HMS.

Seint, men ikkje for seint

– Det er på høg tid at dette temaet blir teke opp. Heile organisasjonen må vera med, både leiinga og dei øvrige tilsette, og det burde lagast ein felles plan. Det er aldri for seint, men det finst jo gode og dårlege tidspunkt. No er eigentleg eit dårleg tidspunkt. Me ønskjer jo helst å førebyggja, så no er me lovleg seint ute, meiner Skeie.

Børge Skeie har også stor forståing for at leiinga har ein svært vanskeleg oppgåve når dei skal formidla omstillingar av organisasjonen.

– Dei kan ikkje gje sine tilsette sikre signal når dei sjølv får usikre signal frå Vegdirektoratet. Eg trur det er rett av dei å formidla vidare det dei veit, uansett, for det viktigaste er å vera ærleg. Dei bør ikkje halda noko tilbake av taktiske årsaker. Slik kan det utvikla seg eit samhald mellom leiing og tilsette, der målet er at organisasjonen skal koma gjennom vanskane med minst mogleg tap av glede, livskvalitet og felleskap.

SYKKEL I VEGEN KAMPANJEN

TEKST OG FOTO:
JAN GEIR FJOGSTAD



Egil Øysæd
med sin
nye sykkel.

Sykkelvinner fra Rogaland

En av fem sykkelvinnere i forbindelse med en konkurranse i den landsomfattende Sykkel i vegen kampanjen 1999 var Egil Øysæd fra Hommersåk. Sykkelen ble høytidelig overrakt av vår sykkelkoordinator. Konkurransen foregikk på internett og inneholdt spørsmål om trafikkregler og historikk knyttet til sykkel og sykkelbruk. Det var også lagt inn enkelte spørsmål som ikke hadde noen fasit og der hell i tipping avgjorde resultatet.

– Takk for innsatsen

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

20. januar kunne fjorårets pensjonistar endeleg reisa på den tradisjonelle buss-turen som markerer slutten på karrieren i Statens vegvesen. I år gjekk turen til Hackman Designor Polaris – det vil seia den nedleggingstruga grytefabrikken på Klepp. Der var det omvisning, og høve til å handla. Deretter venta ein betre middag på Holmavatn ungdoms- og misjonscenter, før vegsjefen overrakte gåve og blomar og takka alle for innsatsen dei har gjort for Statens vegvesen Rogaland.



Her er 99-pensjonistane samla i lag med vegsjefen.

Frå venstre: Jon G. Husveg, Torleif Lilleskog, Tor Nordmark, Marius O. Ørnes, Hans Viste, Kjell O. Todnem, Astrid Olsen, Nils Krokedal, vegsjef Tor Geir Espedal, Sigmund Holgersen, Kjell Torgersen, Nils N. Fisketjønn og Agnar Aasheim. Samson Børve, Torleiv Tveit, Torbjørn Hogstad, Sigurd Samsonsen, Einar B. Thuestad og Odd Sigurd Sivertsen var ikkje til stades under fotograferinga.



Brubyggjarane

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

I 1999 hadde me fleire reportasjar om Åros bru. Likevel kjem me tilbake til brua enno ein gong, – i eit nytt årtusen. I talen sin under opninga 26. november sa ordførar Gudmund Holmen at brua er eit verdig monument frå vår generasjon. Dei som var med å byggja ho har grunn til å vera stolte. Sokndalsordføraren er så langt frå den einaste som har kome med ros til Statens vegvesen Rogaland sine folk for framifrå arbeid. Dette er eit byggverk som også har vorte eit kunstverk,

sa til dømes fylkesmann Tora Aasland i sin tale 27. november.

