

RYGJAVEGEN

Nr. 3 • Juli 2000 • 28. årgang

Olav J. Stokknes og dei andre i Storhauggjengen feirar gjennomslaget. Reportasje side 6 og 7.



- 4** Slutt i Sauda
- 12** Museumskjellaren
- 16** Asfalt-gjenbruk
- 17** Ryfylkevegen
- 26** Vaktmeisteren
- 28** Georg Aasen



Statens vegvesen
Rogaland



Vegsjeftelingen

HVA MED FRAMTIDEN FOR STATENS VEGVESEN?

Framtiden er ikke hva den var, har en vis mann sagt. Det kan man kanskje si når det gjelder Statens vegvesen også. Gjennom flere tiår har Statens vegvesen hatt en solid forankring i hvert fylke og ute i distriktene. Vi har til nå med stor grad av sikkerhet kunnet basere oss på at hovedstrukturen i vegvesenet ville bestå i all overskuelig framtid. Det har vært noen omorganiseringer, men hovedstrukturen med tilknytningen til fylket og basisoppgavene har alltid ligget fast. Nå kommer det signaler som tyder på at ikke alt vil bli som før. Den nye regjeringen ledet av Jens Stoltenberg gir klare signaler om effektivisering og modernisering av offentlig sektor. I tillegg vil man se på oppgavefordelingen mellom forvaltningsnivåene (stat, fylke og kommune). Det betyr at fylkeskommunens eksistens kommer til å bli drøftet. Likeens om den bør bli erstattet av fem til sju regioner.

Disse tingene vil ha stor betydning for Statens vegvesen, hvordan vi er organisert og hvor de enkelte funksjoner i etaten er lokalisert. Vi kjenner også vegdirektørens uttalelser om at vi er for mange vegkontor, – vi kunne klart oss med færre.

Dette er ting som vil bli drøftet både i vår egen organisasjon og i de politiske miljøer i tiden som kommer. Det blir spennende, for noen også skremmende med tanke på egen arbeidsplass og hva fremtiden vil by på.


Jeg tror at dette er en del av en utvikling som vi ikke kan stoppe. Hvis vi tenker tilbake på en del grep som er gjort i samfunnet i de senere årene, kjennetegnes de fleste av at man har vært sent ute. Bare tenk eget fylke, det er vel ingen som idag kan tenke seg å gå tilbake til seks vegmesterområder. Dagens løsning med to produksjonsområder er langt mer effektiv.

Oppi dette sitter vi som arbeidstakere i Statens vegvesen og lurer på hvordan dette kommer til å gå og om etaten har bruk for oss også i fremtiden. Når slike tanker siger inn over meg prøver jeg å tenke på at vegene ligger der, de skal driftes og vedlikeholdes. Nye veger vil det også være behov for i fremtiden og det blir stadig flere kjøretøy å kontrollere. Trafikksikkerhet blir en prioritert oppgave uansett. Poenget er at våre tjenester vil bli enda mer etterspurt av samfunnet i fremtiden. Det gir meg trygghet. Jeg er sikker på at hvis jeg bare gjør jobben min skikkelig så vil samfunnet og vegvesenet ha bruk for både meg og alle andre i etaten. Men vi må altså skikke oss vel. Vi må satse på å utvikle oss kompetansemessig og vi må utvikle serviceholdninger på alle nivå. Den sikreste garantien for oss er fornøyde kunder, dvs. trafikantene. Vi må også vise samfunnet at vi kan omstille oss i takt med samfunnets behov, noe vi altså er i gang med.

Jeg er optimist og tror vi kan utvikle oss i takt med samfunnets behov. Alle signal tyder på at vi har et godt omdømme i omverden og i det politiske miljøet. Da er det mest opp til oss selv om vi klarer å utvikle oss.

Tor Geir Espedal

INNHALD

Vegsjefteigen	2	Overskot på bokproduksjon	23
Grevlingane på Storhaug	3	Kryssord	24
Slutt på førarprøver i Sauda	4	Stikkrenner i Uganda	25
		Tor Skårland: Vaktmeisteren i sør-fylket	26
Gjennomslag i Storhaugtunnelen	6	Intervju med Georg Aasen	28
Tunneldrivarar Norge rundt	7		
Ny veg og ny kraft i Sauda	8	Miljøbasseng ved riksveg 13	30
Grøftereinsk på ny og effektiv måte	10	Bomstasjon-bygging	30
Skattane i kjellaren	12	Plantehol med bor	31
Trafikk og historie	13	Nytt pensjoniststyre	31
Ny asfaltfresar	14	Inspirasjon og motivasjon i arbeidet	32
Gjenbruk av asfalt	16	Personalnytt	33
Vegen gjennom Ryfylke	17	Avdelingsleiar-kommentar	34
POS sikrar kontraktar	21	Takk til Birgit Høiland Gudmestad	34
Grønt i eigenregi	21	Hals øve håve	35
Intervju med Magne Goa	22	Tillitsvalgte spalte	35

RYGJAVEGEN

Nr. 3 – juli 2000

Ansvarleg redaktør: Harald Sel

Redaksjon: Birgit Høiland Gudmestad

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

Sats/layout: Sissel Norland

Trykk: Centrum Trykkeri as

Framsidedfoto: Birgit Høiland Gudmestad

Baksidefoto: Harald Sel

Opplag: 2000 eksemplar

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

Grevlingane på Storhaug



Då eg var lita jente var tunnelar og grevlingar to sider av same sak. Eg hadde nok høyrte for mykje på radio, der ein viss duo støtt og stadig song om grevlingar og tunneltak. Eg visste ikkje kva ein grevling var, men eg var overtydd om at dei ikkje berre budde i tunnelane – dei laga dei også. Dei vaksne prøvde seg med at «det er vegvesenet som lagar tunnelar». Men på den tida hadde eg meir tru på grevlingane.

Eg var vaksen før eg såg min første grevling, og den var ikkje inni nokon tunnel. Den rota rundt i naboens hage.

Eg var endå vaksnare då eg treffe vegvesenet sine tunnelarbeidarar. Eg har vore så heldig å få følgja Storhaugprosjektet ganske nært. Første gongen eg fekk koma inn i den uferdige tunnelen var nifst. Eg måtte nynna litt på barndommens grevlingsong for å få mot. Men då eg treffe på tunnelgjengen tok det ikkje lang tid før eg slappa av. Dei karane visste kva dei dreiv med. Tryggheten gjekk så tydeleg fram av måten dei førte seg på, at eg slappa av sjølv om bråket gjorde det umuleg å snakka.

Storhaugtunnelen midt i Stavanger sentrum er no open i båe endar, men det var mykje smell og drønn før siste salven gjekk i mai. Skal tru kor mange born på Storhaug som har lurt på kva slags grevlingar og tunneltroll som har bråka nede i undergrunnen? Sikkert alle saman. Men dei har teke seg både ein og fleire turar bort til anleggsområdet og kikka på tunnelarbeidarane som med stor trygghet og kompetanse har teke seg inn i fjellet og fullført eit prosjekt som var like utfordrande og vanskeleg som Romeriksporten. Dagsrevyen har ikkje ofra mykje tid på våre tunnelfolk - for dei har berre laga tunnel og ikkje skandale.

No er tunnelgjengen spreidd. Nokre lagar tunnel lenger nord i landet, andre gjer ferdig Storhaug-prosjektet. Kanskje får dei laga tunnel saman til neste år. Uansett, Storhaugtunnelen er eit vellukka prosjekt, slik som dei andre tunnelane denne gjengen har bygd. Det er enno mange fjell som står ulagleg til og godt kunne trenga ein tunnel igjennom - så det ville overraske meg om ikkje nokon greidde å skrangla saman pengar til fleire tunnelprosjekt framover. Og kva er vel meir naturleg enn å la dei beste ta seg av jobben?

Birgit Høiland Gudmestad

Det er ikkje lenger mogleg å ta førarprøve for personbil i Sauda. I mai fekk dei siste kandidatane avlegga prøve. Heretter må saudabuane reisa til Haugesund eller andre byar for å få førarkort i klasse B.



Ingunn Langåker (22) fekk utdelt førarkort etter ein tur rundt i Sauda med sensor Henrik Sigurd Dybdahl. Ho var ein av dei aller siste saudabuane som fekk køyra opp på heimstaden.

Slutt på førarprøver i Sauda

– Saka er avgjort. Vegdirektoratet har delegert til vegsjefen å avgjera dette og eksamenstilbodet i Sauda blir lagt ned, slår trafikksjef Svein Magne Olsen fast.

Nedlegginga er ein del av den effektiviseringsprosessen som Statens vegvesen er pålagt å gjennomføra. Olsen tilbakeviser påstandar om at det er minimalt å spara på å leggja ned i Sauda.

– Dette er eit av mange tiltak som til saman vil gje den ønska spareeffekten. Me skal spara 12,8 millionar kroner fram til 2003, og me kan ikkje venta å finna eit enkelt tiltak som aleine kan gje så store innsparingar. I løpet av dei snaut fire åra fram til utgangen av 2003, vil tiltaket i Sauda stå for ei innsparing på ein halv million. Når me har passert 2003, kan det koma krav om ytterlegare sparetiltak, seier trafikksjefen.

Det blir likevel ikkje heilt slutt på førarprøver i Sauda.

– Me har sett at det vil få konsekvensar for den vidaregåande skulen i Sauda dersom alle høve til å ta førarprøve forsvinn, og difor har me moderert litt. To gonger i året vil det bli høve til å ta eksamen i tunge køyretøy ved skulen, seier Svein Magne Olsen. I kriteriane for effektiviseringsarbeidet

i vegvesenet ligg det til grunn at 70 prosent av innbyggjarane i et distrikt ikkje skal ha meir enn ein times reisetid til ein trafikkstasjon. Dette kravet er dekkja i Ryfylke, sjølv om saudabuen har nær to timar å køyra til Haugesund. – Folk flest skal jo ha førarkort berre ein gong i livet. Men eg forstår godt at Sauda slåss for tilbodet. Når vegvesenet,

Posten og andre trekkjer seg ut, kan jo det få uheldige følgjer for lokalsamfunnet. Etter kvart vil me sjå på andre samarbeidsformer med kommunen enn akkurat å avvikla B-prøver, men kva det blir er for tidleg å seia. Akkurat no, er eg redd me ikkje har noko å tilby Sauda, seier trafikksjef Svein Magne Olsen.

Torgeir Kilane (18) er frå Stavanger, men går på Sauda vidaregåande skule. Han køyrde opp og fekk førarkort for tung bil av sensor og faggrupeleiar Harald O. Baadsvig frå faggruppe trafikant ved Haugesund trafikkstasjon. Kilane hadde alt fått jobb i Felleskjøpet, og skulle ta i bruk det nye førarkortet straks.



– Me håper at politikarane som står over byråkratane i vegvesenet er så vakne at dei omgjer vedtaket. Dette er ei sak det har gått prestisje i, og sparegevinsten ved å leggja ned Sauda som prøvestad er minimal. Det seier køyrelærar Norleiv Austrheim ved Austrheim kjøreskole i Sauda.



*Køyrelærar
Norleiv Austrheim
ved Austrheim
kjøreskole i Sauda.*

– DÅRLEGARE SERVICE frå vegvesenet

– Det er om lag 150 førarkortelevar i året i Sauda. Dei må no reisa til Sand for å ta teoriprøven og til Haugesund for å gjennomføra den praktiske køyreprøven. Det er 24 mil tur-retur. Det blir det mykje skuleskift av, for dei fleste kandidatane er jo skuleelevar, seier Norleiv Austrheim.

– Skulepolitikarane i fylket har hatt denne saka oppe på eit av sine møte, og dei gjekk samrøystes inn for at nedlegginga ikkje burde skje. Vinsten blir for liten, og konsekvensane for lokal-samfunnet blir for store. Vegvesenet hevdar at etaten vil marknadsføra seg som ein serviceinstitusjon. Det kjem ikkje elevane til å merka mykje til heretter. Dei får dårlegare service, slår køyrelæraren fast.

Austrheim er også arg over å sjå sitt eige næringsgrunnlag smuldra opp.

– Når det ikkje lenger blir høve til å ta førarprøve ute i distrika, favoriserer vegvesenet trafikkskular som ligg nær trafikkstasjonane. Dermed blir det konkurransevridning. Dessutan, for å unngå skuleskift, vil kandidatane forsøka å køyra opp så fort som mogleg. Det er i strid med målet om langsiktig trafikkopplæring, peikar Austrheim på. Inge Atle Hølland er lærar i transportfag ved Sauda vidaregåande skule, avdeling Birkeland. Han ser også ei negativ utvikling i at søkjarar til vidaregåande skular vil ta dette med i vurderinga når dei skal velja skule.

– For ein del kan det at dei ikkje kan ta førarkort på lærestaden, bli det siste

momentet som avgjer skulevalet.

Fleire vil då søkja seg til skular i meir urbane strom. Elevar i vidaregåande skule får nemleg fråveret notert på vitnemålet når dei tek køyreundervisning. Det får store utslag for Sauda-elevar som må vera heile dagar i Haugesund, seier Inge Atle Hølland. Den 10. mai vart Ingunn Langåker lykkeleg eigar av eit førarkort klasse B. Ho var blant dei siste som fekk ta førarprøve i Sauda.

– Det er veldig synd at det blir slutt. Eg har tenkt på kor heldig eg er som fekk køyra opp i dag. For meg var det siste sjanse til å få førarkort. Eg kan ikkje tenkja meg at eg hadde reist til Haugesund for å ta førarprøven, seier ho.

– SAUDA PRØVER GJERNE NYE LØYSINGAR

Folk i Sauda, med ordføraren i spissen, er misnøgde med at vegvesenet ikkje lenger vil avvikla førarprøver i klasse B i Sauda. Dei vil ikkje gje opp, og har teke kontakt med Samferdselsdepartementet.

– Sauda kommune har jobba intenst sidan me like før jul fekk greie på at trafikkstasjon-tenestene i Sauda skulle leggjast ned. Etter som eg forstår det, er dei økonomiske grunnane reduserte til eit minimum, og eg tykkjer ikkje lenger ei nedlegging virkar fornuftig, seier ordførar i Sauda, Torfinn Opheim (Ap).

