



Statens vegvesen
Rogaland

Rygjavegen

Nr. 4
september 1996
24. årgang

Tor Geir Espedal har
overtatt som ny vegsjef i Rogaland
etter Chester Danielsen



- 4** Tor Geir Espedal: Ny vegsjef
- 6** Åpning av E18 Hinna - Forus
- 8** Jan G. Husveg: Miljøprisvinnar som ryddar langs vegane
- 9** Viktig «Rogalandsveg» i Vest-Agder
- 14** Olav Øyvind Hamre: Pensjonist etter 25 år som avdelingsjef
- 16** Arild Karlsen: Fylkesrådmann med røter i vegvesenet

Rygjavegen

Nr. 4 - september 1996

Redaktør

Harald Sel

I redaksjonen

Eva Vivoll

Redaksjonsråd

Lewy Dalen

Halvor Følgerø

Anne Elise Njærheim

John Mathias Mathiassen

Sigurd Sæland

Reidun Vehus

Sats/layout

Sissel Gro Norland

Trykk

Allservice A/S

Forsidefoto

Harald Sel

Baksidefoto

Harald Sel

Opplag

1900 eksemplar

Dei som sluttar og dei som skal ta over

Rogaland har fått ny vegsjef og ny fylkesrådmann.

Både Tor Geir Espedal og Arild Karlsen overtar etter markante personlegdommar; Chester Danielsen og Fredrik Wendt.

I dette nummeret har Rygjavegen presentasjon og intervju med dei to nye «frontfigurane» i fylket.

I bladet har me også eit avskjedsintervju med ein markert personlegdom. Olav Øyvind Hamre har slutta, etter 25 år som avdelingssjef i Statens vegvesen Rogaland. Han har ikkje arbeidd med dei store prosjekta, vore i media sitt søkelys og blitt kjendis, på same måte som Chester Danielsen og Fredrik Wendt. Men gjennom dei åra han har vore sjef for vedlikehald- og utbetringar av vegane i fylket, har det skjedd ei opprustning av vegnettet som få kunne forestilla seg først på 1970-tallet.

Slik er det; somme sluttar av og blir pensjonistar, etter lang, god og samvitsfull teneste, nye tar over. Liv og arbeid går vidare, som regel på ein minst like god måte som tidlegare. Om ingen kan erstatta den enkelte som person, er ingen uerstatteleg. Sånn sett, kan ikkje- og skal ikkje Tor Geir Espedal erstatta Chester Danielsen. Men me har all grunn til å tru at han blir ein like god vegsjef som Chester, - berre på ein annan måte.

Me ønsker Tor Geir lykke til i den krevande stillinga. Det same ønsket sender me til den nye fylkesrådmannen. Og like mykje ønsker me alle dei andre nye medarbeidarane i Statens vegvesen Rogaland lykke til. Det er lenge sidan etaten har presentert så mange nye medarbeidarar som me gjer i dette nummeret.

Og så ønsker me Olav Øyvind Hamre og andre som sluttar etter lang og tru teneste, mange og gode pensjonistår.

Harald



Foto: Eva Vivoll

| | |
|------------------------------------------------------------------|----|
| Dei som sluttar og dei som skal ta over | 2 |
| Vegsjef-teigen | 3 |
| Tor Geir Espedal ny vegsjef ... | 4 |
| Åpning av E18 Hinna - Forus og Grannesveien | 6 |
| Lettvint for den som kastar - ufyse og tungt å plukka opp .. | 8 |
| Ny E18 ved Flekkefjord | 9 |
| Samarbeid gir bedre fylkesveger | 10 |
| 87-årige Helmer J. Stol: Levande interessert i vegvesenet | 11 |
| Olav Øyvind Hamre pensjonist etter 25 år som avdelingssjef | 12 |
| Ny veg til karmøybuen | 14 |
| Ei lita veghistorie frå Haugalandet | 14 |
| Kryssord | 15 |
| Arild Karlsen: Fylkesrådmann med røter i vegvesenet | 16 |
| Produksjonsavdelinga: Produksjonsområde Stavanger | 18 |
| Høyt henger de og .. | 20 |
| Kompiskjøring er også et miljøtiltak | 20 |
| Jubilantar | 20 |
| Nye medarbeidarar | 21 |
| Leiarkommentar | 22 |
| Det kostar å bli vegsjef | 22 |
| Hipp hurra for papirindustrien | 23 |
| Tillitsvalgtes spalte | 23 |

Ydmykhet overfor oppgaven

Den 29. juli 1996 låste jeg for første gang opp døren til vegsjefens kontor i 5. etasje på vegkontoret. Det var en litt uvirkelig følelse å sette seg i stolen på kontoret og tenke på at dette var mitt og ikke Chester Danielsen sitt kontor. Det vil nok enda ta noe tid å venne seg til følelsen av å være øverste leder av etaten. Gudmund Hernes hadde sine 100 dager og jeg føler nok behov for noe tilsvarende selv om jeg har vært i etaten i over 13 år. Det betyr også at jeg føler ydmykhet over jobben, spesielt fordi min forgjenger satte sitt helt spesielle preg på den.

Man skal vel ikke beklage seg over å ha blitt vegsjef, men jeg kommer nok til å savne Produksjonsavdelingen. Jeg fikk bare et år i stolen som produksjonssjef og jeg må innrømme at det var litt vemodig å flytte fra avdelingen. I løpet av dette året fikk jeg innblikk i en handlingsrettet produksjonskultur som jeg lærte å sette pris på. Avdelingen er fremdeles i støpeskjeen, men går det som jeg tror, vil avdelingen framstå som en resultatorientert og konkurransedyktig avdeling. Jeg ønsker avdelingen lykke til med ny ledelse.

Jeg vil bruke det første halvåret i jobben som vegsjef til å bli bedre kjent med de delene av etaten som jeg ikke kjenner så godt fra før.

Det innebærer blant annet at jeg må sette av mye tid til besøk rundt i fylket. Videre føler jeg et sterkt behov for å etablere gode kontakter med fylkets kommuner og vil legge opp til et møteprogram der samtlige kommuner skal besøkes, aller helst i løpet av høsten.

Vi står foran oppstart av årsplanarbeidet for 1997. Noe av det første som skal skje er utarbeidelse av vegsjefens strateginotat. Vi har et overordnet mål om å være effektive og konkurransedyktige. For å sette oss i stand til å nå dette målet må vi ha riktig kompetanse på riktig plass. Kompetanseutvikling blir et satsingsområde i 1997. Kompetanseutvikling er ikke bare kursing, det kan også dreie seg om erfaringsutveksling ved hjelp av rokeringer og hospiteringer. Videre kan kompetanseutvikling dreie seg om videreutvikling av ledelses- og styringssystemer som gjør det lettere å fremme initiativ og kreativitet i etaten.

I det hele tatt er det viktig at vi ikke stagnerer, men viser vilje og evne til nytenking på de fleste områder innen vår virksomhet.

Til slutt, -vi er etterhvert blitt vant til å høre slike uttrykk som at vi skal bli mer effektive, konkurransedyktige osv. Det er vel og bra, og slik må vi nok tenke framover. Men, - vi må ikke glemme at vi alle er mennesker laget av kjøtt og blod. Vi er alle forskjellige, men vi har alle et ønske om å trives i jobben og ha det godt i livet. Det krever at vi har litt omtanke og omsorg for hverandre. Jeg tror at opp i alt snakk om effektivitet og produktivitet er det viktig at vi ikke glemmer trivsel og arbeidsmiljø på jobben. Den som trives i jobben vil også gjøre sitt beste for å være effektiv og konkurransedyktig.

Tor Geir Espedal

Når overrasket du deg deg selv sist?

“Da jeg sa ja til å stille opp i dette intervjuet. Jeg liker det egentlig ikke, jeg er en beskjeden kar.” Det svarte Tor Geir Espedal da han ble intervjuet i Stavanger Aftenblad i 1992. Da var han prosjektleder for Rennfastutbyggingen, og mye vann har rent i havet, for ikke å si tunnelene, siden den gang.

2. juli kom endelig beskjednen om at Tor Geir Espedal hadde fått stillingen som vegsjef i Statens vegvesen Rogaland. Vegsjefens stab bød på kake og blomster. Her er det Jorunn Bokn, sekretær for både gammel og ny vegsjef, som står for blomsteroverrekkelsen.



Nå er Tor Geir Espedal blitt vegsjef

Kanskje han likevel ikke er så beskjeden som han hevdet den gang?