Dei som bygde brua møtte mange og vanskelege utfordringar, då dei skulle ta i bruk att den gamle brubyggjar-kunsten. Kunnskap hadde gått tapt. Problem dukka opp under arbeidet, men vegvesen-arbeidarane løyste problema på ein framifrå måte. Til å vera eit vegprosjekt i 1999, var mange folk i arbeid med Åros bru, somme i heile byggjeperioden og andre for ei kortare tid. Me ville gjerne

hatt eit foto der alle brubyggjarane var med, men det var uråd å få til. Under opninga av nye vegprosjekt plar dei fleste vera samla, men denne gongen hadde mange meldt forfall. Ein laurdag som vegopningsdag er midt i blinken for å få til ein lokal festdag, men dagen kan høva dårleg for ein arbeidar som har familie og i tillegg bur eit stykke unna.

Me gjorde eit nytt forsøk på å samla flokken under den tradisjonelle julesamlinga for produksjonsområde sør. Også då mangla fleire. Mellom dei var somme som arbeidde med brua under heile byggjeperioden. Men dei har alle grunn til å vera stolte over storveges arbeid, anten dei er med på fotoet eller ikkje.



Her er dei av brubyggjarane som var til stades på produksjonsområde sør si julesamling.

Frå v.: Lena Ollestad, Oddvar Ollestad, Johnny Stenberg, Sverre Espeland, Ted Ove Slettebo, Georg Aasen, Kjell Jone Nygård, Andreas Roan, Sigvart Rinden, Sveinung Rosland, Thor-Erik Varsi og Øyvind Langemyr. I tillegg arbeidde desse ved brua i meir enn tre månader: Magnus Fisketjøn, Pål Fuglestad, Geir Navrestad, Stein Johnny Nevland, Asbjørn Oddane jr, Terje Kallekodt, Karl Riska, Terje Rugland, Einar Solli, Agnar Svanes og Ole Gunnar Tvedt.



Gammel+ung = GAMLUNG

Nesten 30 års aldersforskjell hindrer ikke Arvid Eide og Pål Thornes fra å være et effektivt tospann. Til sommeren blir Arvid pensjonist. Da forlater han Pål og riksveg 13 og «trapper ned» til å bygge skogsveger i Heskestad.

AV JARL HONORÉ

Den Gamle: Arvid Eide, 61 år

Arvid har bestemt seg for å benytte seg av ordningen med avtalefestet pensjonsordning. Til sommeren takker han for seg. Dermed er mange års tjeneste i vegvesenet kommet til en ende.

Noen vil nok synes at dette er greit; -kanskje til og med på tide. Endelig!

Andre vil synes at det er leitt. Ja, noen vil nok synes at det er direkte trist. At en god støttespiller ikke er der lenger. Og dette siste gjelder nok de fleste som kjenner han.

Hans gode humør og lune smil er velkjent, og få har sett han sint. Men også hans rastløshet. Han kan ikke sitte stille lenge. Dette vitner om den handlingens mann han er.

Arvid er født på Heskestad og begynte i vegvesenet i 1960. I begynnelsen kjørte han lastebil og gravemaskin. Senere var han en stund på Rv 13-Ryfylkevegen. I 1964 var han ferdig med elementærteknisk skole, og begynte som assistent under Steinskog i Søylandsdalen på E 18. På grunn av dårlig lønn sluttet han i 1968, og begynte i Sandnes kommune. Der var han til 1976. Da kom han tilbake til vegvesenet, og har vært her siden. For det meste på Nord-Jæren. De største prosjektene har vært motorvegen og Rv 13.

Arvid er viden kjent for hagen sin. Han er nok en av dem med grønne fingre. Nå har han i lengre tid forberedt seg på pensjons-tilværelsen. For et par år siden begynte han å kjøpe traktorer.

Han har også gått til innkjøp av gravemaskin. Ikke for å restaurere eller mimre om gamle dager. Nei, han skal bygge skogsveger på fedre-gården på Heskestad. Ikke mindre enn 3 traktorer har han kjøpt sammen med broren Lars, som allerede er gått inn i pensjonistenes rekke. Så han er vel forberedt når han til sommeren takker av.

Den Unge: Pål Thornes, 33 år

Pål, sønn «te' na' mor», er formann på Rv 13. Han har jobbet sammen med Arvid siden 1985, etter at han begynte som sommervikar i 1984, og har mange år igjen før han kan trå i de fotsporene som Arvid nå skal trække opp.