– Dersom me trekkjer det endå lenger, er det av samfunnsøkonomiske årsaker direkte ufornuftig å leggja ned. Mange elevar må reisa til Haugesund to-tre gonger. Miljømessig og økonomisk er det mindre gunstig enn å senda to sensorar inn hit ei gong i blant, meiner ordføraren. Ordføraren vil gjerne vera med å prøva

ut nye ting, og seier kommunen gjerne stiller som prosjektkommune for å prøva nye former for førarkort-eksamen. – Den vidaregåande skulen kunne stå for førarprøvene. Vegvesenet kunne hatt ansvar for å kvalitetssikra opplegget. For å få til noko slikt må me gjennom ein politisk prosess, og me har hatt kontakt både med Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet. Frå statssekretær Eirin Sund har me fått ei melding der ho seier at dei i departementet vurderer om dei skal arbeida vidare med denne saka, seier ordførar Torfinn Opheim.



Klokka 1500 mandag 15. mai kom gjennomslaget på Storhaugtunnelen. Det var på dagen 14 måneder etter påhogget. Begivenheten ble markert med dram på røysa, og tro mot tradisjonen var det vegsjefen som skjenka i glassene.

NÅ ER DET LYS I BEGGE ENDER

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Det er 14 måneder med presisjonsarbeid som nå er ferdig. To arbeidslag har gått på skift i hele perioden, og har vekselvis sprengt og injisert. For å være sikker på at tunnelen tett, har det stadig blitt sprøytet betong inn i sprekkene i fjellet. I tillegg er stort sett hele tunnelen sikret med et skall av betong. Det har gått med 220 tonn sprengstoff, 200 tonn injeksjonsmasse og over 3100 kubikkmeter betong i Storhaugtunnelen.

Ingen store skader

Tunneldrivinga har vært ei utfordring for Statens vegvesen Rogaland. Fjellet på Storhaug er tungt å sprengre, og det at anleggsområdet ligger midt i en tett befolket sentrums-bydel har gjort det nødvendig å ta helt spesielle forholdsregler. Men nå når sprengningsarbeidene er ferdige, kan vi konstatere at det har gått bra. Det har oppstått noen ganske få, mindre skader på bygninger og installasjoner der årsaken kan føres tilbake til sprengningene. Tunnelen er tett, og grunnvannstanden

som det på forhånd var fryktet kunne bli forstyrret, er ikke endret. Det er heller ingen personer som har kommet til skade.

Anleggsarbeidene fortsetter

Med unntak av tre uker i sommer da arbeiderne tar ferie, vil det fremdeles bli arbeidet både inne i tunnelen og ved inngangene. Portalen mot Strømsbrua skal være ferdig i løpet av august. På begge sider av tunnelinngangen blir det lødd opp steinmurer. Betongveggen i selve tunnelåpningen mot





Etter 14 måneder i det indre av Storhaug kunne tunnelarbeiderne ta seg en skål for vel utført arbeid. Vegsjef Tor Geir Espedal (f.v.) spanderer dram på Knut Utaaker, Bjørn Olsen, Sverre Kvinnesland, Terje Kydland og Tormod Steine.



Uten kokker, ingen tunnel. Kirsten Marvik (t.v.) og Venhild Dalen var sjølskrevne gjester ved gjennomslaget. Måltidet etterpå hadde andre tilberedt.

Strømsbrua blir dekket av svart stein, slik at den ikke skiller seg stort fra resten av det mørke fjellet. Rett over tunnelåpningen skal det støpes en stor kasse, der det skal være beplantning. Sjø om tunnelen nå er ferdig utprenget, står arbeidet igjen med å lage veg igjennom. Alle grøfter med rør som skal gå gjennom tunnelen skal også være ferdige i august, da alt skal være klart for det første laget med asfalt. I september begynner arbeiderne å sette opp vegg-element i betong. De skal dekke veggene fra kjørebane og 3,8

meter opp i hele tunnelens lengde. På samme tid starter arbeidet med vann- og frostsikring. Det skal være plater i tak og på vegger der det fremdeles siver inn vann.

Åpning i mai 2001

Seinere på høsten skal det mures portal i Haugesundsgata, og samtidig skal vegen fra Ryfylkegata og opp til tunnelinngangen bygges. Dette er en strekning på noen hundre meter. I desember skal arbeidet ha kommet så langt at det er klart for å installere lys

og ventilasjon i tunnelen. Storhaugtunnelen skal være helt ferdig og tas i bruk i mai neste år. Prosjektet var opprinnelig planlagt å skulle koste 131 millioner kroner, men synes nå å bli noe billigere. Vegvesenet betaler halvparten av regningen og kommunen og fylkeskommunen deler på den siste halvparten.

TUNNELDRIVARAR NORGE RUNDT

På festen etter gjennomslaget fekk tunnelarbeidarane mange lovord for godt utført arbeid. Likevel uttrykte mange av dei uro over framtida, og dette sette sitt preg på feiringa. Ikkje alle i tunnelgjengen kjenner seg sikre på at dei får halda fram med tunnelarbeid no når dei er ferdige på Storhaug.

Frå Storhaug til Sunnmøre

Tre av tunnelarbeidarane frå Storhaug har reist til Sunnmøre for å vera med og byggja ein tunnel like utanfor Spjelkavik. Dei tre er Asgeir Nordtveit, Otto Lunde

og Anders Bratteland. Boreriggen skal også brukast på Sunnmøre i tida framover. Boreriggen er for øvrig eigd av Statens vegvesen Nordland. Anleggsleiaren på sunnmørsprosjektet kjem frå Hordaland og det er produksjonsavdelinga i Sogn og Fjordane som har ansvar for jobben.

Nye prosjekt i 2001?

– Det er denne type samarbeid me vil sjå i framtida. Det er tilsett ein tunnel-sjef, og tunneldrifta skal dermed inn under ei felles leining for heile landet.

Målet er sjølsagt å samordna og utnytta maskinar og mannskap mest mogleg effektivt, seier anleggsleiaren på Storhauganlegget, Tormod Steine.

– Dei tre som har reist til Sunnmøre er nøgde med at dei får halda fram med tunneldrift, men tykkjer sjølsagt det er synd at tunnelgjengen frå Rogaland blir splitta opp.

Resten av tunnelgjengen skal jobba med å gjera ferdig Storhauganlegget. Over nyttår har dei utsikter til å få driva tunnel andre stader i landet, men dette er ikkje endeleg avgjort enno.



Ordfører Torfinn Opheim (Ap) i Sauda vil ha veg til Etne. Han meiner det hastar, dersom Saudasamfunnet skal snu trenden med fråflytting og nedlegging.

NY VEG OG NY KRAFT I SAUDA

**Ordføreren i Sauda
ønskjer seg ein veg.
Den kostar 400 millionar
kroner og kortar ned
reisetida frå Sauda til
resten av verda med
vel ein time.**

Med det vegnettet som eksisterer i dag, tek det 70–80 minutt frå ein forlet Sauda til ein er ute på stamveg E134. Dersom den nye vegen blir bygd, vil stamvegen vera berre 10–12 minutt frå Sauda.

I dag er det 9000 menneske som har ei køyretid på ein time for å koma seg til Sauda. Dersom ordføreren får vegen han ønskjer seg, blir dette omlandet utvida til å telja 30 000 menneske og omfattar stader som Odda, Etne og Kvinnherrad. I håpet om ny veg ser ordfører Torfinn Opheim (Ap) nye framtidsmuligheter for den gamle industristaden.

Sauda treng større nabolag

– Sauda har eit godt og breidt tenestetilbod. Det er heller ikkje særskilt dyr

å driva, om ein samanliknar med landsgjennomsnittet. Men for å halda det nivået, må me halda på innbyggjarane, slår ordføreren fast.

Han nemner nedgang i folketalet, nedlegging av Sauda sjukehus og reduserte og delvis nedlagde båtruter som grunn for uroen. Vegvesenet trekkjer seg også ut or Sauda og legg ned muligheten for å ta førarprøver, og ordføreren fryktar det kan få konsekvensar for elevtilstrøyminga til den vidaregåande skulen.

– Slik det er i dag, så går alle vegane ut or Sauda, Sauda har ikkje vegsamband på tvers. Difor ønskjer me ein veg med tunnel gjennom fjellet frå Saudasjøen til Etne og E134. Me ønskjer også bru over Sandsfjorden slik at me kan skapa ein indre arbeidsmarknad i Ryfylke, seier Opheim.

VEGVESENET HAR PLANANE KLARE



- Statens vegvesen har ikkje pengar til aleine å finansiera veg mellom Sauda og Etne. Men det ligg føre ulike modellar for korleis konstradene kan delast, og her varierer bidraget frå vegvesenet i Rogaland og Hordaland frå tre til 60 millionar kroner eller meir. For å dekkja ein kostnad på 400 millionar kroner må det også krevjast inn bompengar både på forskot og etter at vegen er bygd. Totalt kan det bli aktuelt å krevja inn 105–140 millionar kroner i bompengar. Dermed blir næringsfondet avgjerande for å få balanse i reknestykket, seier vegplanleggjar Bjørn Martin Alsaker. Det har lenge vore prata om veg mellom Sauda og Etne, og opp gjennom åra er det utarbeida fleire planar. Den siste planen, Nordstøldalsvegen, som skulle gå over sårbart terreng høgt til fjells, vart skrinlagt i 1990. Den vegtraseen som er aktuell no, er utarbeida av Alsaker og går i tunnel gjennom fjellet.
- Vegen er tenkt å ta av frå riksveg 520 (tidlegare riksveg 13) ved Saudasjøen. På høgda ved Risvoll skule skal den gå innover i lia, og følgja Nordstøldalselva eit stykkje. Traseen følgjer forsåvidt planen for Nordstøldalsvegen vidare, men i tunnel inne i fjellet. Tunnelen blir 10,7 kilometer, bein og flat. Når ein kjem ut er ein i Frette, i utløpet av Stordalen i Etne kommune. Derifrå og opp til E134, som er stamvegen mellom Haugesund og Drammen, kan den eksisterande vegen utbetrast, alternativt med ein liten tunnel på 7-800 meter. Heile vegen mellom Saudasjøen og E134 blir 14,7 kilometer, seier Bjørn Alsaker.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Men alt kan ikkje koma samstundes, og Opheim prioriterer vegen. Han har også ei plan for korleis den skal finansierast.

Veg for kraftpengar

– Å få ein veg finansiert kun av statlege midlar er utopi. Skulle me kun betala bompengar, måtte me betalt i tre–fire hundre år – så det er også urealistisk.

Men Sauda har ein annan verdifull ressurs, nemleg vasskraft. Torfinn Opheim ønskjer å byggja ut meir. Dersom kommunen og kraftutbyggarane, i dette tilfellet Elkem SKL saman med Sunnhordland kraftlag, kjem fram til ein avtale, kan nyevegen finansierast med straum.

– Me ønskjer ei deling av finansieringa. I tilegg til pengar frå eit næringsfond,

går fylket og kommunen inn med pengar mot å få konsesjonskraft i bytte. Staten betalar resten. Det kan sjåast på som ei omvendt forskottering, staten forskotterer framtidige skattar og avgifter. Dette er noko som vil involvera både kommunal- finans- og samferdselsdepartementet. Me har vore på Stortinget og lufta tanken for politikarane, seier Torfinn Opheim.

Veg eller vern?

Men sjøl om staten skulle bli med på gildet, er det ikkje sikkert at alt blir berre plankekøyring heime i Sauda. Utbyggingstankane er drøfta i kommunestyret, og der var stemninga positiv. Men verneinteressene er likevel sterke.

– Vernegruppa i Sauda er med på utbygging, men i mindre skala. Dei vil

byggja ut berre halvparten så mykje. Dersom det blir full utbygging er det fossar som vil få mindre vassføring. Det er kontroversielt. På den andre sida, peikar ordføraren på, er dei områda i Saudafjella som alt er utbygde dei mest populære utfartsmåla. Utbygging opnar faktisk fjellområda for turisme, seier Opheim. Det skal vera synfaring i fjellet i haust. Deretter blir det høyring i NVE før saka går til departementet. Deretter er det ny høyring, tilbake til departementet og så til Stortinget i 2004–05.

– Me vil gjerne forsera planane, og det er her forskotteringa kjem inn. Skal me venta gjennom heile prosessen, er me fort åtte-ti år inn i framtida. Saudasamfunnet har ikkje tid til å venta så lenge, seier ordførar Torfinn Opheim.

*Einar Solli (t.v.)
og Georg Aasen
i reinskeskuffa.
På sida ser me
klaff-skjeret som
kan skyvast ut
og inn mellom
stolpane ved
reinsking under
rekkverk.*

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

GRØFTE- REINSK

Når skuffa er full blir massen tippa direkte i lastebil. På den måten grisar ein ikkje til vegbanen.

Metoden er både meir rasjonell og billigare enn dei andre maskinelle arbeidsmåtene.

Grøftereinsk har vore, og er, eit ganske omstendeleg arbeid. Det vanlege er at ein høvlar massen inn i vegbanen. Ein hjullastar samlar deretter opp det meste av graspet. Det hjullastaren ikkje får med seg, blir samla opp av ein sopemaskin. Ein slik arbeidsmåte fører også til ganske store trafikkhindringar samanlikna med den nye metoden.

Ei reinskeskuff med klaff-skjer er hovud-elementet i utstyret. Skuffa blir festa til ein gravemaskin. Klaff-skjeret blir brukt ved reinsking under rekkverk og kan kjørast ut og inn ved passering av stolpane. Ved vanleg grøftereinsk brukar ein stort sett berre skuffa.

Rasjonell og billig

Både ved reinsk under rekkverk og elles blir lausmassen samla i skuffa.





Når skuffa er full blir massen tippa direkte på lastebilen.

Med skuffa kan ein også riva opp mindre tre med røtene. På denne måten er grøftereinsk betre enn kantklypping og kan i mange tilfelle erstatta klyppinga.