- Jeg er nok fortsatt den som ikke liker å stikke meg for mye fram, sier Tor Geir. Jeg har ingen problemer med å snakke i store forsamlinger, og har mine meningers mot. Men jeg er ingen fanebærer som vil være i fokus for enhver pris. Andre, som kjenner Tor Geir godt, karakteriserer han som avbalansert, ærlig, lyttende og diplomatisk.

Tekst: Eva Vivoll

Foto: Harald Sel og Bård Asle Nordbø

Utdannelse

Tor Geir Espedal er født 13. september 1955. Han er ekte Stavanger-gutt, oppvokst i Hillevåg, ikke langt fra vegkontoret. Han tok eksamen artium på Hetland gymnas i 1974, deretter militærtjeneste, før det bar nordover til Trondheim og studier ved NTH. Tor Geir var ferdig utdannet sivilingeniør, linje for bygningsingeniører, våren 1979. Da kom han tilbake til Stavanger og tok fatt på Diplomoppgaven på Rogalandforskning. I denne tiden ble to av forskningsrapportene hans, «Trafikkulykker, trenges det egne ulykkeskommisjoner» og «Kollektivtrafikk og bymønster» utgitt i bokform.

Et tjenlig vegnett

Vi kan kanskje vente oss flere kollektivfelt nå når du er blitt vegsjef?

- Det bygges for tiden flere kollektivfelt i Stavanger-området, og det er bevilgningene til formålet som bestemmer om det skal bli flere. Imidlertid bør vi nok være litt kritisk til bygging av kollektivfelt dersom det fører til store arealmessige inngrep. Jeg er opptatt av at Statens vegvesen skal bli oppfattet som en stueren etat. Vi skal komme med anbefalingene og gi faglige vurderinger, så er det politikerne sin oppgave å ta stilling til det. Jeg har ikke noe mål om å bygge mest mulig veg. Vi må fullføre det vi har begynt på, og arbeide for å få til et tjenlig vegnett. Og det vil helt sikkert komme flere store vegprosjekter. Jeg ser store utfordringer i Nord-Jæren

regionen og spesielt i Sandnes, men også i fylket forøvrig.

Arbeid i Statens vegvesen

I 1983 begynte Tor Geir å arbeide i Statens vegvesen Rogaland. Da som avdelingsingeniør på Planavdelinga. En stund arbeidet han med Hovedplanen for Solasplitten, og oppdaget fort at han likte å arbeide med overordnede planer. Tanker om undersjøiske tunneler til Rennesøy begynte å spire. Tor Geir var med i planarbeidet og saksbehandlingen fra 1984, og ballen begynte å rulle. - I 1986 ble jeg ble plukket ut til å være sekretær for vegplanarbeidet for perioden 1990 - 93. Men etter kort tid fikk jeg permisjon for å være prosjektleder for Rennfastutbyggingen på heltid. - Rennfast-tida var ei kjekk tid, sier

Tor Geir med et stort smil. Vi hadde et fantastisk samarbeid. Både under planleggingen og utbyggingen, og det gjaldt ikke bare internt i prosjektet. Rennesøy kommune, med rådmann Olav Pladsen i spissen, var en utmerket samarbeidspartner. Internt i prosjektet var det en sjelden lagånd som bidro til å gjøre Rennfast-tiden som noe av det kjekkeste jeg har vært med på i yrkesmessig sammenheng. Alle som var med på Rennfastutbyggingen gjorde en kjempejobb. Det var teamarbeid på høyt nivå.

Mortavika

Til prosjektlederens tilfredsstillende holdt både budsjett og timeplan under Rennfast-utbyggingen. Verre ble det etter åpningen. Værgudene viste seg fra sin absolutt verste side. Bare i januar 1993 var ferjeleiet i Mortavika stengt hele 11 dager. Og om de undersjøiske tunnelene i Rennfast ikke bare er Tor Geir sin baby, så er i alle fall Mortavika det. Ikke mange hadde tro på at Mortavika kunne duger som ferjeleie. Der var det for værhardt for et ferjeleie, mente både Kystverket, sjøfolk og andre. Ja, rene galskapen, ble det sagt. Men Tor Geir fikk det som han ville, ferjeleiet i Mortavika ble bygd - og stengt når det blåste opp. - Det var tungt, da sov jeg ikke godt, sier Tor Geir. I dag legger ferjene til i Mortavika i både storm og stille.

Avdelingsleder i Det nye Vegvesenet

Etter Rennfast var Tor Geir en stund vikar som seksjonsleder for Storbyseksjonen. Han ble tilbudt jobb som

prosjektleder på T-forbindelsen. Men omorganisering sto for døren, og Tor Geir så en mulighet for en avdelingslederjobb. - Jeg har ambisjoner, sier han, og kunne veldig godt tenke meg jobben som Utbyggingssjef. Den fikk jeg ikke, og ble i stedet tilbudt stillingen som Produksjonssjef. Jeg aksepterte tilbudet, og det var med ett visst vemod jeg nå etter et knapt år forlot stillingen som Produksjonssjef. Produksjonsavdelingen er fortsatt under utforming, men har i løpet av denne tiden gått seg godt til. Avdelingen er i ferd med å finne sin plass, og jeg setter stor pris på folkene som arbeider i produksjonen. Det har vært en lærerik tid, sier Tor Geir.

Familie og fritid

Tor Geir er gift med May, som han traff i Trondheim i studietiden. Sammen har de tre sønner: Arne som er 15 år, Tore på 12 år og Ole Christian på 6 år. - Det er en rik opplevelse å følge guttene i oppveksten, sier han. Natur og friluftsliv er en av de største interessene til familien Espedal. - Å ta ungene med på fjellet, til fots eller på ski, sommer som vinter, er noe av det kjekkeste jeg gjør. I tillegg er jeg opptatt av å holde meg i form. Årets orienteringsesong er på hell, og jeg gleder meg allerede til neste sesong. Sønnene begynner å bli minst like ivrig med orienteringen, og også May begynner å fatte interesse og har lyst til å prøve seg, forteller han. Tor Geir roser både sporten og orienteringsmiljøet. - En utpreget sosial og familievennlig idrett. Og så bruker vi kart, sier han med et lurt glimt. Og mener bestemt



I arbeid med å sjekke fjell i Byfjordtunnelen.

at hans store interesse for kart er medvirkende til at han valgte orientering som sin fremste hobby.

Skape trygghet og tillit

Orienteringssansen kan han saktens få god bruk for i jobben som vegsjef. Han er landets yngste vegsjef. Og han er ydmyk overfor ansvaret stillingen medfører, og ser på arbeidet framover som en stor utfordring. - Man skal ikke undervurdere jobben med å være leder. Fra å være veldig teknisk orientert, har jeg nok gjennom årene også lært mye om medmenneskelige forhold. Å være en god leder kommer ikke av seg selv. Jeg vil legge stor vekt på kommunikasjon, både innad i etaten, og med våre samarbeidspartnere. Derfor vil jeg nå i starten bruke tid på å bli bedre kjent med såvel ansatte, som politikere og kommuner. -Gode medmenneskelige forhold vil ofte vises igjen i entusiasme og arbeidsglede. Jeg er opptatt av å skape trygghet og tillit og at vi viser omsorg for hverandre. - Og Statens vegvesen Rogaland skal fortsatt framstå som en etat som tar ansvar i både planlegging og utbygging, og blir respektert for det, avslutter Tor Geir Espedal. Vi ønsker Tor Geir velkommen og lykke til i vegsjefstillingen. ■