Han ble lærling i 1986, med Arvid som veileder og læremester. I perioden 1990-93 var han med på Rennfastprosjektet. Etter det har han vært med Arvid. Parsellen Hove-Osli på E 39, og utbyggingen av «4-felten» fra Hinna til Stangeland som de største, men også mange mindre prosjekter. Nå kamperer de sammen på Rv 13.

Pål er på mange måter motsetningen til Arvid. Ung og oppfarende, som kanskje også Arvid var i sine unge dager? Men dette indikerer også mer utålmodighet for å få jobben gjort. Dette har Pål klart på en utmerket måte å kombinere ved å dra vekslers på Arvid's ro og lange erfaring.

Pål sier selv at dette har vært en viktig del av hans utvikling, både som formann og som menneske, og mener det er viktig for de unge å dra nytte av den erfaringen som de gamle tross alt har.

Gamlung: Arvid + Pål

Med sine forskjellige erfaringer og personligheter utfyller de hverandre på en utmerket måte. Den gamle er farne og rolige, men allikevel rastløs nok, og den unge pågående driveren. De sier selv at de støtter hverandre og hjelper hverandre. Ja, faktisk at de er avhengige av hverandre. De har evnen til å hisse hverandre opp når det trengs, når en av dem dabber av lite grunn.

Arvid skyter inn at han egentlig burde hatt to for å erstatte seg. Pål skotter bort på han og humrer. De kranter når det trengs, og er venner når det trengs. Aner vi et slags far/sønn-forhold her? Begge to er også ivrige etter å få fram at dette også er et resultat av den teambyggingen som har foregått gjennom mange år på Austrått, eller PA1 som det het før. De to og mannskapene deres kan konkurrere med en hvilken som helst entreprenør. Så det kan ikke være dér årsakene til vegvesenets problemer ligger. De ligger nok på andre plan i systemet.

Pål understreker viktigheten av å kunne dra vekslers på den gamles mangslungne erfaring. At det ikke er nok å bare ha mange ideer og være ung og yr og utålmodig. Da er det også lett å gjøre feil.

Den nåværende ledelsen synes ikke å se det slik. De synes visst helst at de gamle er bare plunder og heft.

Kanskje de ikke tror at de skal bli gamle selv en gang, og at kanskje noen i fremtiden vil ha goder av akkurat deres erfaringer?



MINNEORD *Bjørn Rohde Johannessen*

Lørdag morgen 11. desember 1999 mottok vi den triste meldingen om at Bjørn Johannessen var gått bort, etter en lang og tung kamp mot sykdommen. Bjørn hadde en utrolig livsvilje og optimisme helt til det siste. Selv om dødsbudskapet var ventet, er det alltid like vondt når det kommer. Tor Anstein Rosland og undertegnede (Lars Eide) har hatt mange gode stunder ilag med Bjørn, i hans vakre hjem på Hundvåg i Stavanger, det siste året. Vi vil få takke for de stundene vi hadde der Bjørn, det har gitt oss noe med i hverdagen videre.

I Rygjavegen nr. 4/99 hadde redaktøren et intervju med Bjørn, der han fortalte om arbeid, fritid og livskamp. Alt dette sammen med mye annet har vi fått lov å dele med Bjørn. Bjørns engasjement for etaten var utrolig stort, heilt til det siste. Gang på gang tok han opp dette med å få arbeidet

gjort, og å være lojal mot det som var bestemt.

Hans gode fortellinger fra barndom og oppvekst, takk til sine foreldre og da særlig mora som tidlig ble enke, var gilde å få dele med han. Han var og svært opptatt av at de to jentene hans skulle ha det godt og, som han sa, prøvde han å legge til rette for det den siste tida han hadde. Den 16. desember ble Bjørn bisatt i fra en overfylt kirke. Det viste at han har betydd noe for mange mennesker, for familien, venner, båtforeningens medlemmer og for kollegaer i vegvesenet. Bjørn var en alle kunne regne med som en *medspiller*, det var aldri nei fra den karen.