– Dette er eineståande. Maskinførar Einar Solli er ikkje snau i sin rosande omtale av Statens vegvesen Rogaland sitt nye utstyr for grøftereinsk. Metoden er særleg effektiv ved fjerning av masse under rekkverk.

Klaff-skjeret blir styrt inn og ut under rekkverket og gjer godt reint mellom stolpane.



PÅ NY OG EFFEKTIV MÅTE

Utvikla på Nærbo

Det nye reinskutstyret er utvikla av Per Skårland og Pål Undheim ved Nærbo veg- og trafikkstasjon. Per Skårland fortel at produktutviklinga tok til i 1997. Under arbeidet har Statens vegvesen samarbeidd med Gjerstad Mek. Industri A/S. Den praktiske utprøvinga er gjort i sør-fylket og stort sett med Einar Solli som maskinførar.

To km per dag

Me møtte Einar Solli og Georg Aasen mens dei reinska grøftene på fylkesvegen frå Ålgård til Madland i Gjesdal. Einar styrte gravemaskinen og skuffa,

Georg hadde styringa med lastebilen og transport av massen. Nett nå var ein bonde i området mottakar; han hadde bruk for fyllmasse. Praktisk og greit for vegvesenet og til nytte for bonden. Einar Solli seier at han blir meir og meir imponert over kor effektivt utstyret er. På ein arbeidsdag reinskar dei ei strekning på ca to kilometer og arbeidet blir utført med stor presisjon. Særleg er han imponert over kor reint ein kan få det rundt rekkverkstoplaner.

Erstattar klypping

Einar understrekar også at ein kan riva opp mindre tre med røtene. Tre og

røter øydelegg vegen. Difor er denne formen for grøftereinsk betre enn kantklypping for då står røtene att og tre og buskar gror fort opp igjen. Reinsk med det nye utstyret kan i mange tilfelle erstatta kantklypping, seier Einar Solli.

Georg Aasen held rekneskap med kor mykje masse han kjører bort, og boka hans viser ganske store volum. Under reinsk av grøftene på 35 km av riksveg 509 kjørte han bort 1639 kubikkmeter. Han fraktar 11 kbm. med bilen, så 1639 kbm. tilsvarar 150 lass.



Skuleklassar er blant brukarane av vegmuseet. Her er det elevar frå Dirdal skule som får prøvesitja ein gammal trehjuls motorsykkel med varekasse.

Foto: Harald Sel

SKATTANE I KJELLAREN

I kjellaren på Vegkontoret er det etter kvart bygd opp ei fyldig samling med historiske prov på at vegvesenet har ei fortid. Køyretoy, reiskap og utstyr frå trafikkkontroll er teke vare på, og samlinga blir stadig utvida.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

I desse dagar er det særleg aktivitet i underetasjen på Vegkontoret. For medan notidas vegplanleggjarar og trafikkeksperatar sit framfor PCane sine oppover i etasjane, blir ei ekstra flott utstilling av gamle hestekøyretoy gjort klar i underetasjen. Utstillinga skal vera hovudattraksjonen for svenske, danske, finske og norske medlemmar i «Vagnhistoriska Sällskapet» som er på tur til Stavanger første helga i september.

Hest inn, bil ut

For å gjera stas på gjestene skal Rogaland freista visa fram dei finaste og mest interessante gamle hestekøyrerøya frå distriktet. Vogner frå Dalane i sør til Haugesund i nord er lånt ut frå museer og private eigarar. Denne

utstillinga er sjølvsgatt open for alle interesserte, og har mange godbitar for dei med interesse for gammal samferdsel.

For å få plass til alt dette, må mange av dei gamle bilane og maskinane som vanlegvis har sin faste plass i museet, flyttast. Dei blir køyrde eller frakta til gamle Dirdal veggarsje, der museet har lagerplass. Og midt i denne flyttesjauen, står Martin Nødland.

Laust og fast

Martin Nødland byrja med at 25 prosent av stillinga hans i trafikkkavdelinga vart sett av til museumsarbeid i 1997. No er prosenten utvida, slik at han jobbar 75 prosent med museumsarbeid og resten for trafikk. Det tykkjer han er ei grei ordning, der han får brukt mange ulike talent. Han er snikkar, smed og mekanikar når gamle ting skal setjast i stand, og han registrereraste



Martin Nødland er tilsett i 75 prosent stilling for å driva med museumsarbeid. I verkstaden på Dirdal veggarsje har han det han treng for å setja mange av dei gamle maskinane i stand.

installasjonar – slik som gamle bruer.
 – Det meste av slike faste installasjonar er registrerte no, seier Nødland. Så trekkjer han fram «Kvitabrunå» som kom på plass over Giljajuvet i august 98. Den opprinnelege brua som gjekk over juvet vart riven tidleg på 90-talet fordi ho var i dårleg stand. Den nye brua sto opprinneleg i Telemark, men har no fått ny oppgåve som «tradisjonsberar» i Giljajuvet. Ei anna bru som også er finansiert gjennom vegmuseet er utliggjærbrua i Brattlandsdalen. Men elles er det nok dei lause tinga folk flest tenkjer på i samband med museet.

– Me tek vare på det gamle for ettertida, og stiller det ut. Ein del set me i stand, men mykje blir også berre teke vare på slik det er. Men me kan ikkje samla på alt, og mykje er gått tapt, slår Nødland fast.

– Til dømes har mange bil- og bulldosarmodellar blitt vraka. Eg meiner det er viktig å ta vare på eit breidt utval av ting, så kan dei som kjem etter oss avgjera om det er verdt å ha eller ikkje, seier Martin Nødland.

Akkurat no er han lukkeleg over å ha fått tak i ein Volvo viking lastebil, 1964-modell, som var den siste årsgangen av denne spesielle modellen.

Vegvesenet hadde mange slike bilar, men ingen er tekne vare på. Den bilen Martin Nødland har fått tak i skal difor fiksast opp og lakkerast slik at den ser ut som dei gamle vegvesen-bilane gjorde frå midten av 50-talet og utover.

– Dei bilane revolusjonerte transporten i vegvesenet. Fram til 70-talet var det berre slike bilar i etaten, seier Nødland. Når det skal vera auksjon over utrangerte reiskap og anna vegvesenutstyr, får alltid Martin Nødland og vegmuseet forkjøpsrett til sakene.

Tidlegare, på 60- og 70-talet, vart gamle ting selde eller kasta meir ukritisk.

– Trenden er at dei fleste no ser meir positivt på at gamle ting blir tekne vare på. Vegmuseet er også rimeleg godt besøkt, både av tilsette som tek med familien og publikum elles, seier museumsmannen Martin Nødland.



Ein av attraksjonane på utstillinga som opnar i vegmuseet på ettersommaren er dette likvogna frå Kopervik. Den vart brukt i gravferder heilt opp til midten av 50-talet, og det var sju familiar som eigde ho i lag. Ein av dei familiane var slekta til trafikksjef Svein Magne Olsen. Eirik Aarebrot frå Arkeologisk museum i Stavanger er hyrt inn for å gjera doningen presentabel.

TRAFIKK OG HISTORIE

Vegmuseet er organsiert under trafik kavdelinga, og det var trafikksjef Svein Magne Olsen som tok initiativet og arbeidet med å få det etablert.

– Ei viktig side ved museumsarbeidet kjem sjeldan fram. Det er at museet er eit viktig personalpolitisk verkemiddel. Historie skaper røter og identitet for dei som arbeider i etaten. Dette er det vesentlege, slik eg ser det. Dei gamle tinga er verkemiddel i arbeidet med å skapa identitet og fellesskapskjensle i Statens vegvesen, seier Svein Magne Olsen.

– Eg har merka at leiarar som først har vore likegyldige til dette arbeidet, har snudd og blitt levande interesserte når dei har sett seg inn i dette aspektet av museumsarbeidet. Dette er heller ikkje noko særnorsk fenomen, tvert om. I andre land, ikkje minst i Frankrike, er det utenkjeleg at leiarar ikkje skal kjenna historia til verksemda eller etaten dei er sjef for, seier Olsen.

Han er sjølv historisk interessert, og har skrive fleire bøker om historiske emne.

– I utgangspunktet var det ikkje samferdselshistorien som fenga mest, det var folkeliv og kvardagsliv i eldre tider. Samferdselshistorien kom inn fordi eg har den jobben eg har, seier trafikksjef Svein Magne Olsen.

Asfaltfresaren i arbeid. Den oppmalte asfalten går på transportband direkte på lastebil. Deretter bli massen frakta til det mobile blandeverket for gjenvinning.



LANGT OG DJUPT MED

Rogaland har fått ny asfaltfresar. På ein sesong, frå mai til september, vil ein med den nye maskinen kunne fresa opp minst 600.000 kvadratmeter asfalt. Dette tilsvarar ein vegstrekning på om lag 90 km. Dette er det doble av kapasiteten til gamle-fresaren.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

– Maskinen fungerer fantastisk godt, seier driftsleiar Kåre Grødem. Han viser mellom anna til at ein av kjørebaneane på motorvegen mellom Auglendstunnelen og Madlavegen i Stavanger blei fresa opp på ei natt. Strekinga er 2,8 km. På motorvegen og andre sterkt trafikkerte vegar er



Asfaltfolk og sjåførar samla framfor fresaren. Det tar ikkje mange minutt å fylla opp eit lass, så det trengs fleire bilar og sjåførar. Frå venstre; Kåre Taksdal, Knut Atle Schei, Einar Solli, Tore Laugaland, Kåre Høyland, Arve Frafjord, Geir Johnny Aasen, Georg Aasen.

Det fresar både høgt og lågt når maskinen er i arbeid. Her sprutar den oppmalte asfalten frå transportbeltet og over i lastebilen.

NY ASFALTFRESAR

det viktig at dekkearbeid kan gjerast fort og effektivt, og helst på kvelds- og nattetid. Dermed blir trafikkavviklingsproblema små.

Effektivitet og kvalitet

Asfaltfresaren er ikkje ny. Maskinen blei kjøpt inn til Statens vegvesen Sør-Trøndelag i 1996. Nå har vegvesenet i Rogaland kjøpt han for 3,5 millionar kroner. Kåre Grødem meiner det er eit godt kjøp. Etaten vil tena mykje på effektivisering og kvaliteten på arbeidet blir betre. Ikkje minst merkar ein at maskinen er kraftigare enn den gamle og han gjer finare arbeid. Mellom anna kan han fresa mykje djupare, ned til 30 cm, mens gamlemaskinen berre kunne klara fire til fem cm.

Ved ordinær freseing, som til dømes på motorvegen, blir om lag fire cm av den gamle asfalten fjerna, før ein legg ny asfalt.

Gjenvinning

Den gamle asfaltfresaren er nå utrangert, men delar av han kan brukast til vedlikehald av granulatorene, maskinen som mel opp gamle asfaltflak. Oppmalt asfalt både frå fresaren og granulatorene går direkte til gjenvinning. Statens vegvesen Rogaland sitt mobile blandeverk lagar ny asfalt av massen, og denne blir stort sett brukt på fylkesvegnettet.

Satsingsfylke

Rogaland, Hedmark og Sør-Trøndelag er utpeika til satsingsfylke på fresing og gjenbruk av asfalt. Fresegjengen i Rogaland har i fleire år hatt mange oppdrag i Agder-fylka. I sommar blir det ein god del arbeid i Vest-Agder. På sikt blir det truleg endå meir arbeid utanfor fylket. Mellom anna kan det bli aktuelt med oppdrag i Telemark. Hordaland fylke har inntil vidare sin eigen fresemaskin.



Formann Kåre Høyland går bak maskinen og justerer under fresing på fylkesvegen mellom Nådlandsberget og Lura i Sandnes. Til vanleg fresar ein bort fire til fem cm gamal asfalt før nyasfaltering. Her skal alt av gammalt dekke bort, og Høyland stiller maskinen inn på fresing av eit 25 til 30 cm tjukt asfaltlag.

Asfaltgranulatoren i arbeid. Asfaltflak blir tippa i maskinen og oppmalt masse kjem ut att på transportbandet, klar for å bli blanda ut til ny asfalt.

GJENBRUK AV ASFALT

MED HEIMELAGA UTSTYR

Store deponi asfaltflak ligg lagra rundt om i landet. Det har vore eit problem å få nytta denne ressursen på ein fornuftig måte. Statens vegvesen Rogaland har nå funne ei løysing. Ved hjelp av ein såkalla asfaltgranulator kan ein gjenvinna opp til 90 tonn asfalt i timen.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Granulatoren mel opp dei gamle asfaltflaka til fullverdig råstoff for ny asfalt. Maskinen er utvikla av Per Skårland og Pål Undheim ved Nærbo-veg og trafikkstasjon.

Den nye asfalten blir produsert i eit mobilt gjenbruksblandeverk på same staden som oppmalinga av dei gamle

asfaltflaka foregår. Også blandeverket er utvikla av Per Skårland og Pål Undheim.

Ombygd asfaltfres

Per Skårland fortel at dei starta utviklinga av asfaltgranulatoren i januar 1999. Dei bygde om ein gamal asfaltfres frå Statens vegvesen Troms.

Granulatoren er plassert på ein tilhengar og maskinen er lett å frakta frå plass til plass. 31. mai var han for eksempel i drift på Sola i Rogaland, to dagar seinare var granulatoren og det mobile gjenbruksblandeverket i arbeid med å mala opp asfaltflak i Flekkefjord i Vest-Agder. Det tar bare ein halv time å rigga til maskinen, når han er framme ved eit nytt asfaltdeponi.