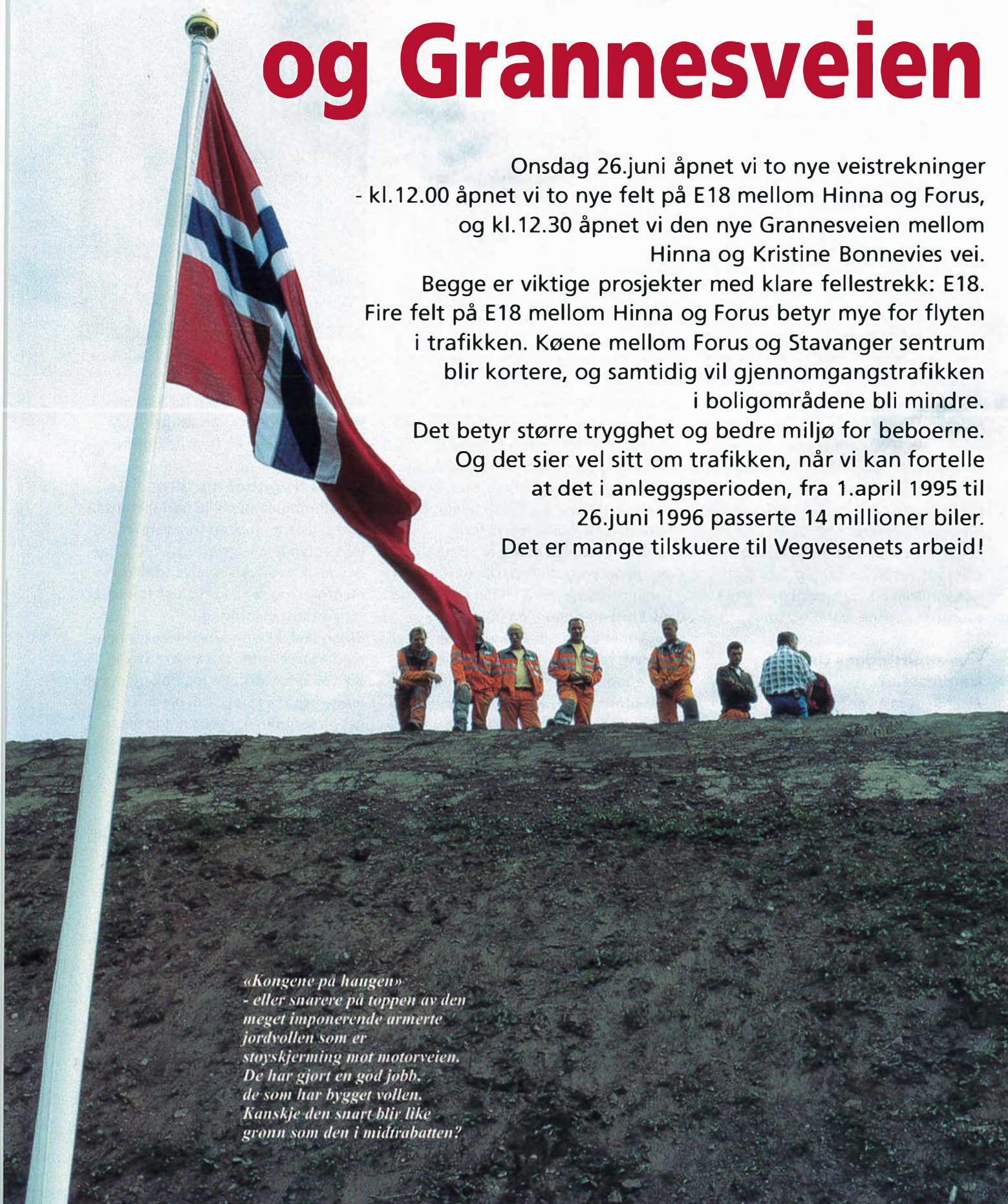
Etter å ha ledet Produksjonsavdelingen i ett år, og også vært prosjektleder for Rennfast-utbyggingen, er vår nye vegsjef godt kjent for de fleste i utedriften. Tor Geir i samtale med Jonny Stenberg, Asbjørn Oddane jr., Oddvar Ollestad og Sverre Espeland.

Åpning av E18 Hinna - Forus og Grannesveien

Onsdag 26.juni åpnet vi to nye veistrekninger
- kl.12.00 åpnet vi to nye felt på E18 mellom Hinna og Forus,
og kl.12.30 åpnet vi den nye Grannesveien mellom
Hinna og Kristine Bonnevis vei.

Begge er viktige prosjekter med klare fellestrekk: E18.
Fire felt på E18 mellom Hinna og Forus betyr mye for flyten
i trafikken. Køene mellom Forus og Stavanger sentrum
blir kortere, og samtidig vil gjennomgangstrafikken
i boligområdene bli mindre.

Det betyr større trygghet og bedre miljø for beboerne.
Og det sier vel sitt om trafikken, når vi kan fortelle
at det i anleggsperioden, fra 1.april 1995 til
26.juni 1996 passerte 14 millioner biler.
Det er mange tilskuere til Vegvesenets arbeid!



*«Kongene på haugen»
- eller snarere på toppen av den
meget imponerende armerte
jordsvullen som er
støyskjerming mot motorveien.
De har gjort en god jobb,
de som har bygget vollen.
Kanskje den snart blir like
grønn som den i midtrabatten?*

En stor dag for de myke trafikanterne, bilbrukerne og Vegvesenet!



Stavangers ordfører, Leif Johan Sevland, sto for åpningen av de to nye feltene på motorveien. Han fikk både vegvesen-kjeleddress og kniv for godt utført jobb. Fungerende vegsjef Svein Magne Olsen og Geir Gudmestad (t.v.) og Pål Tørnes (t.h.) assisterte.



Jan Mikael Hanasand, leder i hovedkomite for samferdsel, skar over snora på den nye Grannesveien, godt hjulpet av fungerende vegsjef Svein Magne Olsen og John Nesse (t.v.) og Tør Clausen (t.h.).

Tekst: Unni Evang
Bilder: Bård A. Nordbø

Planene videre

Det blir ny anleggstart på motorvegen i februar 1997.

Motorveien Stavanger-Sandnes AS, som sto for forskutteringen av strekningen Hinna-Forus, har inngått ny avtale med Vegvesenet om forskuttering av to nye felt mellom Forus og Stangeland og nytt kryss ved Löwenstrasse.

Grannesveien

Den nye delen av Grannesveien betyr mye for kollektivtrafikken og de myke trafikantene.

Den gamle Grannesveien ble sett på som en farlig vei, uten fortau og midtstripe. Den nye vegen har sammenhengende gang- og sykkelveg på begge sider og gul midtstripe. Den kostet 11.5 mil. kr, og er finansiert med statlige, fylkeskommunale og kommunale midler.



Og etterpå var det fest i løa til T.S.Stangeland. Her ble gjestene invitert på grillmat med taler og annet tilbehør.

De fleste som hivåner vegåpningene våre, er fornøyde brukere. Men den svært unge mannen i forgrunnen her; ser noe mellomfornøyd ut. Kanskje gang- og sykkelveien ikke er godt nok tilrettelagt for trehjulsykel?





Jon G.
Husveg

Det arbeidet han utfører har ingen høg status, verken i Statens vegvesen eller i samfunnet elles. I det daglege merkar me ikkje så mykje til verken Jon G. Husveg eller dei andre vegvesen-arbeidarane som plukkar papir og anna søppel langs vegane.

Men me skulle snart ha merka det, dersom ingen plukka opp graspet som tankelause trafikantar og andre slenger frå seg langs vegkantane, på rasteplassar og i rabattar. Etter ganske kort tid ville det mange stader sett ganske ille ut.

Lettvint for den som kastar - ufyse og tungt å plukka opp

Tekst og foto: Harald Sel

Statens vegvesen Rogaland sin miljøpris for 1995 blei tildelt Jon G. Husveg. Me får tru at dette er eit uttrykk for at etaten ser verdien av det arbeidet han og fleire andre vegarbeidarar utfører, når dei held det reint og fint langs vegane våre.

Jon har arbeidd i Statens vegvesen sidan 1960. Gjennom dei siste 13 åra har han plukka søppel langs vegane på Jæren - året rundt. Ikkje kvar dag, rett nok, men ein vesentleg del av arbeidstida har gått med til dette skit-arbeidet. Om somrane har han tilsyn og vedlikehald av rasteplassar og grøntanlegg, i tillegg til søppelplukkinga.

Ufyse og tungt arbeid

- Det er jo eit trasig arbeid å samla søppel langs vegkantane, og det er på mange måtar eit ufyse arbeid. Me må så avgjort bruka hanskar. Men likevel er det ureinsleg, for hanskaner må ein jo ta av og på innimellom, seier Jon og legg til.

- Det trengst nok ein viss mental styrke, for å utføra dette arbeidet. Ein lærer seg til å fortrenge det ubehagelege. Det er best å ikkje gjera seg for mange tankar, mens ein held på. Eg lukkar meg vel på ein måte inn i meg sjøl. Mens eg plukkar på søppel og graspet, er det som eg verken tenkjer eller høyrer trafikken, om bilane susar forbi aldri så tett, seier han. Søppelhenting langs



Jon G. Husveg på søppelhenting langs Rv 44 ved Brusand. Bak han er det reint, framfor han ligg papir og anna søppel, trass i at han var her og plukka reint for mindre enn ei veke sidan.

vegen er ikkje berre ufyse. Det er også eit tungt arbeid. Særleg gjeld dette i høge skråningar, når ein i tillegg må gå og luta heile tida. Jon seier at han trur det er få jobbar ein blir så utsliten i og som røyner så på ryggen. Men for hans eigen del har det gått bra med ryggen, trass i all lutinga.

Motivasjon og frustrasjon

For all slags arbeid gjeld det at ein må ha ein viss motivasjon, dersom ikkje

jobben skal bli eit ork og kanskje til og med uuthaldeleg. Me spør Jon om korleis han klarar å motiverer seg for arbeidet.