TAKK Bjørn. Vi vil sakne og minnes deg lenge.

Vi lyser fred over Bjørns minne.

Tor Anstein og Lasse

BEDRIFTSINTERN ATTFØRING

Attføringsutvalet hadde på slutten av fjoråret eit orienteringsmøte om tilrettelegging av arbeid og arbeidsplass før og etter sjukmelding. Leiurar med personalansvar var spesielt inviterte. Leif Tore Olsen frå arbeidslivstenesta, ein sektor innan arbeidsmarknadsetaten, og Anne Kristine Gilje frå trygdeetaten var foredragshaldarar.

TEKST: BERIT LUNDE

Anten eller-tankegang

Leif Tore Olsen frå arbeidslivstenesta, innleidde med å setja fokus på kva sjukefråver fører til, både for arbeidstakar og arbeidsgivar. For arbeidstakaren er faren for å få faglege og sosiale hol i tilværet stort. Det same gjeld arbeidsgivar, sjølv om det gjerne er kostnadene arbeidsgivar er mest opptatt av i ein slik situasjon. Vidare kom Leif Tore Olsen inn på at både det å vera sjuk og å vera frisk er relative omgrep, sjølv om vår oppfatning av sjukmelding og sjukefråver tradisjonelt har vore prega av ein anten eller-tankegang: Anten er du frisk nok til å gå på jobb, eller så ligg du heime i senga og er skikkeleg sjuk, og må ikkje visa deg ute blant folk.

Grader av arbeidsevne

Olsen meinte at det er viktig å kartleggja graden av sjukdom, slik at ein kan finna fram til og utnytta arbeidstakaren si såkalla restarbeidsevne til fordel for alle partar. Slik kan ein unngå både at arbeidstakaren tar ut full sjukmelding

sjølv om ein har stor restarbeidsevne, og at arbeidstakaren hanglar seg gjennom arbeidsdagen og yter mindre enn stillinga og forventningar tilseier. Dialog mellom arbeidstakar og overordna kan hindra eller redusera hundre prosent langtidssjukmeldingar ved at ein kjem fram til konkrete tiltak, meinte Olsen. Arbeidstakar si reelle restarbeidsevne pluss ønsket om å arbeida, er faktorar som saman kan gjera at arbeidstakaren kjem raskare tilbake også etter ei hundre prosent sjukmelding. Bedriftsintern attføring definerte han dermed som «alle aktive tiltak som blir sette i verk på arbeidsplassen for at ein arbeidstakar med helseproblem skal halda fram i arbeidet».

Støtteordningar

Anne Kristine Gilje frå Sandnes trygdekontor orienterte om ulike støtteordningar trygdeetaten kan bidra med i den bedriftsinterne attføringa, og nemnde tre hovudgrupper: økonomiske tiltak, administrative tiltak og arbeidsmetodar. Ho gjorde greie for ordninga med aktiv sjukmelding, gradert sjukmelding og tolvvekerstiltak, som alle inneber at arbeidsgivar får økonomisk kompensasjon i kortare eller lengre tidsrom. Ho understreka at uansett kva ordning som blir nytta, skal arbeidstakar, arbeidsgivar, trygdekontor og eventuelt arbeidskontor ha kontinuerleg kontakt og vurdere situasjonen fortløpande.

Ho kom vidare inn på midlertidige støtteordningar som til dømes refundering av utgifter til transport i tilfelle der det å fysisk koma seg til og frå arbeidsstaden grunna sjukdom eller skade blir eit hinder for å kunna utføra arbeidet.

Anne Kristine Gilje gjorde og greie for avtalen mellom Fylkestygdekontoret, Fylkessjukehuset i Haugesund og Sentralsjukehuset i Rogaland om kjøp av helsetenester.