90 tonn i timen

Etter ein utprøvsperiode sommaren 1999, har Per Skårland og Pål Undheim

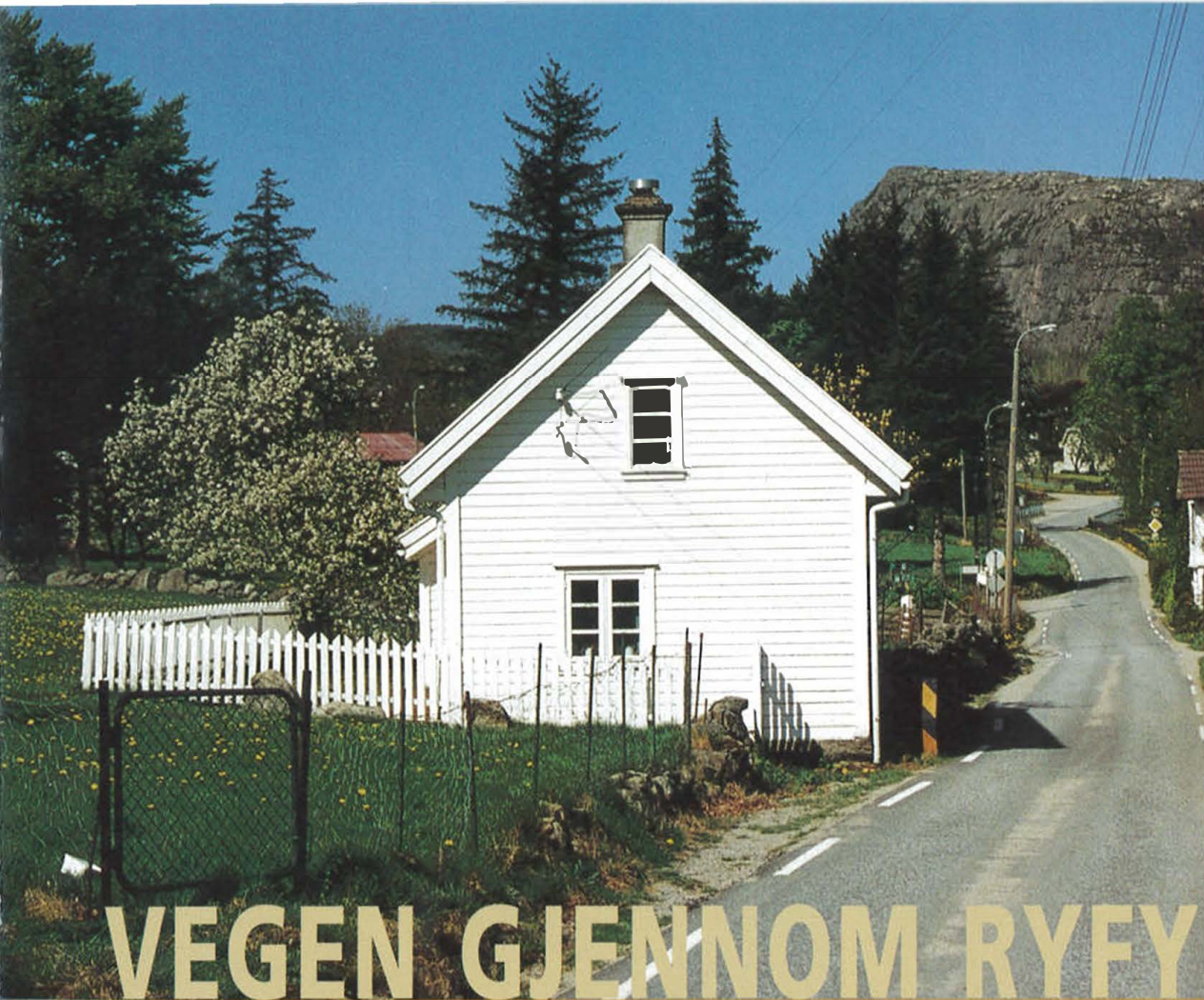
brukt vinteren og våren til å forbetra asfaltgranulatoren. I 1999 var produksjonsvolumet på maksimalt 50 tonn i timen, nå klarar dei å gjenvinna opp til 90 tonn asfaltflak i timen. Ein timesproduksjon gir råstoff til å asfaltera ein fem meter brei veg i ein lengde på 180 meter.

Pål Undheim understrekar vidare at den forbetra utgaven av asfaltgranulatoren er atskillig enklare å vedlikehalda og driftskostnadene er lågare. Mellom anna har dei nå tatt i bruk borestål som slitedelar mellom dei 200 piggane. Piggane er plassert på ei valse som sviv rundet 200 gonger i minuttet for å mala opp den gamle asfalten.

Kvalitet og miljø

Asfaltgranulatoren i Rogaland er den einaste i sitt slag i Norge. Statens vegvesen Buskerud har eit anlegg som knuser asfaltflaka. Per Skårland forklarar at fordelene med granulator framfor knusar er at granulatoren i liten grad knuser steinane. Dermed blir kvaliteten på den resirkulerte asfalten betre. Han nemner også ei anna miljøvennleg side ved denne gjenbruksmetoden. Blandinga av den nye asfalten skjer utan varme og med minimal bruk av energi.

Pål Undheim (t.v.) og Per Skårland har grunn til å vera blide. Også asfaltgranulatoren ser ut til å bli ein suksess.



VEGEN GJENNOM RYFYLKE

Ryfylke og sjøtransport høyrer naturleg saman, og for mange er båten det naturlege framkomstmiddelet når dei skal oppleva Ryfylke. Men Ryfylke har også mange fine opplevingar i vente for bil- eller sykkelturistar. Det er mykje vakker natur å kvile augo på for den som vil ta seg fram langs riksveg 13 eller dei andre vegane i Ryfylke.

Ryfylkevegen har så mange kvalitetar, at den er lansert som kandidat til å bli Nasjonal turistveg. Statens vegvesen Rogaland har sendt ein omfattande og forseggjort søknad til Turistveggruppa, der Ryfylkevegen blir fyldig presentert

Totalt er det rekna ut at det vil kosta 43 millionar kroner å heva Ryfylkevegen opp til eit nivå som gjer at han kan marknadsførast som Nasjonal turistveg.

Investeringane skal delast av kommunar, næringsliv og staten. I søknadspapira står det at «**Ryfylkevegen skal utvikles til et**

spennende, særpreget og godt kvalitetsmessig reiselivsprodukt og kan bidra positivt til å markedsføre Norge både innenlands og utenlands».

Dersom Ryfylkesvegen blir valt, skal planlegging og prosjektering skje i 2001, og tiltaka skal setjast i verk i 2002. I 2003 kan ein vera klare til å ta imot turistar på den Nasjonale turistvegen.

Men sjølv utan ytterlegare tilrettelegging er Ryfylkevegen verd ein tur - gjerne med god tid til å stoppa og nyta landskapet og andre attraksjonar undervegs. Vegen passerer gjennom fjord- og innlandslandskap, urørt natur, jordbruksbygder og aktive bygdesamfunn. Den er ein del av vegen som går gjennom det indre av Vestlandet; startar i Sandnes i Rogaland og går gjennom Hardanger og Sogn til den stoggar i Førde i Sunnfjord.

Me har køyrd vegen gjennom Rogaland.

Ryfylkevegen startar i Sandnes og slynger seg gjennom gammalt kulturlandskap mot ferjeleiet på Lauvik. Vegen er smal, og somme stader er det mest så bilen passerer gjennom bislaget til dei som er næraste nabo med riksvegen. Slik er det med dette huset like ved Høle.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND
GUDMESTAD

Frå Lauvik tek ferja oss til Oanes, ein båttur på berre nokre få minutt. Frå ferja er det framifrå utsyn mot Lysefjordbrua, som gjer det mogleg å køyra over Lysefjorden til Forsand.

På Solbakk mellom Tau og Jørpeland ligg eit helleristningsfelt like ved riksvegen. Feltet er dominert av skips- og solfigurar, og ligg vakkert til med utsyn over fjorden mot Stavanger. Figurane er teikna opp med raudt slik at dei er lette å finna. ►

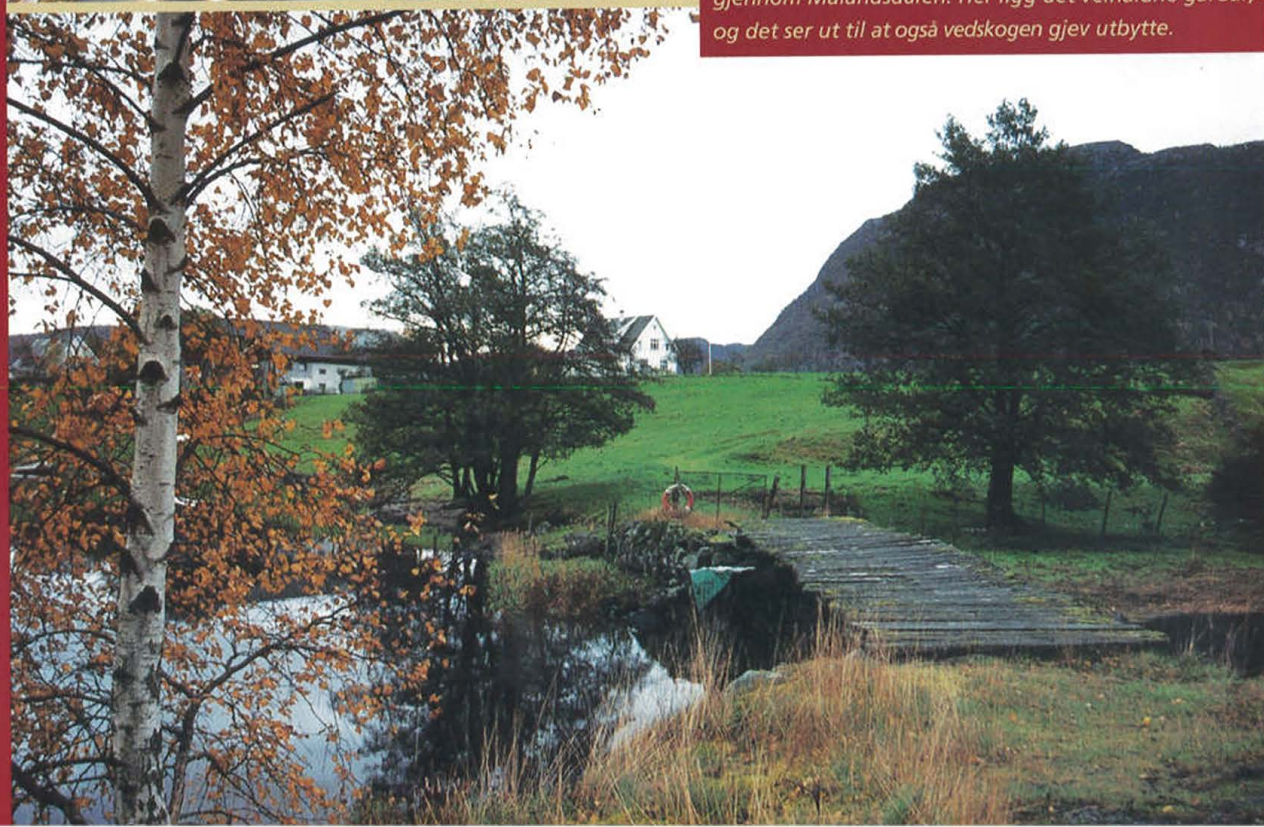
Bildet viser berre ein liten detalj av feltet.

Etter tettstadene Tau og Jørpeland går vegen opp mellom fjella – her med Reinaknuten i bakgrunnen.



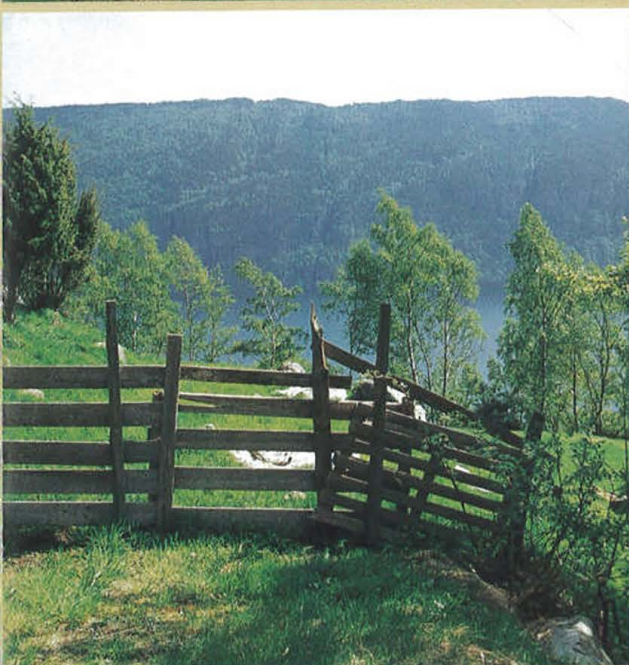
Etter å ha passert Tysdalsvatnet går Ryfylkevegen gjennom Målandsdalen. Her ligg det velhaldne gardar, og det ser ut til at også vedskogen gjev utbytte.

I Årdal går denne gamle brua over utløpet av Riskadalsvatnet.