- Ein seier gjerne at det blir ein livsstil. Kanskje er det ikkje rett å bruka det uttrykket for min del, men eg ser behovet for å rydda langs vegane. Innimellom kan ein jo bli ganske motlaus og frustrert. Men så prøver eg å tenkja positivt, seia til meg sjøl at det er viktig å halda det reint.

«Smygande» eldre mann

Men desverre, ganske mange ser ikkje kor viktig det er å halda det reint langs vegane. Som eit eksempel fortel Jon ein episode frå ein gong han rydda i ein rabatt mellom bilveg og gang-sykkelveg. Ein eldre mann kom «smygande» med ein del tome mjølkekartongar i neven. Han såg seg rundt, men la ikkje merke til Jon. Så kasta han kartongane frå seg inn mot rabatten.

- Me trur gjerne at ungdommen er verst til å kasta frå seg søppel, men det er eg ikkje sikker på. I dette tilfellet var det iallfall ein eldre mann. Eg hadde lyst til å gå over vegen og seia noko til han, men eg gjorde det ikkje, fortel Jon.

Fellesskapet og seg sjøl

- Men dersom du hadde gått over vegen og snakka til han, kva trur du då at du ville ha sagt?

- Eg hadde vel spurt om han hadde gjort slik heime i sitt eige tun eller i sin eigen hage. Og så ville eg nok ha oppfordra han om å oppføra seg på same måten overfor fellesskapet som han oppfører seg overfor seg sjøl. Det burde jo vera her som i alle andre mellommeneskelege forhold: Gjer mot andre som du ønskjer at andre skal gjera mot deg sjøl.

Me spør Jon om korleis det ville sett ut langs delar av vegnettet vårt, dersom det gikk ein måned utan søppelplukking.

- Det hadde kort og godt sett fælt ut, svarar han. - På somme strekningar kan eg koma tilbake ein dag eller to etter at eg har plukka reint, og så ligg det alt ein god del papir og søppel igjen. Eg kan bli motlaus, men slik er det.

HMS og søppelrydding

Jon klagar så visst ikkje, men han etterlyser meir fokusering på søppelryddinga innan Statens vegvesen sitt helse- miljø- og sikkerhetsarbeid.

- Problema for dei arbeidarane som har ansvaret for å rydda opp, er lite påakta. Det burde vore meir fordeling på jobben, slik at ikkje dei same folka skal bruka ei vesentleg del av arbeidstida si - året rundt, til rydding og søppelhenting.

For dei det gjeld er det ei stor belastning; for somme kan det vera for stor belastning, seier Jon G. Husveg. ■

Ny E18 ved Flekkefjord

Viktig «ROGALANDSVEG» i Vest-Agder



Samferdselsminister Kjell Opseth skjer over snora og erklærer den nye vegen for opna. Som redskap brukte han ein garvarvkniv, som blei brukt til å skrapa skinna reine for feitt og trevlar, før garvinga. (Frå gammalt er Flekkefjord kjent som garvarbyen.) Frå v.: Fylkesmann Oluf Skarpenes, vegsjef Andreas Setsaa, statsråd Kjell Opseth, fylkesordførar Kjell Svindland og ordførar i Flekkefjord Sigmund Kroslid.

Tekst og foto: Harald Sel

I slutten av juni opna samferdselsminister Kjell Opseth den nye E18 ved Flekkefjord.

Den nye vegstrekningen er 5,2 km. 2,7 km går i tunnel, og det alt vesentlege av tunneldrifta er utført av Statens vegvesen Rogaland.

149 millionar kr har det kosta å få bort den dårlegaste strekninga av E18 mellom Stavanger og svenskegrensa.

Ca 12 minutt var normal kjøretid på den gamle vegen; på den nye vil ein bruka litt over fire minutt.

I tillegg gir den nye vegen stor trafikksikringsgevinst.

Sjøl om den nye E18-strekninga ligg i Vest-Agder, vil Rogaland truleg ha like mykje nytte av prosjektet som grannane våre i sør. Ein vesentleg del av trafikantane er rogalandeingar på veg til og frå Sørlandet eller Telemark og Austlandet.

*Pent
kaianlegg
på
Ølesund*



Samarbeid gir bedre fylkesveger

Tekst og bilder: A.G.Vasbø

Pengemangel har gjort det vanskelig å investere særlig på fylkesvegnettet. Derfor er en del av vegene i fylket av dårlig standard, og de kan være trafikkfarlige.

I løpet av de siste par årene er likevel noe blitt gjort. Tiltak har vært gjennomført i det stille. Gleden over å se dette gjennomført er stor, både for dem dette angår og for oss i etaten. Kommunen har også hatt stor nytte av tiltakene, blant annet fordi mye er gjort for en rimelig penge. Egentlig kan vi kalle tiltakene for spleiselag der mange har bidratt etter evne. For oss alle er det en glede å kunne oppleve at våre beskjedne bidrag yngler fordi dette utløser medvirkning fra mange. I sin enkle form er det noe vi alle skjønner oss på.

Det muliges kunst

Det er Kåre Høyland som er mannen bak arbeidene. Han har sett oppgavene,

undersøkt mulighetene og stått for gjennomføringen.

- Dette har krevd forskjellige løsninger, alt etter forholdene, sier Høyland. Enkelte steder har kommunene gått tungt inn med midler, andre steder har fylket hatt penger. Som regel har mange bidratt og alle parter har følt at de har tjent på dette.

Høyland har lokket og lirket, mast og dyttet - alt etter behov. Penger er skaffet til veie, både fra forsterkningsposter, Aksjon skoleveg, private midler, frivillig grunnavståelse og som nevnt - fra kommunene.

Standard

«Verken foggel eller fisk» sier noen om det ferdige produktet, man lar seg hisse opp over at vegen bare så måteelig holder standard og normer.

- Her har vi vurdert å få til noe for de pengene vi kunne skaffe - og det har vi, sier trafikksjef Olsen. Vi er klar over at standardkravene er senket.

Det måtte vi gjøre dersom vi i det hele tatt skulle få til en slik oppjustering av

dårlige veger.

Vi har både fått veger forsterket, utvidet og forbedret trafiksikkerhetsmessig. Innenfor et senket krav til standard har vegene god kvalitet og jeg er svært fornøyd med det Kåre har klart å få til. Skulle vi fulgt vegnormalen på dette ville bare en tredel blitt bygget.

Altmuligmann og arbeidsjern.

Vi som kjenner Kåre fra mange års samarbeid vet at denne typen oppgaver er midt i blinken for han. Beskriv målet, overlat så til Kåre å finne og vurdere muligheter, da går det jevnt framover. Han har stukket, planlagt, forhandlet med grunneiere, kommuner og internt på vegkontoret. Under byggeprosessen har han vært byggherre, kontrollør, og sikkert også hoppet omkring i terrenget dersom ymse gjøremål i byggeprosessen lot vente på seg. Vi vet at det å drive på denne måten krever mye mer kontakt pr forbrukte krone enn på et større anlegg. Dette kommer på toppen av det andre.

Gleden over å vise fram resultatet på en befaring med trafikksjefen var synlig og stor. Vi unner han den rosen han fikk. Dette var virkelig synlige forbedringer for en billig penge!

Fv 529 til Preikestolen

Vegen var smal og uoversiktlig, til tider med stor trafikk. For fremmede bilførere som til daglig er bedre vant, kunne vegen opp til en av landets store turistmagneter være en lidelse. Vegen framstår nå nesten som ny med 6 m planeringsbredde. Den gamle vegen er rettet ut og forsterket. I tre sommersesonger har man gjort ferdig ca 4,5 km fra campingplassen til turistrytta. Resten av vegen ned til Jøssang er fortsatt fra 4 til 4,5 m bred. Den forbedrede vegen gir bedre atkomst, og forhåpentlig også nye muligheter, til å utnytte området.

Fv 633 Valheim - Egeland

Vegen var smal og uoversiktlig. Den tjener også som omkjøringsveg for rv. 13 dersom denne må stenges. For 350 kr m er ca 3 km fra Egeland mot Valheim forsterket og vegen har fått 4 m gjennomgående bredde. Det er foretatt beskjeden masseutskifting. Det meste av pengene har gått med til nytt vegdekke. Kommunen har ytt tilskudd til bygging og i tillegg lagt ut



*Utbedra
Fv 833
i Årdal*

kr 500.000 for grunn. De siste 2 km mot Valheim har kostet kr 750 pr m, også her med midler fra kommunen sammen med våre egne. På denne strekningen er standarden hevet.

Randøy.