50

Fred Harald Gilje
POS, Egersund
4. januar

Sigurd Sæland
Trafikksikring, vegkontoret
5. januar

Kjell Magne Svendsen
POS, Bærheim
3. februar

Trond Tjelle
Haugesund trafikkstasjon
15. februar

Ingrid Skimmeland
Haugesund trafikkstasjon
7. mars

Sigvald Hasseløy
Haugesund trafikkstasjon
17. mars

60

Jens Odd Aanderaa
Laboratoriet, vegkontoret
8. januar

Arne Johannessen
Veg- og trafikkseksjonen, vegkontoret
21. januar

Hans Leverskjer
PA, bru- og kaivedlikehald
12. februar

Liv Margot Voll
Fellestenestene, vegkontoret
16. februar

Randulf Dirdal
POS, Egersund
25. februar

Eirik Soma
PA
1. mars

Olaf B. Kallevig
PON
16. mars

Fridtjof Simonsen
PON
4. april

Kristine Pettersen
PMA, Bærheim
11. april

Björg Bratteland
Fellestenestene, vegkontoret
15. april

Magne Rullestad
PON
24. april

Harald Espevik
POS, Egersund
6. mai



Effektivisering av intern-administrative oppgaver

I forbindelse med effektiviseringsprosjektet, satte ledermøtet høsten '99 ned en gruppe som skal vurdere intern-administrative oppgaver. Gruppen er sammensatt av: Alf Ivar Svanes, P, Per Kydland, TR, Mona Vareberg, U, Anne Grimstvedt, A og Hanne Hermanrud, A.

Målet er å finne muligheter og begrensninger ved å gjennomføre spesialisering og effektivisering av administrative oppgaver ved administrasjonsavdelingen, og hvilke effektivitetsgevinster som kan oppnås.

Arbeidet med tiltakene er nå startet opp.

Tiltakene er todelt:

1. Kartlegging av administrative oppgaver som utføres i trafikk, utbygging og produksjon. Kartleggingen gjennomføres i februar måned.
2. Kartlegging av utvalgte arbeidsprosesser innen personal, fellestjenester, grafisk, it og økonomi. Det er satt ned grupper for alle prosesser som skal gjennomgå. Disse er sammensatt av representanter for de som utfører arbeidsoppgavene i administrasjon, trafikk, utbygging og produksjon. Kartleggingen kan resultere i forslag til forenkling av dagens prosesser.

Arbeidsgruppen vil i april legge frem resultatet av gjennomførte tiltak for ledermøtet.



Gunn Wiik
vegplanleggjar, vegkontoret
7. januar

JULENØTT med omstillingsmak

Omstillingsoppgåva i forrige nummer av Ryggjavegen vakte lita interesse for å seia det forsiktig. Redaksjonen har fått inn ein -1-løysing. Det gode nyheten får vera at denne eine løysinga i allefall var rett. Mannen med omstillingsevner var Svein Dahle i Vst, og han får ein paraply i premie. Så får me håpa responsen på konkurransen ikkje på nokon måte spelgar etatens evne og vilje til å tenkja nytt og annleis.

Her er løysinga:

Oppgåva ser bort frå kva bokstavane står for i «vanleg bruk» og konsentrer seg om forma. Bokstavar med rette vinklar skal til venstre og bokstaver med runde former skal til høgre.

For 25 år sidan

SAND VEGSTASJON ÅPNET

Den nye vegstasjonen er bygget på samme lest som de vi ellers har i fylket. Byggekostnadene er om lag 1 million kroner.

Til åpningen var det møtt fram folk fra etaten med vegsjef Ch. Danielsen i spissen. Fra Vegdirektoratet kom sjeffing. Sven Major.

Etter befaringen var det lunsj på Sand Fjordhotell. Flere av talerne understrekte den store betydningen en god vegstasjon har for det distriktet den skal betjene. Områdene i indre Ryfylke står framfor store investeringer i vegsektoren og trafikken øker. Vegmester Harald Gederø sa seg glad for at distriktet endelig har fått administrasjonsbygg og verksted for å imøtekomme de kravene som nå blir stillet.