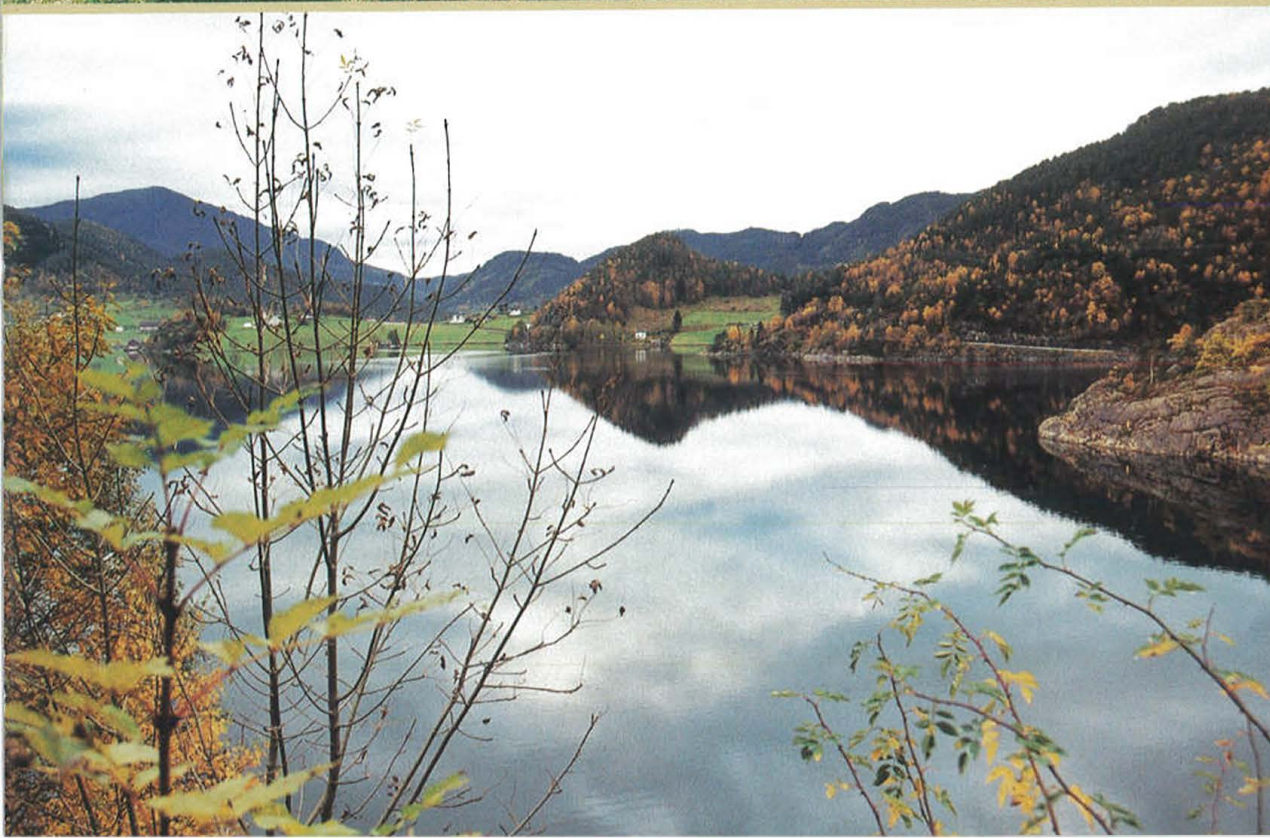


Ovanfor Årdal, frå Ingvaldstad, har me vidt utsyn over Årdalsfjorden, Fister og Hetlandsvantet. Vegen opp til utsiktspunktet på Ingvaldstad er bratt og har krappe svingar, men vel oppe er det lagt til rette for rast. Her står det òg ei minnestøtte over Unionsoppløysinga i 1905.



Utsikta over Jøsenfjorden er verd å stogga bilen for å få med seg.

Sauehald er det mykje av i Ryfylke. Denne søya med lam gjekk på beite i dalsida over Jøsenfjorden.



Tendenes, Erfjord

Frå Sand kan ein ta ferja over til Ropeid, og køyra riksveg 520 til Sauda. Det er denne vegstrekningen som offisielt inngår i Ryfylkevegen, som etter kvart kan bli Nasjonal turistveg.



Etter ein stopp i Sauda kan me følgja Ryfylkevegen vidare over fjellet til Røldal i Hordaland.



Ei alternativ rute for den som ikkje køyrer innom Sauda, er å halda fram på riksveg 13 oppover i Suldal til Bratlandsdalen. Her går grensa mellom Rogaland og Hordaland, men vegen slynger seg vidare opp i fjellheimen. Der kan ein velja om ein vil vidare til Røldal og over til Austlandet, eller om ein vil halda fram på riksveg 13 nordover på Vestlandet.



POS SIKRAR SEG KONTRAKTAR

Produksjonsområde sør har vore med på opne anbudsrundar og fått kontrakter på tre anlegg.

TEKST: BIRGIT HØILAND
GUDMESTAD

Arbeidarar er no i gang med grøntanlegget langs nye riksveg 13 mellom Hove og Vatnekrossen. Dette er ein kontrakt som er verd ein million kroner. Halve arbeidet skal gjerast i år, resten fram mot opninga av vegen i 2001, fortel produksjonsleiar Øyvind Langemyr.

På same anlegget har POS fått i oppdrag å lø ein tørrsteinsmur på 750 kvadratmeter. Her blir det arbeid for to mann og ein maskin. Arbeidet tek til i byrjinga av august og er verd 600–700 000 kroner.

POS har dessutan fått brøytinga av riksveg 45 Hunnedalen frå Vest-Agder grense og fram til Sinnes. Dette oppdraget er verd 400 000 kroner i året, og kontrakten er skriven for fem år. Her vil det bli bruk for ein bil og eit skift på fire sjåførar. Brøytejobben blir gjort i samanheng med brøytinga av riksveg 45 på Rogaland-sida.



Plantegjengen er klar til å «kle» taket over miljøtunnelen. Frå venstre: Anne Jorunn Gudmestad, Haldis Hagen, Eivind Stangeland, Jan Driftland og Mai Britt Gudmestad.



Anne Jorunn Gudmestad og Haldis Hagen i arbeid.

GRØNT I EIGENREGI

Grøntanlegget på riksveg 13- anlegget Hove–Vatnekrossen er ei av kontraktene som produksjonsavdelinga har fått ved open anbudsrunde. Nesten 8000 plantar, buskar og tre er i jorda og 500 skal plantast seinare. Produksjonsområde sør skal ha 890.000 kroner for jobben.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Tre firma hadde gitt anbod på jobben, i tillegg til Statens vegvesen. Pristilbodet for desse låg på 966.000, 970.000 og 1.370.000 kroner.

I tilknytning til riksveg 13- anlegget skal det opparbeidast 25.000 kvadratmeter grøntareal, 14.600 kvadratmeter skal plantast og på resten blir det sådd gras. Taket over den 480 meter lange miljøkulverten utgjer 18.000 kvadratmeter av grøntarealet.

Det blir ein variert vegetasjon langs riksvegen og over kulverten. Formann Halldis Hagen smiler endå meir enn ho vanlegvis gjer, etter kvart som ho

fortel om dei fine prydvekstane som skal plantast: Spirea, amerikansk hagtorn, juni-sotmispel, syrin, skogkrossved og dvergbuskfuru. Og så er det trea: Bjørk, raun, sommareik, svenskeasal og hjertetre.

– Hjertetreet er det eg likar best. Det blomstrar ikkje, men det har så fine haustfargar, seier Halldis.

– Reknar de med at alt vil spira og gro?

– Me håpar at tett opp mot 100 prosent skal overleva. Men jorda er ikkje like god alle stader, så litt svinn må me rekna med, meiner Halldis Hagen. Men fint skal det bli, det lovar ho. Ikkje minst vil taket over miljøtunnelen om nokre år bli eit praktfullt syn.

AKTIV PÅ STILLFARANDE MÅTE

Magne Goa har arbeidd 36 år i vegvesenet. Nesten like lenge har han vore aktiv i bedriftsidrettslaget, som han var med og stifta eit halvt års tid etter at han byrja i etaten. Han er ein stillfarande mann med stort engasjementet, både for arbeid, idrett og friluftsliv.

Våren 1964 fekk Magne Goa arbeid ved rekneskapsavdelinga i Statens vegvesen Rogaland. Jobben der hadde han til 1977, då han gjekk over til den dåverande vedlikehaldsavdelinga. No arbeider han ved seksjon for areal- og transportplanlegging (TA) på vegkontoret.

FN-teneste

Etter rundt halvtanna år hadde Magne eit halvt års permisjon frå vegvesenet for å gjera FN-teneste i Gaza.

– Den gongen var det forferdeleg langt heimafrå å dra til Midtausten, og det var ei svært spennande tid. Me hadde patruljevakt langs grensa til Israel i fjorten dagar og deretter leirvakt i fjorten dagar. Eg fekk reist ein god del rundt og sett meg om både i Jordan og Egypt, men Israel aksepterte ikkje FN-styrkane, så me fekk ikkje sleppa over grensa der, fortel han.

– I tillegg var det mange idrettsaktivitetar me kunne delta på i leiren. Mellom anna var eg med på det norsk-danske laget som blei nummer to i ein 30 etappars stafett mellom vaktasjonane. Det var stor prestisje å vinna og kampen sto som regel mellom India og Norge/Danmark. Det gjekk mest 30 år før han nok ein gong drog til Midtausten, men påska 1996 reiste han som turist saman med kona. Då fekk dei i løpet av fjorten dagar oppleve både Kairo, Jerusalem og andre sentrale stader i området.

Godt å koma ut

Etter FN-tenesta kom Magne tilbake til jobben ved rekneskapsavdelinga. I 1977, etter over ti år som rekneskaps-

mann, fekk han tilbod om flytta over til arbeid på vedlikehaldsavdelinga. Her vart han involvert i arbeidet med vegdatabanken, som var starta opp sentralt tre år tidlegare. Dette innebar at han måtte ut på vegane for å samle inn data og driva med oppmåling. Magne seier at det var som ei ny verd opna seg for han.

– Tidlegare, då eg berre arbeidde inne, var anlegga ikkje stort meir enn namn for meg. Nå, når eg reiste rundt i heile fylket, fekk eg eit heilt anna forhold både til stadene, anlegga og folka som arbeidde der. Eg syntest det var utruleg interessant å bli kjend med vegvesenet på denne måten, seier han.

– Måtte du ta nokon form for teknisk utdanning for å byrja å arbeida med vegdatabanken?

– Nei, det har helst vore intern opplæring gjennom kurs og frå kollegaer på ulike område. Eg synest det har gått svært så greit, seier Magne.

Etter omorganiseringa i 1995 fekk han også ansvaret for trafikkteljing. I samband med det har han no meir administrativt arbeid enn tidlegare, og arbeider meir inne på vegkontoret.

Protokollen som forsvann

Magne Goa har hatt ansvar for mange såkalla vegoverleveringsprotokollar. Dette er rapportar som inneheld data om anlegget.

– Under opninga av Bokn-anlegget i 1991 forsvann protokollen like før arrangementet, og me forstod ikkje kor han var blitt av, minnest Goa med eit lite smil. – Dette var under kongeparet si signingsferd, og kongeskippet vitja Bokn. Utan at me visste om det hadde dåverande vegsjef, Chester Danielsen levert protokollen til ein i kongefølgjet,



FOTO: AUD GOA



FOTO: HARALD SEL

Bilde øverst:

Magne Goa på veg til Kjerag. Fleire hundre meter nedanfor ser me Lysebotn.

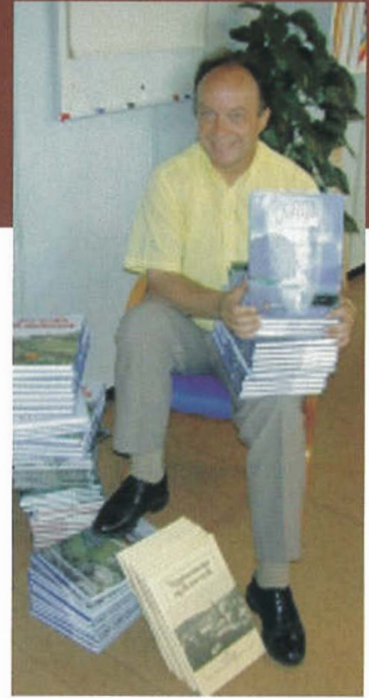
Bilde nederst:

Etter mange aktive år med fotball, o-løp, terreng- og landevegsløp, held Magne Goa seg nå mest i form med å sykla. Her er han på veg heim etter ein arbeidsdag på vegkontoret.

TEKST: BERIT LUNDE

OVERSKOT PÅ BOKPRODUKSJON

Bøkene som trafikkavdelinga, med trafikksjef Svein Magne Olsen i spissen, har gjeve ut dei siste åra, er god butikk. Overskotet er no vel 200 000 kroner.



TEKST: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

– Eg reknar med at folk ikkje veit kor me tek pengane ifrå, når me gjev ut desse bøkene. Sanninga er altså at bokproduksjonen er eit overskotsføretak som no har 200 000 kroner ståande på konto, seier trafikksjef Svein Magne Olsen.

No er eit par nye bokprosjekt i kjømda. Det eine skal Njål Tjeltveit ta seg av. Han har skriva fleire bøker for vegvesenet før, og er no engasjert til å skriva om kaier og kaibygging.

– Statens vegvesen betalar alle kostnadene med trykking og det som høyrer til. Sidan sel me bøkene. Når det er ein utanfor etaten som har skriva boka, får forfattaren 12 prosent av det vegvesenet sit att med etter salet. Sel me lite, får forfattaren ingenting – sel me godt kan forfattaren tena godt, forklarar Svein Magne Olsen.

Han har sjølv skriva fleire bøker som er gjevne ut av vegvesenet, men som tilsett i etaten har han ikkje tent noko ekstra på det.

– Utgiftene til den nye boka som Tjeltveit skal skriva, blir 136 000 kroner før moms. Dermed vil me framleis ha pengar på konto når den er klar for sal, seier Olsen.

som sende han ut til kongeskipet. Kongeskipet drog av garde, og protokollen var med. Først fleire månader seinare blei mysteriet løyst. Då kom protokollen tilbake frå slottet, med Kong Harald og kronprins Haakon si underskrift.

Mosjon og natur

Den første tida dreiv bedriftsidrettslaget berre med fotball. Magne hadde drive aktivt med orienteringsløp, og den første tida var han den einaste i Statens vegvesen som starta i bedriftsorienteringsløp. Etter kvart vart dei fleire, og seinare har o-gruppa vore ei av dei mest aktive i bedriftsidrettslaget. I tillegg til fotball og o-løp, har Magne drive friidrett, mest terrengløp men også landevegsløp opp til halvmaraton.

– Du gjer det framleis godt, mellom anna i orientering?
– Tja, men eg trenar ikkje så aktivt lenger. Eg tar idrettsmerket kvart år. Men elles syns eg det er kjekkare å gå turar i skog og mark, og særleg i fjellet. Kona og eg går mykje frå hytte til hytte, både i Ryfylke, Jotunheimen og andre stader. Då får ein oppleve mykje flott natur, treffa hyggjelege folk og samstundes brukt kroppen, meiner han.
– Nå held eg meg mest i form ved å sykla, seier Magne. Han bur på Randaberg, og sykklar til og frå jobben i all slags ver. Som oftast legg han heimturen om Stokkavatnet eller Madla, slik at det blir ei treningsøkt ut av det.