Langs fv 650, Dale - Gjerde, har det foregått utbedringer for kr 2,5 mill kr. Det meste av dette har kommunen dekket. Sprengningsarbeider og planering er utført av entreprenør. Vegvesenet har lagt bærelag og asfalt. Også her er resultatet en tydelig forbedring, det er pent og vegen har fått bedret standard.

Ølesund kai er blitt totalt fornyet etter at ca 10.000 m³ fjell er skutt ut og området planert. Nå kan man foreta en svært elegant sving på selve kaiområdet. Her er lett å parkere og hele området har fått et tiltalende ytre. Vi har fått en lokal idyll med et tiltalende og vakkert utført steinarbeid mykt opp av beplantning. Trivelig sted! Kommunen og næringsdrivende har skutt inn kr 300.000 hver i tiltaket. Vegvesenet har også lagt ut kr 300.000 og i tillegg garanti for merforbruk.

Fv 864/865 Vik - Tednes, Erøy - Bogsund.

Den gamle vegen ned fra krysset med riksvegen var en prøvelse for de som kjørte der. Etter utvidelse- og forsterkningsarbeider er det blitt atskillig lettere å ta seg fram. Kommunen har lagt ut 2,6 mill, 2,5 mill kr kommer fra forsterkningsprogrammet, noe har vi fått fra Aksjon skoleveg og resten dekker Vegvesenet av trafikksikringsmidler. Arbeidene er utført i en kombinasjon av entrepris og egen drift. Vi har utvidet gamlevegen, rettet ut kurver, forbedret sikt og laget busslommer for skolebarna.

Samordning viktig.

- På alle disse anleggene har samarbeid og samordning vært viktig, sier Kåre Høyland. Det er mange små detaljer som må på plass i dette store puslespillet. Ikke minst er det viktig at alle parter har en positiv innstilling og vilje til å få noe gjort. Dette gjelder både grunneiere, kommunene og vår egen etats mange medspillere. Belønningen er at vi hver for oss får mer enn det vi har bidratt med. Vi får mye for pengene - og det har vi greie på alle sammen. ■

87-årige Helmer J. Stol:

Levande interessert i vegvesenet

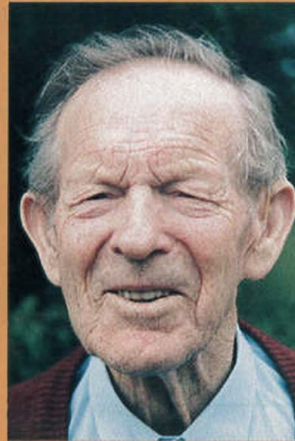
**Tekst og foto:
Harald Sel**

- Du har syn til å kjøre utan briller, men kjør forsiktig. Slik ordla legen seg, då 87-årige Helmer J. Stol frå Stol på Karmøy nyleg var til legesjekk. Hørselen er det derimot så som så med. Den "prisen" må han

betala etter 39 år i Statens vegvesen, i ei tid då ein knapt nok brukte hørselsvern. - Me skaut og dundra verre og me tenkte ikkje på at det var farleg. Slik var det med alle, seier han. Bortsett frå problema med hørselen er Helmer mellom dei heldige, som har fått mange pensjonistår med god helse. Han slutta i vegvesenet i 1975.

Men han har hatt sitt å stri med også. Kona, Helena, fekk slag i 1980 og blei sterkt redusert. Seinare har han tatt seg av både henne, stått for mat- og husstell. Dermed har det blitt mykje mindre med sjøfiske enn det han kunne ha tenkt seg. For fisking har alltid vore ein kjær hobby. Nå er det sjeldan han kjem seg ut på sjøen, og sjølivet saknar han.

Han overtok som vegvoktar etter farfaren, Gunnar Haugeberg, i 1931. Han hadde ansvaret for strekninga frå Skudeneshavn til Stava - ca 13 km, og sto i jobben til han var over 75 år.



Til 75-årsdagen skriv Haugesunds Avis mellom anna dette i sin omtale av jubilaranten: "Endå han er 75 år så passsar han si gjerning med same interesse og umhug som fyrr."

Då Helmer overtok var han 27 år. Timelønna då var 86 øre. Han fortel at somme meinte han var for ung

og uerfaren

- Dei gamle kjefta og tvila på om eg klarte jobben. Men det gjekk greit, for eg hadde vore så mykje med bestefar og lært av han. Seinare fekk han oppleva både fem år med krig og mangt anna, mens han var i Statens vegvesen si teneste.

- Krigen var ei ring tid. Tyskarane hadde stor aktivitet på Karmøy og me lika oss dårleg når me måtte arbeida nær anlegga deira, seier Helmer.

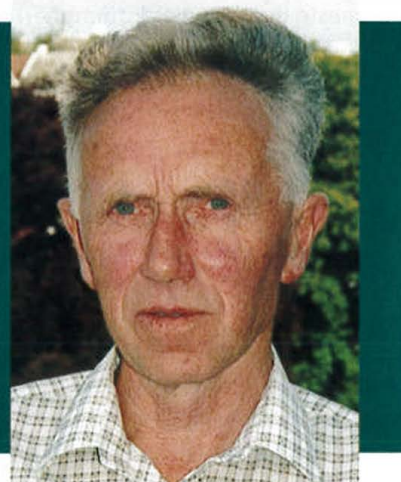
Av andre ting han hugsar godt er då han i 1960-åra med på å kjøre ut den første oljegrusen på Utsira. Det var eit interessant avbrekk frå det vanlege vedlikehaldsarbeidet heime på Karmøy.

- Eg var så interessert i jobben min. Då går det lett; eg blei aldri trøyt, seier han og legg til at han framleis er levande interessert i Statens vegvesen. - Eg les alt som kjem frå vegvesenet, både Ryggjavegen og Årsmeldinga.

- Eg har følt at eg har hatt eit samfunnsnyttig arbeid, seier Olav Øyvind Hamre.
- Dei beste åra var nok frå 1970 til 1985. Då hadde me ei fantastisk god tid; relativt godt med pengar, spesielt på fylkesvegane. I denne perioden fekk ein stor del av vegnettet fast dekke og 10 tonns aksellast. Me utførte veldig mange utbetringstiltak, ikkje minst for å få bort "flaskehalsar". På 15 år blei store delar av vegnettet rusta opp og gjort tryggare. Dette førte til betre trafikkutvikling og reduksjon i ulykkene, trass i den kollosale veksten i trafikk og kjøretøy

Olav Øyvind Hamre
pensjonist etter 25 år som avdelingsssjef:

Arbeid på kvar meter av vegnettet i Rogaland



Intervju: Harald Sel

I 25 år var Olav Øyvind Hamre avdelingsssjef ved Statens vegvesen Rogaland. 23 av desse åra var han vedlikeholdssjef, I to år vikarierte han som anleggssjef. Frå 1. august er Olav Øyvind pensjonist, etter over 32 års teneste i Statens vegvesen Rogaland. Han blei tilsett i etaten hausten 1956, men i sju år, frå 1957 til 1964 arbeidde han i Stavanger havnevesen.

Skule og praksis for NTH

Olav Øyvind er fødd og oppvaksen i Haugesund. Til og med gymnaset hadde han skulegangen sin i heimbyen. Russ var han i 1950.

Neste målet var å utdanna seg til sivilingeniør ved NTH. Den gongen måtte ein ha eit års praksis, før ein kunne koma inn ved den tekniske høgskulen. Olav Øyvind fekk jobb i entreprenørfirmaet Stoltz & Røthing. Han seier at det var eit interessant og lærerikt år. - Eit halvt år arbeidde eg på Hardeland kraftanlegg i Etne. Dette var særleg interessant og god praksis både fagleg og menneskeleg. Eg budde i brakkeleir heile vekene. På den måten kom eg veldig nært innpå arbeidsfolket og lærte miljøet å kjenna. Det har vore veldig nyttig seinare i livet - som sjef - at eg har opplevd brakkelivet og budd tett innpå folk frå grasrota.

Familie

På slutten av studietida ved NTH, i januar 1956, gifta Olav Øyvind seg med Oline Utvik frå Avaldsnes på Karmøy. Dei hadde gått i same klasse på gymnaset og halde lag sidan russetida. I mellomtida hadde ho utdanna seg til fysioterapeut. Ekteparet Hamre har tre barn, to gutar og ei jente. Nå har dei også to barnebarn. Alle bur i Stavanger.

Tilsett på hotellrom

Som ferdig sivilingeniør i 1956, søkte Olav Øyvind fleire jobbar, mellom anna i Statens vegvesen Rogaland. Først hadde han nærast bestemt seg for å ta imot ei stilling i Norsk vassdrags- og elektrisitetsvesen (NVE), men høge husleiger og husprisar i Oslo gjorde at han slo det frå seg. I staden reiste ekteparet tilbake til Haugesund og søkte etter arbeid i heimfylket.