Nils Lausund
produksjonssjef



Noko om prestar og gulrøter

Det er ikkje lett å skrive i denne spalta. Når redaktøren av Rygjavegen kjem med melding om at det er min tur til å skrive avdelingsleiarkommentaren i avisa har eg i desse omstilling- og effektiviseringstider mest lyst å vere prest, dvs bla i bunken av gode søndagspreiker og finne fram ei passende frå slutten av syttitalet. Desse avdelingsleiarkommentarane har dessutan ein lei tendens til å bli slike søndagspreiker, der avdelingsleiaren til liks med presten skal henvende seg til kyrkjelyden på ein så pass generell måte at korkje bispen eller dei framømte har noko å utsette på preika. På den andre sida skal sjølv-sagt slike menighetsblad utjevast med det for auge at soknebarne skal føle seg trygge og veltilpassa.

Denne gongen syntest eg det var ekstra tungt. Bladet har vore fullt av omstillings- og effektiviseringsstoff i nr. etter nr. og eg rekna med at det også blir slik i dette. Eg tenkte då at eg fekk prøve å meine noe om noe som ikkje hadde noe med dette å gjere. Det er i alle høve ikke alltid like godt å vite kva ein bør meine. På Dagsnytt-radio i dag kom ein arbeidslivsforskar på lufta og forklarte at lågt sjukefråvær ikke var noe særleg positivt. Eg skal ikkje gå inn på grunngjevinga ho hadde, men eg kjende eit lite stikk i brystet. Det var ikkje meir enn to dagar sidan eg hadde skrøyta av at produksjonsavdelinga i SvR hadde det lågaste sjukefråværet i landet. Nei, her gjeld det å ete

gulrøter medan det framleis er helsebot i dei. På denne bakgrunn og sett i lys av at Oslo-bispen tok til orde for avskaffing av kristen formålsparagraf og aksepterer imamen sine kallerop til fredagsbøn bør produksjonssjefen få lov å meine at vi er tent med at produksjonsavdelinga ikkje har heile marknaden innan drift og vedlikehald. Grunngjevinga er den same.

Men så, midt i denne tygginga på ein tekst til avdelingsleiarkommentar kjem så statsråden med bodskap om at han vil utgreie korleis produksjonsavdelinga skal få same rammevilkår som privat næringsverksemd. Slik eg kan tolke teksten, blir dette gjort ut frå eit ønske om at vi skal ha ein sterk statleg entreprenør som kan konkurrere med private. Eg trur dei fleste på produksjonsavdelinga bør ta godt imot utspelet. Vi må berre innsjå at korkje kyrkje eller vegstell kan leve eit liv der ein er seg sjølv nok. Vi er og blir ein del av samfunnet og må alltid tilpasse oss dei politiske vindane som bles.

For SvR vil ei eventuell lauskobling av produksjonsavdelinga frå resten av vegkontoret ha store konsekvensar. Eg trur likevel dei blir minst for produksjonsavdelinga. Avdelinga vil fortsette etter tidlegare ved teken strategi og ikkje eitt ord i årsplanen for 2000 treng ein omskrive på grunn av statsråden sin tale.



Foto: Birgit Holland Gudmestad



Takk til Berit

Berit Lunde slutta i Statens vegvesen Rogaland 25. februar, etter å ha arbeidd ved informasjonstenesta i nær eit år.

I denne tida har ho mellom anna vore ein flink og flittig bidragsytar til Rygjavegen.

Berit er fødd blind, men har likevel utdanna seg til journalist ved Høgskulen i Stavanger. Journalistikk/media/informasjon er det studiet som har dei høgaste opptakskrava ved norske universitet og høgskular. Det fortel om gode evner og stor viljestyrke, når Berit har gjennomført denne utdanninga.

Berit Lunde sitt engasjement i Statens vegvesen er 100 prosent finansiert av Arbeidsmarknadsetaten, som også har ordna med gratis lån av PC og andre hjelpemiddel som ho har hatt bruk for. Etter avtalen med Arbeidsmarknadsetaten skulle Berit arbeida hos oss i eit år, fram til 6. april. Frå 25. februar har ho svangerskapspermisjon, slik at den effektive arbeidstida i vegvesenet blei på snautt 11 månader.