Ta eit tak

Ettermiddag og kveld er stort sett avsette til andre gjeremål, som å stella i hagen eller å gå på møte. Magne har i mange år vore aktiv i speidararbeidet på Randaberg. Han er også aktiv i indremisjonen, og har i periodar engasjert seg i Kristeleg folkeparti lokalt.
– Er du framleis politisk aktiv?
– Nei, nei, eg har eigentleg aldri vore politisk aktiv. Eg har berre hatt enkelte verv heilt lokalt, slår han fast og legg til at han eigentleg ikkje likar å ha verv og mykje ansvar.
Verv eller ikkje verv. Når me spør kollegaer og kjende, får me klare svar: Magne har aldri vore redd for å ta eit tak. Det gjeld ikkje minst i bedriftsidrettslaget.

MAMMUT-SAL FOR EIGNE TILSETTE

No når det snart skal gjevast ut nye bøker, tykkjer trafikksjef Svein Magne Olsen at etaten bør ha sitt eige mammut-sal.

Desse bøkene kan kjøpast hjå Tove Lende på trafikkavdelinga på vegkontoret.

Svein Magne Olsen:	Bruer og brubygging i Rogaland	kr. 25,-
Kjell Hegdalstrand:	Vegfolk forteller. Rogaland	kr. 25,-
Kjell Hegdalstrand:	Vegens menn og deres verk	kr. 50,-

Alle desse bøkene er det berre få eksemplar att av.

Svein Magne Olsen:	Fra tråkk til motorvei	kr. 100,-
Njål Tjeltveit:	Ferje-Rogaland	kr. 100,-
Njål Tjeltveit:	Gamle fjellveggar er for sal til ordinær pris,	kr. 215,-

Dersom bøkene skal sendast i posten, kjem porto i tillegg til prisen. Det er også gjort avtale med Lokalhistorisk forlag om sal av desse bøkene. Dei vil leggja boklista ut for sal gjennom Internett. Dette skjer først seinare, fordi alle tilsette skal få tilbodet først, seier Svein Magne Olsen.

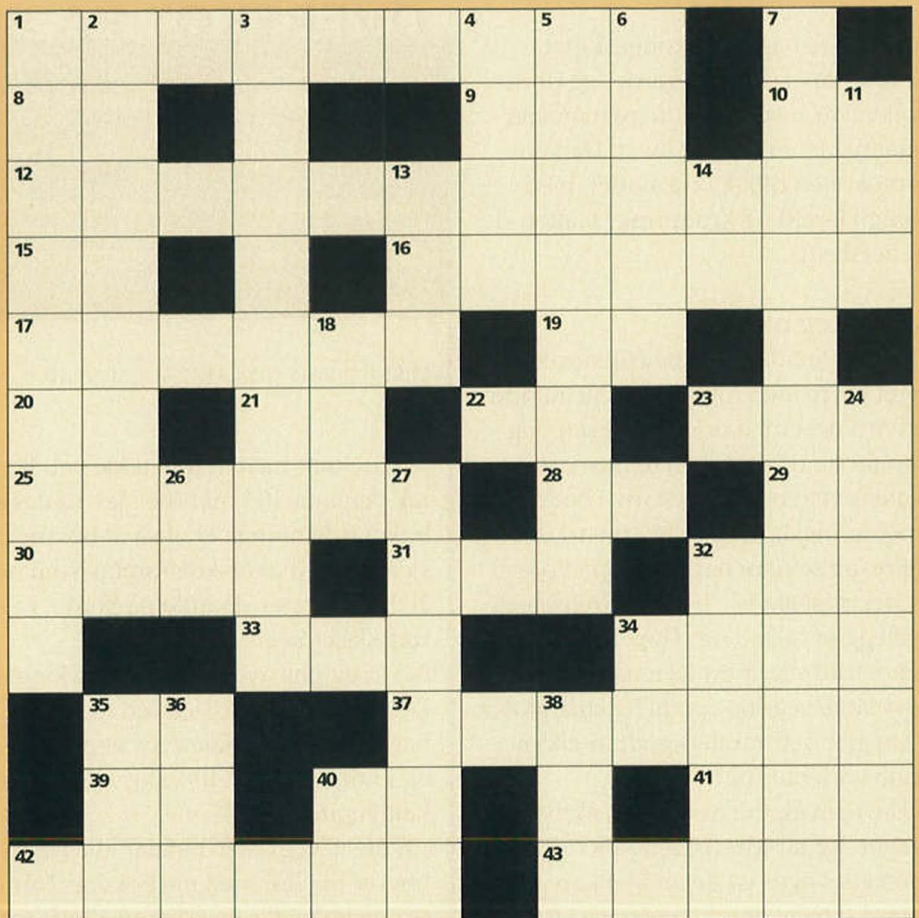
KRYSSORD

VANNRETT

1. Størst mulig
8. Artikkel
9. Fisk
10. Pro anno
12. Søtstoffet
15. Utrop
16. Vitenskap
17. Gå
19. To like
20. Frank Andersen
21. Tiltaleord
22. Oppdrett
23. To
25. Etterkommere
28. Sjarm
29. Dyr
30. Smerten
31. Mark
32. Etsende væske
33. Ake
34. Øks
35. Uthus
37. Eneboer
39. Ukokt
40. Plagg
41. Frø
42. Utføre
43. Fraksjon

LODDRETT

1. Område i midten
2. Motvilje
3. Sesongbetont aktivitet
4. Sjøfugl
5. Glad
6. Øve
7. Oppsiktsvekkende
11. Kontroll (forkortelse)
13. Ikke inne
14. Sporte
18. Fjær
24. Kort
26. Humre
27. Kvinnelig underholder
32. Mål
34. Vent
35. Forbindelsesledd
36. Katastrofe
38. Spring
40. Bergensavis (forkortelse)



nr. 3/2000 BOKMÅL

Løsningen på kryssord nr. 3/2000 sendes til:

RYGJAVEGEN

Postboks 197, Sentrum, 4001 Stavanger Innen 10. august 2000

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 2/2000

Vinnere av kryssord nr. 2/2000

Odney Ødegaard

Fjellbekken 26
4355 Kvernalund

Oda Bø

Åsaveien 1D
0362 Oslo

Vinnerne får tilsendt en klokkeradio

Typisk tverrprofil på veg i Uganda. Vegene ligger lavt i terrenget og kan bli til elver når nedbørmengden er stor.

STIKKRENNER I UGANDA

TEKST OG FOTO: JARL HONORÉ

Som en del av dere allerede kjenner til har jeg igjen fått oppdrag i Afrika, nærmere bestemt i Uganda. Ekstraordinære nedbørmengder har forårsaket store ødeleggelser på veg-nettet. Jeg skal være med i arbeidet med å reparere en del av flomskadene.

Nå har jeg vært tre uker i Uganda. Tre uker med hardt arbeide hver eneste dag. Jeg hadde to «normale» dager på sju timer. Ellers lå det på mellom 10 og 12 timer, lørdag som søndag. Det er mange stikkrenner i Uganda. Og nå har jeg sett en god del av dem. Vi var to gjenger som på en uke kjørte til sammen 5000 km for å inspisere 170 km med veger som skal repareres. Norplan og Norconsult har fått tildelt hver sin halvdel av landet. Prosjektet blir finansiert av Verdensbanken, og kommer derfor inn under det strenge byråkratiet som gjelder i den institusjonen. Derfor må konsulenter inn, først og fremst fordi byråkratiet forlanger det. Jobben i seg selv er ikke mer komplisert enn at de utmerket godt kunne klart å gjøre den selv. Men slik er det bare.

Planen videre er at jeg skal ned igjen fire uker i juli for å lage anbudspapirer, basert på de detaljplanene som andre skal lage. Jeg blir hjemme i august mens anbudene er ute. Så nye fire uker i september i forbindelse med anbuds-

åpning, kontraktsforhandlinger og oppstarten av selve arbeidene. Når så jobben er gjort en gang neste år, skal jeg ned igjen noen uker for å skrive sluttrapport. Til sammen er jeg satt opp med fire og et halvt månedsverk.

Som dere kan se på bildene, har Uganda flere metoder for å erosjonssikre utløpene på stikkrennene. På det ene ser dere sikring etter naturmetoden.

Denne metoden kan nok være noe tidkrevende, men så avgjort bedre, og billigere, enn menneskemethoden som vist på det andre bildet.

På det tredje bildet ser dere en typisk tverrprofil på en veg i Afrika. De begynner med at det øverste, humusholdige jordlaget blir fjernet. Deretter blir vegen gitt en normal avrunding med grøfter på begge sider slik også vi er vant med. Problemet er bare at når bare vannmengden blir stor nok, så blir alle vegene naturlige elver. Så godt som alle steder ligger vegene lavere enn terrenget. Når det så i tillegg er fall på vegen, så ser en hvordan vannet (det kan gå ganske fort) ødelegger grøftene, og etter hvert vasker vekk hele vegkroppen. Ofte er også vegene lagt over sletteland, og dermed fins det ingen steder vannet kan renne bort. Dermed er ofte vegen det siste stedet vannet forsvinner fra. Ofte er det bare fordampning som kan få bort vannet. En kan da tenke seg hvordan vegene blir når trafikken går i denne gjørmene som har et ekstremt høyt fin-



Eksempel på stikkrenne etter naturmetoden.



Stikkrennene er jamt over elendige. De menneskelagde rennene kan ofte være dårligere enn naturmetoden.

stoffinnhold. De som har arbeidet med veganlegg i Sandnes-området kjenner meget vel til dette, men der er det bare et problem i anleggsperioden.

I all de landene jeg har vært i Afrika er det det samme overalt, og det ville koste ufattelige summer å ruste dette opp til en normal standard. Når i tillegg brukbare grusmaterialer er så godt som fraværende blir dette en umulig oppgave.

VAKT- MEISTEREN

i sør-fylket

Det er svært lite ved Tor Skårland som minnar om Vaktmester'n slik me kjenner han frå laurdagsunderhaldninga på NRK.

Skåland har korkje grå frakk eller belte under armene, og det han gjer om dagane er det både mål og meining med.



Tor Skårland er vaktmeister utan grå frakk, men med dagane stappfulle av gjeremål i Egersund, Nærbø, Moi og Dirdal.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Dei som har sett på TV og tenkjer seg vaktmeisteren som ein mann som skjønar lite av det meste og flyttar fram og tilbake på unyttige ting på umulige tidspunkt, burde ta ein prat med Tor Skårland. Han har ansvar for vedlikehald av Vegvesenets bygningar og uteareal i Egersund, Nærbø, Moi og Dirdal. Det er ein jobb som fyller heile arbeidstida, og vel så det.

På skulebenken

Mykje av arbeidet er automatisert og systematisert ved hjelp av datateknologi, men det gjer ikkje jobben mindre kunnskaps- og arbeidskrevjande. Tor Skårland går no på vaktmeisterskule for å setja seg nærare inn i varme- og ventilasjonsanlegg, pumpesystem og

det elektriske anlegget. Første eksamen var 20. juni, og neste og siste eksamen er i desember.

Kva kan så Tor Skårland titulera seg med etter avsluttande eksamen på vaktmeisterskulen? Endå betre vaktmeister, så klart!

Undervisninga er på kveldstid, og han les på fritida.

– Men eg treng nok litt permisjon for å lesa til eksamen, slår han fast.

Veit alt, ser alt

Varmeanlegget i Egersund veg- og trafikkstasjon er omfattande. Vaktmeisteren kan frå dataterminalen sin regulera temperaturen i heile bygget. På den same monitoren ser han også kva rom det er folk i, når dei kjem inn og når dei går ut att.

Vaktmeisteren veit det meste. Han kan mellom anna avsløra at dei tilsette på vegstasjonen er meir frosne av seg enn kollegaene på trafikk – produksjons-

folka krev høgare temperatur i sine rom...

På same viset har han også oversikt over alarmanlegget ved veg- og trafikkstasjonen.

Han peiker på monitoren som viser at fredagen før gjekk alarmen klokka 22.15.

– Eg ser kor alarmen vart utløyst, og eg visste at trafikk hadde hatt ein kontroll den kvelden. Dermed visste eg kven det måtte vera som hadde gløymt å slå av alarmen då dei var innom med utstyret. Eg spurte han det gjaldt, og det stemte akkurat, fortel Skårland.

– Datasystemet kan lokalisera feil på varme- vifte- og ventilasjonsanlegget. Eg kan også sjå på ulike monitorar kva som er gale, og slik sparer datasystemet meg for ein del bry. Denne overvakinga er også viktig i forhold til ENØK-tiltak. Det er jo eit mål å halda energiforbruket nede der det er mogleg, seier Tor Skårland.

Oppdrag på rekkje og rad

– Det er mykje å gjera. I år får eg to sommarvikarar som skal arbeida fire veker kvar, og dei skal ta seg av litt av alt vedlikehaldet som hopar seg opp. Mykje av dette bør helst gjerast i sommarhalvåret, og då er det jo også mest å gjera ute – så det blir travelt, seier Tor Skårland.

I år er det maling av veggarasjen i Dirdal som er prioritert.

I tillegg til den travle vaktmeisterjobben er han brannvernleiar. Men han har også teke på seg meir arbeid. Han er distrikttilitsvald for NAF, og dermed må han bruka mykje tid på møter.

Han er også med i tilsetjingsrådet.

– Eg har ikkje problem med å halda meg sysselsett. Eg skulle hatt lengre dagar, og eg arbeider nok litt meir enn eg både skulle og ville, vedgår han. Berre for å vera heilt sikker på å ikkje få noko tid til overs, har Tor Skårland også teke på seg eit par omfattande oppdrag til.

Kveldar og laurdagar reiser han rundt med «Veltetpetter».

– Folk er interesserte og det er eit viktig arbeid, seier han.

I tillegg er Skårland sensor i VK1 og VK2 maskin på Time vidaregåande skule. Han rettar dei skriftlege eksamenane, og samanliknar resultatet med faglærarane, som sit for seg sjølv og rettar dei same oppgåvene.

– Stort sett kjem me fram til same resultat. Det er betryggande, meiner han.

Frå veghøvel til plenklyppar

Han er leiar for prøvenemnda for anleggsmaskinførarar i Sør-Rogaland, det vil seia for dei som skal ta fagprøve. Så han er oppdatert og informert, sjølv om han sjølv ikkje lenger jobbar i anleggsverksemda.