- Eg ringde til vegvesenet og spurde etter om det var tilsett folk i den stillinga eg hadde søkt. Det var det ikkje, og det viste seg at vegsjef Trygve Gimnes skulle til Haugesund dagen etter. Eg blei bedt om å møta han på hotellet. Eg møtte han, prata litt med han og etter konferansen fekk eg beskjed om at eg kunne møta til jobb på Vegkontoret.

Stikking og konstruksjonsarbeid

Første arbeidsplassen i Statens vegvesen var ved den dåverande

planavdelinga. Olav Øyvind fortel at dei var tre mann på avdelinga då han begynte, Ole Audun Gjørø, Torleiv Haugvaldstad og Johannes Sønstabø. - Med så lita bemanning hadde planavdelinga berre ansvaret for stikkinga av enkelte større hovudveganlegg og konstruksjon av bruer og kaier. Dei mange andre anlegga blei stukne av dei same ingeniørane som hadde ansvar for bygginga. Eg blei sendt rett ut til stikking av Suldalsvegen saman med Gjørø og Sønstabø. Me budde i Kvildal og var der tre veker i slengen. Me fekk ikkje lov til å reisa heim i helgene. Det var for kostbart og tok for lang tid, fortel han.

Havnevesen og ferjeleier

Våren 1957 begynte Olav Øyvind i Stavanger havnevesen og arbeidde her til 1964. Då kom han tilbake til Statens vegvesen som ingeniør på anleggsavdelinga. Dette var i den hektiske sluttfasen før opninga av Ryfylkevegen i 1965, og første store oppgåva var å vera byggeleiar for ferjeleiene i Tøtlandsvik og Vindsvik.

I åra som fylgde hadde Olav Øyvind ansvar for mange veganlegg i Ryfylke, men han fortel også om store oppgåver elles i fylket.

- Mellom anna arbeidde eg med innkorting av Boknafjordsambandet og eg planla og var byggeleiar for det nye ferjeleiet i Skudeneshavn. Ca 20 år seinare, som anleggssjef i to år, hadde

eg gleda av å vera med på bygginga av Bokn fastlandssamband, som resulterte i ei ytterlegare innkorting av ferjesambandet.

Formidable oppgåver

Då Olav Øyvind begynte i stillinga som vedlikehaldssjef i 1970 sto etaten og ikkje minst vedlikehaldsavdelinga framfor formidable oppgåver og utfordringar. Store delar av vegnettet var dårleg. F.eks. hadde 25 prosent av riksvegane og 80 prosent av fylkesvegane grusdekke, det var normalt med 6 og 7 tonns aksellast. Samtidig auka trafikken veldig raskt og ulykkestala var høge.

I dag har alle riksvegane og 95 prosent av fylkesvegane fast dekke. 96 prosent av riksvegane og 58 prosent av fylkesvegane har 10 tonns aksellast. I forhold til trafikkvekst og kjørelengde har ulykkesrisikoen blitt mykje mindre enn i 1970.

Veldig aktivitet - gode resultat

Ein store del av utbetringane skjedd i perioden 1970 til 1985, særleg på fylkesvegnettet. Det var ein veldig aktivitet i desse åra, seier Olav Øyvind, og nemner brubyggingsprogrammet på fylkesvegnettet som eit eksempel. - Frå 1974 til 1978 blei 65 gamle, svake og smale bruer enten erstatta med nye eller forsterka. Det vil seia 15 bru-prosjekt pr år. I same perioden la me på det meste 150 km svart dekke på grusveggar i løpet av eit år. Både på fylkes- og riksvegane var det veldig mange utbetringstiltak. Over nær sagt heile vegnettet var det arbeid med å få bort flaskehalsane. Me fekk utretta utruleg mykje, takka vera dyktige og flittige medarbeidarar både på kontoret og i utedrifta. Og eg følte at alle syns det var veldig triveleg å arbeida i vedlikehaldet. Ein såg stadig synlege resultat på at ein var med på å byggja opp vegnettet. Det var eit godt og nyttig arbeid. Sjøl føler eg at det nesten ikkje er ein meter av vegnettet i Rogaland eg ikkje har vore borte i på ein eller annan måte.

Tærer på kapitalen

- I dei siste åra har det blitt mindre midlar til vedlikehald og utbetringstiltak, særleg på fylkesvegnettet. Korleis har du som vedlikehaldssjef følt den omstillinga ?

- Det har ikkje vore triveleg å vera i den situasjonen. At me ikkje har fått midlar til å utføra den jobben me føler

at me bør utføra, har vore det negative ved å vera vedlikehaldssjef dei siste åra. Nå tærer me på kapitalen.

Tidlegare bygde me opp standarden, nå går det nedover bakke for viktige delar av fylkesvegnettet.

“Kjepphest”

- Har du hatt nokon kjepphest?

- Det måtte i så fall vera at vedlikehaldsarbeid, og særleg det trafikkrette vedlikehaldet, får den same status og oppmerksomhet som arbeidet med nyanlegg. Vedlikehaldsarbeidet er minst like viktig for vegbrukarane. Det 20-årige arbeidet som Vegdirektoratet har leia med å utvikla dagens vedlikehaldsstandard har i så måte vore eit veldig viktig bidrag.

Etatens sosiale liv

Mykje har endra seg i Statens vegvesen gjennom dei 40 åra sidan Olav Øyvind Hamre hadde sin første arbeidsdag i etaten. Han seier at noko av det han har sakna dei siste åra i forhold til tidlegare tider, er det sosiale livet.

- Når me var ute på synfaringar f.eks. overnatta me på vegbrakker og var gjerne ute på jobb to til tre dagar. På den måten fekk eg mykje sosial kontakt med medarbeidarane om kveldane. I dag har eg inntrykk av at alle hastar heim straks arbeidsdagen er slutt. Det har sjølsagt også med betre kommunikasjonar, f.eks. ferjer, å gjera. Men noko har gått tapt.

Miljøskapar

Olav Øyvind har vore ein miljøskapar i Statens vegvesen Rogaland. Han har engasjert seg- og bidratt aktivt i mange samanhengar. Som eit eksempel kan me nemna at han i minst 20 år har vore fast pianist på Vegkontoret

sine juletreffstar og bidratt med musikk ved utallige anledningar elles.

Bedriftsidrettslaget

Men mest av alt har han engasjert seg i bedriftsidrettslaget. Idrett dreiv han alt frå barnsbein, særleg fotball men også friidrett, ski og turgåing. I vegvesenet spelte han bedriftsfotball til 1986, då han var 55 år. I 1977 var han med på å vinna vegcupen i fotball. Det var første gongen Statens vegvesen Rogaland blei vegcupmeisterar. Seinare har fylket vunne mange gonger.

- Eg har mykje å takka bedriftsidrettslaget for, slår han fast. - Tidlegare var det større avstand mellom folk på kontoret og i utedrifta. På bedriftsfotballaget spelte folk frå både kontoret og utedrifta. På den måten fekk me ei sosial kontakt som eg sette veldig stor pris på. Då var det ikkje snakk om du var sjef eller arbeidar på anlegg ute.

Aktiv pensjonist

Korleis ser så Olav Øyvind Hamre på å forlata vegvesenet og bli pensjonist. Blanda følelser sjølsagt, etter så mange år i ein etat og i eit arbeid han har likt og som i så stor grad har engasjert han. Men han trur ikkje tida skal falla lang som pensjonist.

- Eg har mange venner som har blitt pensjonistar og eg har ikkje inntrykk av at dei kjeder seg. Sjøl kjem eg til å opphalda meg meir enn tidlegare på hytta vår i Lauvåsvåg. Eg likar å fiska og eg likar å gå tur og vera i aktivitet. Og så kjem eg til å reisa ein del. Eg skal også lesa meir, men ikkje teknisk litteratur. Einaste fagtidsskriftet som eg kjem til å lesa som pensjonist er Ryggjavegen, seier Olav Øyvind Hamre. ■



Olav Øyvind Hamre seier at noko av det han har sakna dei siste åra er det sosiale livet utanom arbeidstida. Dette har det blitt mindre av. Her er han saman med gode kollegaer på Breiland brøytestasjon i 1990, under den årlege samlinga av Seksjon for materialproduksjon og dekkelegging.

Frå v.: Adm.sjef Johan Lund, vedlikehaldssjef Olav Øyvind Hamre, oppsynsmann Sigmund Sandmark og overingenior Alv Moi.