Me har opplevd Berit som ein god, positiv og dyktig kollega.

Me takkar og ønskjer henne alt godt i framtida.

Birgit og Harald



Sigmund Sandsmark
Norsk vegteknisk forening

SER VI SAMMENHENG?

Vi har gått inn i et nytt årtusen. Så vidt vites gikk overgangen etter måten bra. Til alle våre medarbeidere i etaten: Til lykke med det nye årtusenet.

Mange sitter nok med tanker for framtiden. I hva vil det nye årtusenet føre til for meg og mine etterkommere? Det er gitt mange å spå i framtiden, men her er det nok andre som rår over den.

Jeg ønsker i dette innlegget å fokusere litt på egen etat.

I vår etat blir det snakket mye om effektivitet og omstilling. Ord som konkurransevne, lønnsomhet, rasjonalisering med påfølgende nedbygging av veg- og trafikkstasjoner, overtallighet med mer svirrer i utedriften og på vegkontoret. Samtidig hører en om høye sykefraværstall, kollegaer som får hjertetrøbbel med påfølgende sykehusopphold, personell som ønsker å slutte og som slutter i etaten.

Avtalefestet pensjon, AFP-ordningen, er i fokus som aldri før.

Dette opplever en ikke bare i Statens vegvesen Rogaland. Dessverre er signalene de samme i landet forøvrig. Det bør også nevnes at i andre bedrifter, private og offentlige, har de samme problemene.

Så hører vi om store ulykker, Sleipner, togulykka på Rørosbanen, skredulykke i Troms. Vi har også hatt en dødsulykke i Statens vegvesen Rogaland. Det kreves effektivisering. Mer arbeid skal utføres på kortere tid. Går dette ut over sikkerheten?

I oljeindustrien i Nordsjøen sa Gunnar Berge et klart ja til dette.

Nedbemanning og effektivisering virker klart i negativ retning.

Hva som var årsak til de overfornevnte ulykker, får vi forhåpentlig et svar på. Det er ikke meg gitt å gi et svar, men jeg må dessverre si at mistanken er der.

Dette innlegget må ikke oppfattes dithen at undertegnede er i mot effektivisering, snarere tvert imot. Jeg har berre pekt på noe. Fins det en sammenheng?

EFFEKTIVISERING

Eg rekna litt her om dagen. Eg fann ut at eg måtte det, no som effektivisering er så i skuddet.

Kva eg rekna på? Eg rekna på kva eg brukar tida mi på. Eller rettare sagt, – kva eg eigentleg skulle brukt tida mi på. Som mellomleiar i vesenet fann eg ut at eg, om eg hadde vore ein riktig pliktoppfyllande kar, så skulle eg brukt nærmare to månadsverk på interne leiar møte, intern mellomleiaropplæring, avdelingstur, velferdstur,

ØKOSYS-møter, budsjettkonferanse og generelle informasjonsmøte av ymse slag.

Det er sikkert godt meint ? tenkte eg!