– I 80-åra byrja eg på vegvesenets anleggsavdeling i Stavanger-området. Etter ei tid slutta eg der, og tok til å køyra veghøvel. Før alt dette, hadde eg

ei fortid som maskinkøyrar i eit privat firma.

– Eg gjekk frå veghøvel til dekkeksjonen, og var med på både kald og varm dekkelegging. Men den varme dekkelegginga vart for sterk, eg fekk skadar i føtene. Deretter fekk eg tilbod om å byrja i det som heitte POE, og seinare vart eg spurt om å ta over som vaktmeister. Det er eg på fjerde året no, og etter omorganiseringa i 98 har eg høyrte til i PMA, oppsummerer Skårland. – Akkurat no, mellom mai og august, er det høgsesong for vaktmeistarar, med mykje utandørs vedlikehald. Har du lagt merke til kor mykje plenar det er utanfor stasjonen i Egersund? Men eg trivst med jobben, strekar Tor Skårland under.

Då den utsende frå Rygjavegen forlet Egersund veg- og trafikkstasjon litt seinare, la ho merke til at det faktisk er veldig mange plenar der. Dei er dessutan svært velhaldne...



I pausane kan dei tilsette vd Egersund veg- og trafikkstasjon slappe av på velstelte uteplassar. Oddveig Levang, Njål Hanasand og Jane Mong tek gjerne kaffien med seg ut i sola.

LANG OG FRISK KJØRE

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Då Georg i 1991 hadde arbeidd 30 år utan sjukefråver, blei dette kjent for dåverande vegdirektør Eskild Jensen. Under ein Rogalands-tur bad vegdirektøren om å få treffa den friske mannen. Ein forundra Georg fekk beskjed om å forlata veganlegget og møta på kontoret til vegsjefen. – Eg lurte på kva gale eg hadde gjort, og eg blei ganske paff då vegdirektøren møtte meg på kontoret til Chester Danielsen. Gjennom mine 50 år i vegvesenet er forresten dette den einaste gongen eg har vore innom Vegkontoret.

Jakt og friluftsliv

Georg Aasen kjem frå Aasen i Gydalen og bur nå på Helleland. Han er son til Sara og Delbert Aasen. Delbert var ein av jakt- og fangstmennene som det enno går gjetord om i Dalane. Jakt, fiske og friluftsliv er også Georg sin store fritidsinteresse. Og sonen, Geir Johnny, er ikkje berre vegarbeidar slik som faren, han har også arva interessene til faren og farfaren. – Johnny og eg er stadig ute i heia, på jakt og fiske og me går lange turar. Det set eg veldig pris på og me har det veldig fint saman. Heile året er det helsebot i å koma ut i naturen, men i jakttida om hausten er det særleg gildt. Det er den flottaste tida, meiner Georg. Utgangspunktet for turane er hytta ved heimetuftene på Åsen. I mils omkrins er han og Johnny lommekjende. – Utan turane og friluftslivet hadde eg vore galen i føtene for lenge sidan; eg som stort sett har hatt arbeidet bak eit lastebilratt i 50 år, seier den fotrappe 67-åringen.

88 turar rundt ekvator

Ei kjørelengde på 3,5 millionar km er ufatteleg langt. Meir forståeleg blir det kanskje når ein høyrer at det tilsvarar 88 turar rundt ekvator. Bortsett frå ein

periode som lastemaskinførar, har han vore sjåfør i alle sine 50 år i Statens vegvesen. Han har vore trafikant og yrkessjåfør i 51 år utan uhell; heilt sidan han kjøpte motorsykkel i 1949.

Godt bilstell

Georg har hatt ansvaret for åtte lastebilar. Arbeidskameratar seier at han steller så godt med bilane at dei nesten ikkje blir utslitne.

– Ja, ja, eg har vel berre gjort det som ein bør gjera. Det er vel på same måten som når ein brøyter. Du set di ære i å halda vegen fin. Og så trivst eg i ein rein bil som er i god stand, kommenterer Georg.

Snøvintrar

Georg deler minner med oss frå eit langt yrkesliv. Han fortel om så mange opplevingar, og nesten alt tenkjer han tilbake på med glede. Til og med umenneskeleg slit gjennom harde snøvintrar høyrst ikkje så ille ut. – Etter ei tid gløymer du kor gale det var, ler han. Men gale må det ha vore. Han fortel om ein langvarig snø- og uversperiode ein vinter på 1950-talet.

«Nå søve du»

Han var ute på brøyting samanhengande i fire døgn. Så var han heime og sov i åtte timar. Deretter var han ute på nye fire døgn med samanhengande brøyting. Skiftesvis hadde han med seg Trygve Espeland og Arne Knubedal som hjelpesmenn. Men ingen av dei hadde sertifikat, så Georg måtte kjøra heile tida.

– På slutten av den andre firedøgnsøkta sov eg meir enn eg var vaken. Arne sat ved sida mi og passa på. Når han såg at eg somna så ropa han høgt: «Nå søve du». Men det var ingen fare. Brøytekantane var så høge at eg kunne ikkje kjøra utfor vegen, meiner Georg og fortel vidare om korleis det gjekk då han tidleg på morgonen kom heim

til ektefelle Solveig etter åtte døgn brøyting med innlagt åtte timars soving. – Eg kunne nesten ikkje snakka, var raud i augene, svart i ansiktet og såg fæl ut. Solveig kjende meg ikkje med det same, så det tok ei stund før ho tok sjansen på å låsa opp døra.

Lange arbeidsreiser

Gjennom dei siste åra har mange vegarbeidarar fått stadig lengre arbeidsreiser. Georg klagar ikkje over det heller, men han legg ikkje skjul på at det er ei ulempe. Tidleg ut og seint heim. Det blir lite tid til anna enn arbeid, reising og soving. Han arbeidde lenge på Rennfast, men var då stort sett dagpendlar mellom Rennesøy og Helleland. Berre i det halvtanna året han arbeidde på Ropeid var han vekependlar. – Eg kom heim fredag kveld og reiste att søndagskvelden. Eg lika det ikkje, men det blei ein rutine det og, seier han.

Hage og politikk

Georg har fleire fritidsinteresser enn friluftsliv, men dei lange arbeidsreisene har «stole» mykje tid dei siste åra. Men saman med Solveig har han likevel klart å halda ein vakker hage. Diplomar frå Hageselskapet heng på veggene. Politikk er han interessert i. Ein periode i sin tidlege ungdom var han ganske aktiv. Han var med i det siste kommunestyret i Helleland som representant for Arbeidarpartiet, før kommunen gjekk inn i Eigersund storkommune i 1964. – Etter det kutta eg ut politikken. Det tok for mykje tid, seier han. Reknar han nå med å få for mykje ledig tid som pensjonist? Nei, han er ikkje redd for det. Hage, hus, hytte, endå meir jakt, fjell- og friluftsliv, meir tid til barnebarna. – Elles har eg alt fått fleire telefonar frå folk som ber meg om å ta kjøreoppdrag. Nei, fritidsproblem får eg nok ikkje, seier den ungdommelege 67-åringen.

TUR GJENNOM 50 ÅR

50 år i Statens vegvesen. Gjennom disse åra har han kjørt 3,5 millionar km med bil. Sidan han opererte bort blindtarmen i 1962 har han ikkje vore borte ein dag på grunn av sjukdom.

– Det er interessa mi for jakt og friluftsliv som har halde meg så frisk, seier Georg Aasen.



GEORG

BASSENG FOR MILJØET

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Store veganlegg er kompliserte. Særleg gjeld dette når vegen skal gå gjennom byområde og tettbygde strok. Dette gjeld t.d. riksveg 13 mellom Hove og Vatnekrossen. Det er ikkje utan grunn at vegen blir dyr. Mellom anna blir det brukt mange pengar på å redusere miljølempene. Den 485 meter lange miljøtunnelen er viktigaste miljøinvesteringa, men i tillegg kjem fleire mindre tiltak. Mellom anna blir det bygt tre vassbasseng, to ved Hovekrossen og eit ved Iglemyr. Bassenga skal samla opp overflatevatn. Ved bassenget skal det plantast våtmarks-

plantar som reinskar vatnet i bassenget før det sig ut i kanalsystemet. Bassenget kan også tømmast, slik at det kan reingjerast for avfall som samlar seg opp. Bassenga er bygd av naturstein. Arbeidet er utført av Statens vegvesen Rogaland, men ein del av steinmuringa er gjort av innleigde folk.

Kjell Solheim frå Statens vegvesen Rogaland og innleigd steinmurar Kjell Risa ved eit av vassbassenga ved Hovekrossen. Rundt bassenget skal det plantast våtmarksplantar, som skal vera med på å reinsa overflatevatnet.



BOMSTASJON-BYGGING

Arbeidet med dei 20 stasjonane i bompengeringen på Nord-Jæren er godt i gang. Etter framdriftsplanen skal bompengeinnkrevinga ta til i desember, men det er litt usikkert om denne tidsplanen held.

Det vil kosta 54 millionar kroner å få dei 20 bomstasjonane i drift og bygginga blir finansiert med lån.

Ny riksveg 44 mellom Stangeland og Skjæveland blir det første bompengeprojektet. Arbeidet på denne vegen kjem tidlegast i gang i 2002.

Frå grunnarbeidet for bomstasjonen på riksveg 505 ved Foss Eikeland. Bomstasjonane blir plassert ved kommunegrensene og på Foss Eikeland går grensa mellom Klepp og Sandnes.

BOR ERSTATTAR SPADE

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Vegarbeidarane får stadig færre sjanar til å kvila på spada. Nå treng ein heller ikkje spa når buskar og tre skal i jorda. I sommar har Statens vegvesen Rogaland for første gong brukt bor til å laga plantehol. Boren blir kopla til og styrt frå ein vanleg gravemaskin. Avdelingsingeniør Ingvar Reime seier til Rygjavegen at arbeidet går minst tre gonger så fort som ved manuell graving. For dei som skal planta er det heller inga ulempe med bor.

– Dette er ikkje berre effektivt. Å spa plantehol er nokså tungt arbeid, så dei færraste er vel leie seg for at boren

erstattar spada, seier Ingvar Reime. Han opplyser at den boren dei nå brukar er lånt frå entreprenør Magnor Tengesdal i Eigersund. Men Reime reknar med at Statens vegvesen vil kjøpa sin eigen bor innan kort tid. Han veit ikkje nøyaktig pris, men det er snakk om ei investering på under 100.000 kroner.

Johan Driftland i arbeid med å bora plantehol på riksveg 13-anlegget Hove–Vatnekrossen. Anleggsgartnaren har merka opp kor plantane skal i jorda, så det er lett for maskinføraren å styra boren dit han skal.



NYTT PENSJONISTSTYRE



Vegvesenets pensjonistforening i Sør-Rogaland har hatt årsmøte med 43 frammøtte medlemmer. Me presenterer her det nye styret. Framme frå venstre: Kristoffer Sivertsen, kasserar, Chester Danielsen, leiar, Johan Lund, nestleiar, Torleiv Haugvaldstad, styremedlem. Bak frå venstre: Olav Øyvind Hamre, styremedlem, Bjørg Bilstad, varamedlem, Magnhild Ødegård, styremedlem, Arne G. Vasbø, sekretær, Torstein Thorsen, styremedlem.

Foto: Harald Sel

INSPIRASJON OG MOTIVASJON i det daglige arbeidet

Foto: Birgit Høiland Gudmestad



AV ETATSLEGE BØRGE SKEIE

Generelt sagt er det de samme faktorene som inspirerer og motiverer oss i det daglige arbeidet som elles i livet.

Det er viktig å ta opp spørsmålet om hva som inspirerer og motiverer oss. Dette angår ikke bare oss selv, men våre arbeidskollegaer, kvaliteten på vårt arbeid, virksomhetens evne til å utføre sine oppgaver og, i siste instans, om virksomhetens være eller ikke være.

Hva er det som motiverer oss og hvilke grunner har vi til å gjøre det vi gjør? Motiv er knyttet til behov, både positive og negative. Det vil si behov for å oppnå og behov for å unngå. De positive behovene er gjerne de vi kaller verdier.

I arbeidet har vi noen saklige motiver, som for eksempel å utføre de oppgavene vi er satt til for å få lønn en gang per måned. Noen vil kanskje si at et sted skal en jo være mellom klokka 08.00 og klokka 15.30 og noen vil si at jeg må jo være her for å få bygget den brua eller vedlikeholde den veien.

Både arbeidet og lønna er viktige motiver, men når vi snakker om motivasjon tenker de fleste først på følelser. For ikke å snakke om inspirasjon; det er noe bevegende og positivt som en

helst bør være dikter for å få. Nå er det i alle fall en dikter som har sagt at «*det finnes ikke noe som heter inspirasjon, det finnes bare hardt arbeid hvis en vil være dikter*». Vi lar det utsagnet ligge og går tilbake til de motiverende faktorene.

De faktorene som motiverer oss skaper enten lyst eller ulyst. Begge deler kan være mektige drivkrefter. Vi har hørt om «angstens vinger». Folk som har ligget på sykehus, i alle fall for en 20–30 år siden, opplevde hvilken drivkraft som lå bak når sykepleiere rettet på dyner og puter og helst hadde sett at pasientene lå i giv akt. For det var visitten som kom, overlegen i egen høye person.

Frykten for konsekvensene av det vi gjør – eller ikke gjør – har nesten fram til i dag vært en viktigere drivkraft i arbeidslivet enn noe annet. Denne frykten er viktig den dag i dag. Frykten for å få kjeft, for å bli oppsagt, bli til latter, bli mobbet eller trakassert eller å bli skadet. Det er mye å frykte i arbeidslivet.

Noe frykt er tross alt sunn. En skal for eksempel legge opp arbeidet slik at en ikke får en stein i hodet. Men i sum er frykten en negativ faktor som gir dårligere livskvalitet, flere uhell, dårligere produkter, dårlig helse, økt sykefravær og den kreativiteten som måtte være der går med til å unngå de fryktelige situasjonene.