Ny veg til karmøybuen

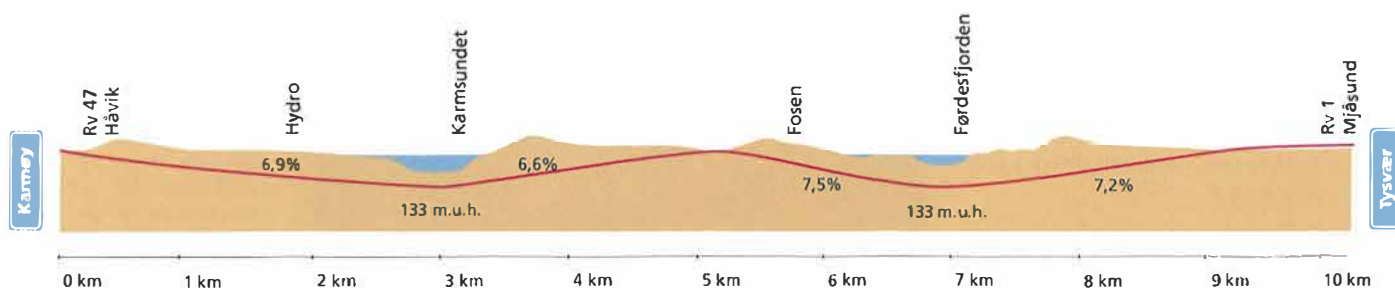
Av Gunnar Eiterjord

Fylkestinget sa et klart ja til T-forbindelsen ved behandlingen 12. juni. Med solid flertall sluttet fylkestingspolitikerne seg både til konsekvensutredningen og kommunedelplanforslag samt den foreslåtte finansieringsplanen som omfatter en kombinasjon av ordinære statlige midler, bompenger, tilskudd fra Karmøy kommune og et mindre privat tilskudd.

Vegsjefen har etter en samlet vurdering av prosjektkostnader, krav til seilingsforløp, konsekvenser for eksisterende og planlagte industriområder og andre konsekvenser for natur, samfunn og miljø, anbefalt tunnel både for kryssingen av Karmsundet og Førdesfjorden.

Tunnelen under Karmsundet vil ha en kostnad på 213 mill. kr. og tunnelen under Førdesfjorden en kostnad på 224 mill. kr. Kostnadene inkluderer tilførselsveger og kryss på hver side av tunnelene.

Samlet prosjektkostnad inkludert ny veg mellom Fosen og Raglamyr er på omlag 510 mill. kr.



Ei lita veghistorie frå Haugalandet

Karmøybuen ønska seg ny veg og gjekk til vegsjef Chester på sørsida av Boknafjorden.

«Ny veg skal du få - om du kan betale», sa Chester. Han likte det best slik.

Leif Malvin som styrte pengane i Koparvik, leita fram pengar og så vart den vesle vegvesenguten satt til å lage planar for den nye veggen, T-sambandet. Det vart haust i året 1994.

Vegvesenguten laga planar for veg over og veg under fjordane, bru og tunnel. Og alle som likte det, og det var mange, dei fekk vere med. Og dei laga papir, mykje papir. Og endå meir papir. Slik at dei som likte mykje papir i gilde fargar på andre sida av Langfjella, skulle bli nøgd. Det vart haust i året 1995.

Men så vakna dei som ikkje likte den nye veggen så godt. Først vakna Heidi i Røyksund. «Eg vil ikkje ha nokon ny veg...sjøl om Karmøybuen på øya treng han», sa ho. Så vakna dronninga i Skudenes, Helga. Eg likar best ferja mi og vil ikkje ha nokon ny veg, sa også ho. To av trellane hennar, Bjørn og Jakob, sa at dei var for den nye veggen. Men då bruka ho piska på dei slik at dei ikkje torde å seie noko meir. Og Sigmund hos kongen si møy likte heller ikkje nye vegar. «Ein sykkel tur fra Koparvik til Kårstø gjer berre godt», sa han. Då var det nett før hjelparen til den vesle vegvesenguten slapp lufta ut av dekkja på Sigmund sin sykkel.

Og så vakna skalden Reidar frå Haugesund. Reidar var ikkje så nøye med sanninga. «Eg likar feit skrift», sa Reidar og så lirt han av seg det verste han kunne. Enten det var rett eller ikkje. Han likte det best slik. Men han selde ikkje meir av det han skreiv likevel.

Kjell var leiaren for dei som dreiv næring og tente pengar på Haugalandet. «Vi treng ny veg og vi treng han no», sa han. Det vart vår i året 1996.

Men tingmennene i Koparvik, Haugesund og heile Rogaland ville at Karmøybuen skulle få seg ny veg. «Legg veggen slik at han gjer minst mogleg skade. Bygg fin og god veg for det veit vi at vegvesenet kan», sa dei til Chester. Og det vart sumar i året 1996.

Den vesle vegvesenguten

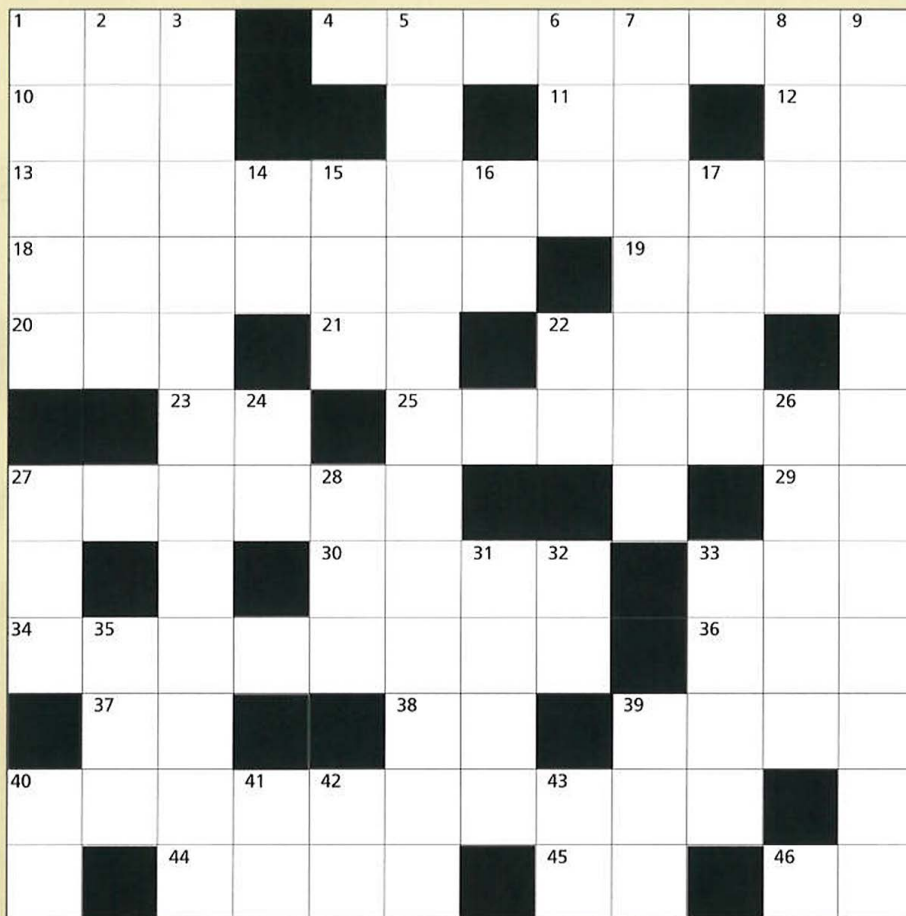
Kryssord nr. 4/96

VANNRETT

1. Varm
4. Nød
10. Belegg
11. Fuglen
12. Retning
13. Slektninger
18. Mynt
19. Mobbe
20. Uro
21. Titte
22. Jeg
23. Elv
25. Prate
26. Rom
28. Fugler
29. Nei
32. Papegøye
33. Kaster
35. Tjære
36. Ikke inn
37. Spørreord, dial.
38. Tut!
39. Kranglevoren
43. Idrettsutøver
44. Flatemål
45. Bindeord

LODDRETT

1. Plaggdelen
2. Navn
3. Lokkemat
5. Bautaer
6. Trøtt
7. Dyrelåt
8. Øyeblikket
9. Ærgjerrig
14. Mister, fork.
15. Gudinne
16. Månefase
17. Ru
22. Lever
24. Treslag
26. Yrke
27. Blad
28. Navn
31. Treslag
32. Sporte, omv.
33. Men
35. Grus
39. I skogen nå
40. Tine
41. Tall
42. Vise
43. Svarord



Løsningen på kryssord nr. 4/96 sendes til:

RYGJAVEGEN

Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 23. sept. 1996

Innsendt av:

Adresse:

.....