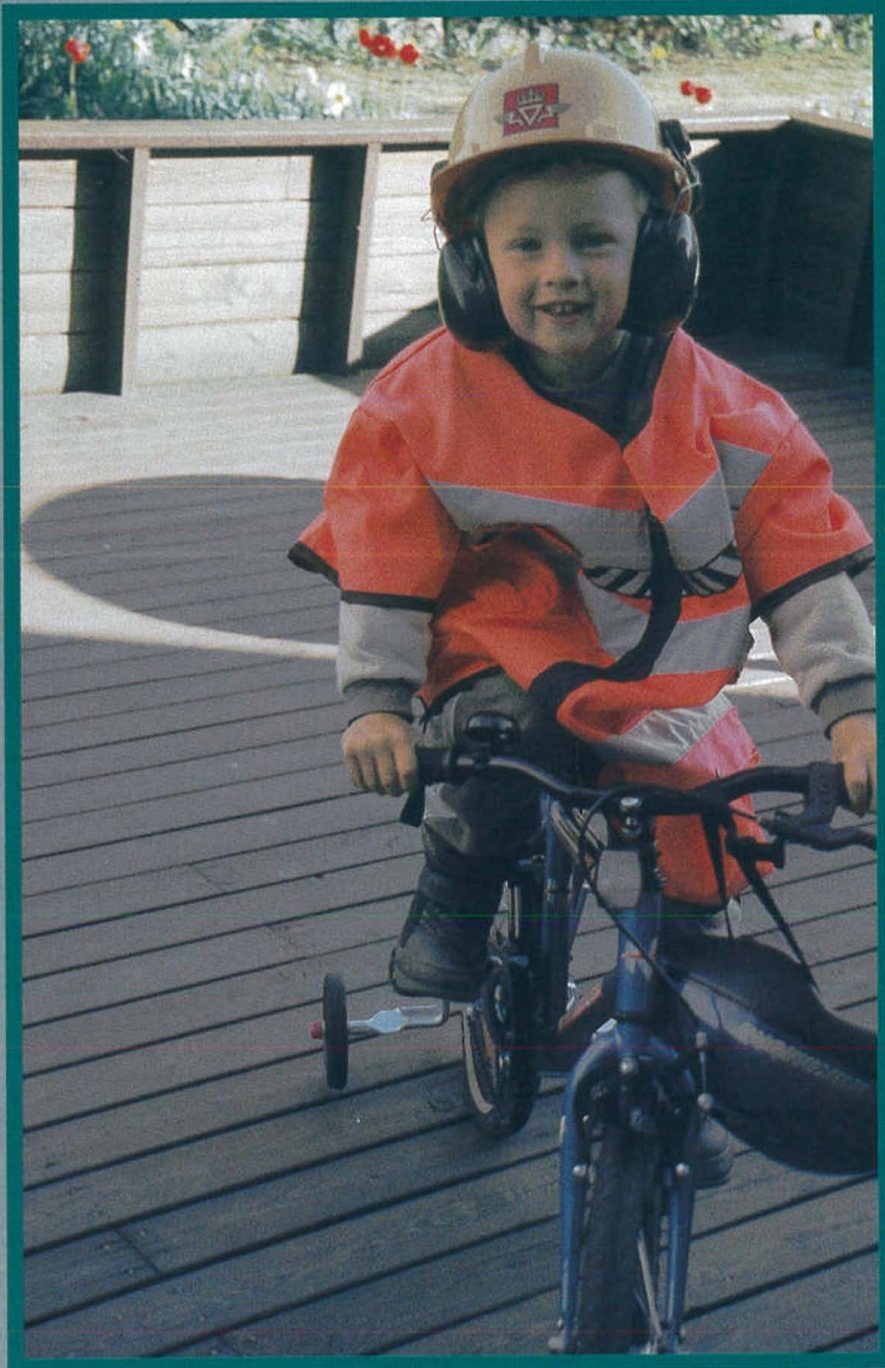
Men eg skal innrømme at eg har synda! Eg har ikkje møtt på alle desse samlingane. Eg har i staden, saman med medarbeidarane mine, prioritert å få løyst dei arbeidsoppgåvene vi har ansvaret for innan dei tidsfristene vi har avtalt. Uff det skulle eg kanskje ikkje ha sagt.

Kanskje eg ikkje er effektiv nok?

EGO



RETURADRESSE:
Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197, Sentrum
4001 Stavanger



REKRUTTERING

Statens vegvesen Rogaland
treng rekruttering av unge folk.
Eit av etaten sine formål er å
utdanna ungdom til dyktige
fagarbeidarar. Difor satsar etaten
på å tilby lærlingeplass innan ei
rekke fagområde.

Frå brosjyra:
Lærningar i Statens vegvesen Rogaland



Statens vegvesen
Rogaland