Det er selvfølgelig de faktorer som skaper gode følelser i oss som skal motivere oss i arbeidet. Hva som skaper gode følelser i oss er vi alle eksperter på. Det har vi lært siden barndommen og vi husker det, – like godt som det motsatte.

Vi har litt forskjellig ballast. Noen har et sterkt og godt sjølbilde, andre er mere vare for det bilde andre har og kan være den hardeste dommer over seg sjøl. Alle har en plass i arbeidslivet,

alle er nødvendige og har samme rett. For den enkelte er trygghet, sjølutfoldelse og ytringsfrihet overlevelsesfaktorer på linje med mat, luft, vann og varme, hvis en skal overleve som et helt menneske, fysisk og psykisk. Noen tar også med tankefrihet i denne sammenheng. Det vil si at en ikke blir hjernevasket av omgivelsene, at hjemmen bare fungerer etter ensrettede baner.

Mennesket er ikke bare et individ. Det er også en del av en sosial sammenheng med andre individer. I den sammenheng er det også noen faktorer som er nødvendige for å sikre en sosiale overlevelsen. Det er, i følge professor Arnfinn Stigen:

aktelse, anseelse, vennskap, fortrolighet, tillit, kjærlighet, fellesskap/tilhørighet, lagånd, skaperglede, yteglede, kunne hjelpe noen, bety noe for andre.

Ikke alle disse faktorene finnes i alle sammenhenger. Men hvis alle faktorene savnes i en sammenheng, f.eks. på arbeidsplassen, blir det et slags ikke-sted for oss. Vi har ingen verdier å forholde oss til. Er arbeidsplassen i tillegg fylt av motsatsene til disse verdiene gir det negative livskvaliteter og helseskade. Mot den bakgrunnen får utsagnet om at «livet er i seg selv en seksuelt overført og alltid dødelig lidelse» en ny dimensjon. Alle faktorer er knyttet til det vi sier, både med kroppen og stemmen, og det vi gjør på arbeidsplassen.

Kan vi få inn alle de positive faktorene er det sterkt inspirerende og frigjør en kreativitet og en kapasitet for hardt arbeid som ingen overgår. Utfordringen framover er å finne ut hva som er nødvendig å gjøre på arbeidsplassen for å nærme oss et flertal av de ovennevnte verdiene. Deretter står det bare igjen å planlegge, gjennomføre, behandle avvik og kvalitetssikre.



Tor Inge Brokjøb
Inspektør, Stavanger trafikkstasjon
1. august

SLUTTINTERVJU

Personalseksjonen ønsker å innføre sluttintervju i etaten. I første omgang er intervjuene tenkt gjennomført med ansatte som har sagt opp sin stilling i SvR for å gå over i annen virksomhet. Etter hvert *kan* det bli aktuelt å intervju samtlige ansatte som forlater etaten. Intervjuene er selvsagt basert på frivillighet, men personalseksjonen håper på størst mulig velvillighet.

Hensikten med å gjennomføre sluttintervju vil bl.a. være å:

- skaffe til veie informasjon/kartlegge årsakene til personalavgang i Statens vegvesen som på sikt kan gi bedre grunnlag for å drive personalplanlegging innen etaten
- oppklare hvorvidt det er sider ved arbeidsforholdet eller arbeidsmiljøet som bør endres før eventuell ny ansettelse
- innhente informasjon som kan bidra til eventuell endring i stillingsinnhold/-ansvar og arbeidsmiljø ved det enkelte arbeidssted

Man får som regel de ærligste svarene fra de som slutter, og sluttintervju kan dermed betegnes som *en siste sjanse* til innhenting av denne verdifulle informasjonen.

Sluttintervjuene vil bli oppbevart på personalseksjonen for evt. utarbeidelse av ulike oversikter/statistikker.



50

Inge Egeland
Tunnel og betongseksjonen
11. juli

Egil Kristian Olsen
Vegdirektoratet
26. august

Unni Evang
Utbyggingsavdelinga/Vegdirektoratet
4. september

60

Magne Bjelland
Laboratoriet
6. august

Per Skårland
Nærbo trafikkstasjon/Vegdirektoratet
27. august

For 25 år sidan

SAMARBEID OVER FYLKESGRENSENE

Samarbeidsutvalgene i Telemark, Hordaland og Rogaland har hatt møte på Haukelisetet sammen med det sentrale hovedsamarbeidsutvalget. Tema var samarbeidstanken i statsadministrasjonen.

Driftssjef Sjøteland fra Hordaland, anleggssjef Greve fra Telemark og vår egen driftssjef, Arne Njå, hadde korte innlegg om kveldens hovedtema. De pekte på det samarbeid som allerede finnes over grensene om vedlikehold, maskinutnyttelse, vegplanlegging o.s.v. Det var åpenbart at de kunne tenke seg fastere former for kontakt og informasjon om forskjellige tiltak: Kurser, forslagsvirksomhet, utveksling av tjenestemenn, den uformelle kontakt ved sentrale kurs og bedriftsidrett er stikkord i denne sammenheng. De mente at samarbeidsutvalgene kunne gå foran for å fremme samarbeid i praksis ved å ta kontakt over fylkesgrensene for å lage fellesmøter om felles problemer. Videre er det viktig at samarbeidsutvalgene gjennom sin virksomhet i fylkene står fram som et eksempel på samarbeid i praksis.



BORDTENNIS

Bordtennis er blitt veldig populært, og mange nytter store deler av matpausen i kjelleren for å få fin trim ved tennishordene.

Svein Magne Olsen
trafikksjef



Gode venner!

Jeg har lyst å starte med denne overskriften i avdelingslederkommentaren denne gangen. Årsakene er flere:

For det første; jeg møter daglig gode medarbeidere som tydelig er opptatt av at jeg har det bra og at vi skal ha et arbeidsmiljø som bidrar både til trivsel og høy arbeidsinnsats.

For det andre; jeg opplever daglig at kollegaer er opptatt av at vi i fellesskap skal klare å løse de oppgavene vi har ansvar for på en kvalitetsmessig god måte og til rett tid.

For det tredje; jeg har nesten daglig kontakt med vegbrukere og/eller politikere og byråkrater fra andre etater som er opptatt av den jobben vi utfører, enten det er som vegbyggere, vegforvaltere eller tilsynsfolk. De fleste av dem har stor respekt både for vår fagkunnskap og vår integritet.

For det fjerde; vi oppnår resultater i tråd med fastsatte mål, og vi ser kontinuerlig at vår innsats er viktig både som samfunnsbyggere og for enkeltmennesker.

For meg er dette svært viktige forhold når jeg skal vurdere min arbeidssituasjon. Det å kunne føle at man er blant venner, at man har en meningsfull jobb og at vår innsats blir verdsatt, er kvaliteter som derfor ikke må komme i skyggen av de påkjenninger som vår organisasjon må igjennom i den nærmeste tiden.

Gode venner, – vi har felles mål, felles interesser, felles ønske om en utfordrende fremtid i Statens vegvesen. La oss derfor utvikle vår organisasjon i fellesskap, initiere og gjennomføre nødvendige endringsprosesser sammen, og fortsatt vise at vi er de beste til å ivareta samfunnets interesser knyttet til veg og vegtrafikk!



Takk til dyktig fagmenneske og inspirerende medarbeidar

Birgit Høiland Gudmestad, som i to år har vore vikar på informasjonstenesta for Eva Vivoll, slutta i Statens vegvesen 30. juni. Birgit har hatt arbeidsoppgåver som femner over heile arbeidsområdet til informasjonstenesta, frå presseovervaking/presseklipp til vegopningar og arbeid med videofilm om Åros bru. Ho har vore redaktør for Statens vegvesen Rogaland sine internettsider og for internbladet Infotavla. Og ho har vore ansvarleg for oppstarten av nyhetsdelen i Vegveven (intranett), som har avløyst Infotavla. Birgit har også sett sitt preg på Rygjavegen. Ho er ein framifrå journalist, som ikkje berre skriv godt men også er ein dugande fotograf.

Birgit er ikkje berre ein kreativ, effektiv og resultatretta informasjonsmedarbeidar. Hennar hjelpsomhet, positive veremåte og medmenneskelege kvalitetar har medvirka

sterkt til trivsel og godt miljø. Det har gitt arbeidsglede og vore inspirerende å jobba saman med henne. Birgit har fått mange vener i Statens vegvesen, ikkje minst mellom folk i utedrifta. Ho har vore opptatt av å koma seg ut frå Vegkontoret og møta folka der dei arbeider. På grunn av effektiviserings- og omstillingsprosessen i vegvesenet har vegsjefen ikkje funne rom for vidare engasjement av Birgit. Mange beklager at Statens vegvesen Rogaland ved dette misser ein uvanleg effektiv og dyktig medarbeidar. Eg trur at alle som har lært henne å kjenna er leie seg for at ho må slutta.

Birgit skal nå arbeida i redaksjonen i Bygdebladet for Randaberg og Rennesøy. Me takkar for samvær og alt godt arbeid og me ønsker lykke til i den nye jobben.

Harald



ROLLEBYTTE

No er sommaren her, og det er tid for å gjera seg synlege langs vegane. Det er alltid eit vegarbeid på gang; ei dekkelegging, eit hol som skal gravast og fyllast igjen eller noko anna smatteri som kan irritera sommarbilistane.

Det er eigentleg eit merkeleg fenomen. Dei månadene som er så oppdelte og amputerte av feriar, er dei same månadene då «alle» legg merke til vegvesenet. Det er dei månadene i året då alle bilistar har det travelt – og stressar på for å koma fort i gang med å stressa ned og nytta fritida...

Ein tanke slo meg her ein dag – då eg sat i ei bilkø og venta på at gode kollegaer skulle gjera seg ferdige med det dei heldt på med og sleppa oss forbi – tanken slo meg at kanskje det hadde vore interessant med eit lite rollebytte?

Kva med å senda alle kontorfolka på vegkontoret og trafikkstasjonane ut på vegane med gravemaskinar og asfaltfresarar og gule hjelmar? Sjefane skulle sjølvsgagt også vera med, dei kunne sikkert brukast til å dirigera trafikken.

Folket i utedrifta skulle sjølvsgagt ikkje fått lenger ferie for det. Dei måtte teke over saksbehandling, planlegging, budsjettering og anna forefallande arbeid innomhus. Det kunne blitt interessant. Alternative løysingar på ein del sentrale problemstillingar, kanskje?

Lenger kom eg ikkje i tankane mine. Eit stort smil i orange jakke vinka meg vidare.

birrgu



Arvid Kåre Seldal
Norske Sivilingeniørers forening (NIF)

Kvalitet i høysetet

Vi i vegvesenet arbeider i en bedrift som har et produkt som brukes av tre til fire millioner personer **hver dag**. Vårt produkt – **vegene** – er livsnødvendig for vårt samfunn og den enkelte.

Når jeg tenker slik om det vi til daglig holder på med, så blir jobben vi gjør viktig og betydningsfull. Dessverre tar de fleste det som en selvfølge at vegene bygges og holdes ved like. Vi som til daglig arbeider med å holde alt i gang, vet at dette ikke kommer av seg selv.

Før hadde vegen funksjon utelukkende til transport. I dag settes det krav til andre elementer som for eksempel verdien av å ha fine omgivelser langs vegen. På samme måte som det er endringer i verdisyn i vegbyggingen, tror jeg at vi nå er inne i prosesser i etaten hvor verdisyn og krav til etaten og vår jobb endres (effektivisering og omstilling). I denne prosessen er det viktig å holde fokus på at det den enkelte til daglig utfører er med på å holde liv i hele samfunnet. Dersom vi ikke klarer å tilpasse oss de krav til endringer som vi stilles ovenfor, vil folk flest på sikt bli misfornøyd. Jeg mener derfor at vi må prøve å etterkomme brukernes ønsker og krav så langt vi kan. Det er ikke alltid lett å vite hva som skal prioriteres. Jeg vil våge å komme med noen innspill. Kvalitet må være i høysetet. Det er ikke bare viktig for resultatet, men kan også få andre positive ringvirkninger. Fine lødde steinmurer langs våre veger har vært med på å få øynene opp for at steinmurer er fint. Så fint at mange lør opp mur i sin egen hage. Flere vegprosjekter har vært en direkte årsak til at området rundt har blitt pyntet opp etter at anlegget var ferdig. Er det ikke kjekt at vårt arbeid er med på å få andre til å gjøre en positiv innsats? Jeg tror de aller fleste er godt fornøyd med vegvesenet og det vi utfører av arbeid og tjenester. Dette må vi prøve å holde på.

I tider med stramme budsjetter håper jeg at kvalitet blir prioritert og at vi fortsetter å gjøre tingene skikkelig. Det vil være viktig for oss og for etaten at brukerne av vegen fortsetter å være fornøyde. Enkelte kommuner har effektivisert så kraftig at de har måneders ventetid på å få behandlet sakene. De har ikke tid til å prate med folk, og har fått skjermet telefonen. På sikt tror jeg at de taper på å redusere sitt servicenivå så mye. Folk blir misfornøyd og får en negativ holdning til hele etaten. Jeg håper vegvesenet ikke blir slik, da tror jeg ikke det varer lenge før vi blir grundig privatisert og/eller omorganisert, slik som posten og NSB.

Vi i Rogaland har fått flere Vakre vegers pris. La oss fortsette å gjøre så godt/fint arbeid at det vi gjør blir lagt merke til og verdsatt. Dessuten skulle jeg ønske at vi ble bedre til å huske og minne hverandre på at det vi gjør er av stor betydning for så mange. Bruk noe av bilturen i sommer til å se etter hvor flinke vi er til å få det fint langs vegene.

Ha en riktig god sommer.



RETURADRESSE:
Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197, Sentrum
4001 Stavanger



Statens vegvesen Rogaland har fått ein kraftigare og meir effektiv asfaltfresar, kjøpt frå Statens vegvesen Sør-Trøndelag. Her ser me fresaren i arbeid med å fjerna og mala opp den gamle asfalten på fylkesvegen mellom Nådlandsberget og Lura i Sandnes. Knut Atle Schei er maskinførar.

Reportasje side 14 og 15.



Statens vegvesen
Rogaland