Rett løsning nr. 3/96

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

Vinnere av kryssord nr. 3/96

Jorunn Hegdal
Skarås
4380 Hauge i Dalane

Sveinung Espedal
Vegkontoret

Arild Karlsen - sokndøl busett i Sunnhordland

Fylkesrådmann med røter i vegvesenet

- Eg var ikkje store karen før eg fann ut at eg ville utdanna meg for arbeid i vegvesenet. Det målet var klart for meg, både under ungdomsskulen, på gymnaset og då eg studerte ved NTH, seier Arild Karlsen. Med denne målsettinga var det slik det skulle vera, då han som nyutdanna sivilingeniør i 1973, fekk arbeid i Vegdirektoratet. Å tenkja seg i 1973 at han i 1996 kunne vera vegsjef i Rogaland, var ingen urimeleg spådom. Større odds ville det gitt å tippa han som fylkesrådmann i Rogaland. Men frå 1. september er det det han er.



Tekst og foto: Harald Sel

Gjennom dei 23 åra som har gått sidan han starta yrkeskarrieren i Vegdirektoratet, har han mellom anna vore regionplanleggar i Dalane, fylkesplansjef i Rogaland, rådmann i Etne og direktør for Høgskulen Stord/Haugesund.

I - og med vegvesenet

At vegvesen-arbeid nære på har gått i arv frå far til son, har vore nokså vanleg. Og med både farfar og far som kjente og respekterte vegfolk, er det rimeleg at Arild føler seg sterkt knytta til vegarbeidarkultur- og tradisjon. - Eg er oppvaksen i- og med vegvesenet. Det var ein viktig del av barndommen. Eg var ikkje store karen, før eg blei

med pappa i bilen, seier han og fortel vidare at han som liten mellom anna leika seg inn i rolla som vegvoktar.

- Eg hadde ei strekning, akkurat som dei vaksne vegvoktarane. Strekinga eg "hadde ansvaret for" gjekk frå Haugekrossen til Gosen på vegen mot Sogndalstrand og Rekefjord. Så hadde eg ei lita spade som eg gjekk og lappa grus med.

Farfar og far

Arild Karlsen sin farfar heitte Aksel. Han var fødd i 1877, kom frå Rygge men flytta til Åna-Sira. Frå 1924 til bortimot sin døyande dag, i 1950, var han vegvoktar på nåverande Rv 44 mellom Åna-Sira og Jøssingfjord. Faren, Knut Karlsen, var fødd i 1910 og arbeidde 41 år i Statens vegvesen. Mange snakkar ennå med respekt og

age om han, når han i 1950- og 60-åra kjørte rundt i Sokndal og elles i Dalane med vegvesen-lastebilen, som for den tida var uvanleg stor og imponerende. Broren, Karsten Karlsen, arbeidde og i vegvesenet til han døyde i 1992. Arild blei fødd i 1948 mens familien ennå budde i Åna-Sira. I 1949 flytta Knut Karlsen med famile til Hauge. I 1955 flytta familien til Rekefjord i Sokndal.

Vegdirektoratet

Det blei ingen yrkeskarriere i Statens vegvesen for Arild, sjøl om den ferske sivilingeniøren fekk arbeid i Vegdirektoratet slik som han ønska. Det mangla heller ikkje på utfordrande oppgåver gjennom dei to og eit halvt åra han jobba der, frå 1973 til 1976. Mellom anna var han med i

sekretariatet til utvalet som reviderte planforskriftene. At det var eit «tungt» utval skjønar me, når me høyrer kven andre som var med.

Det var nåverande vegdirektør, Olav Søfteland, nåverande luftfartsdirektør Ove Liavaag, nåverande vegsjef i Sør Trøndelag Odd Bardal og seinare vegsjef- nå fylkesrådmann i Telemark Søren Gunnar Thorsdal.

Gjennom dette arbeidet lærte Arild mykje som ikkje står i lærebøkene.

Bort frå «det gule»

Der var to hovedgrunnar til at han slutta i Vegdirektoratet, seier Arild Karlsen.

- Både eg og kona, Anne Grete, fann ut at Austlandet ikkje var rette plassen for oss. Me ville tilbake til Vestlandet. Dessutan kom eg til at vegvesenet var einsretta. I Vegdirektoratet arbeidde eg mykje med langtidsplanlegging. Det var interessant, men eg syns også at arbeidet var navlebeskuande. Eg ville gjerne sjå verda også frå andre sider - sjå ei verd som ikkje var gul. Difor slo og til då eg fekk tilbod om arbeid som regionplanleggar i Dalane. I den jobben hadde eg kontorfellesskap med utbyggingsavdelinga i fylket. Det var den første kontakten eg hadde med fylkesadministrasjonen i Rogaland.

Vegvesenet i Rogaland

I 1979 var Arild Karlsen igjen innom Statens vegvesen, nå ved planavdelinga på Vegkontoret i Rogaland. Men etter berre ni månader gjekk han over i nytt arbeid som fylkesplanleggar i Rogaland fylkeskommune.

- Eg jobba med mange prosjekt på Vegkontoret; mellom anna veg til Høllesli, Solasplitten, Rv 14 på Karmøy og Tau ferjekai. Men eg fann jobben i fylket så interessant, at eg valde den. Hadde det, på den andre sida, dukka opp ei utfordrande stilling ved Vegkontoret på den tida, hadde eg nok blitt verande i Statens vegvesen. Som sagt, var eg jo oppvaksen i- og med etaten, og under tida som skuleelev og student hadde eg hatt sommarjobbar. Første sommarjobben hadde eg som 15 - 16-åring. Då var eg saman med

Torleiv Haugvaldstad og stakk veg til pukkverket i Rekefjord.

Transportplan og Rennfast

Som fylkesplanleggar og seinare i stillinga som fylkesplansjef i Rogaland fram til 1988 var Arild Karlsen også borti mange samferdsels- og vegsaker. Mellom anna var han med i arbeidet med Transportplan for Ryfylke, som blei lagt fram i 1987, og i styringsgruppa for Rennfast-utbygginga.

- I Rennfast-gruppa fleipa me med at minst to personar var spesielt interessert i Rennfast. Den eine var Chester Danielsen, som ville få ein kortare veg til hytta i Vikebygd, den andre var eg, som ville få kortare veg til garden som kona og eg hadde overtatt på Bjoa.

Gard og heim på Bjoa

Då det gjekk mot oppstart av Rennfast-prosjektet i 1989 hadde nemleg Arild Karlsen gjort hordalending av seg. I 1988 blei han rådmann i Etne og familien busette seg på Sandvik på Bjoa, der kona kjem frå. Og dette blir framleis heimstaden deira. Sjøl om også Anne Grete Karlsen har fått arbeid i Stavanger, i undervisningsstilling på Stavanger Katedralskole, blir dei begge vekependlarar. Utan Rennfast hadde ikkje det vore muleg. Nå kan me reisa mellom Bjoa og Stavanger på to timar, seier Arild. Han er opptatt av at den tradisjonsrike familiegarden skal haldast i hevd, sjøl om han er blitt fylkesrådmann.

- Anne Grete er trettande strake generasjonen på garden. Til sjølv gardsdrifta, der me før 50 sauer, skal me ha gardsstyrar. Men me har også ca 500 dekar med skog, og den kjem eg til å arbeida med i helger og i feriar, seier han.

Administrasjon og kroppsarbeid

Arbeida er han ikkje redd for, nei, den nye fylkesrådmannen, enten det er med planlegging og administrasjon eller som kroppsarbeidar. Han fortel at då dei flytta til Sandvik hadde garden vore utan drift og bufaste folk ei tid. Ikkje var det veg til gards, og ikkje

innlagt vatn. Dessutan måtte all den dyrka jorda grøfast opp att. I dag er alt tidsmessig og velstelt. Det har vore hardt arbeid for å få det til, ved sida av arbeid som rådmann i Etne og gjennom dei to siste åra som direktør for Høgskulen Stord/Haugesund.

Lokal vegstyring

Som fylkesrådmann vil Arild Karlsen også få befatning med vegsaker, ikkje minst på grunn av fylkesvegnettet, som fylkeskommunen har ansvaret for.

Og fylkespolitikarane vil gjerne ha meir styring med vegsektoren. Under behandlinga av forslaget til Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 gjekk fylkestinget inn for at Vegkontoret bør underleggjast ein fylkeskommunal samferdselsadministrasjon. Kva meiner den nye fylkesrådmannen om dette?

- I Rogaland fylkeskommune kom ein til same konklusjonen i 1987 eller 1988, så eg er ikkje framand for tanken, svarar Arild Karlsen.

Fylkesvegane og Staten

- Men samtidig som ein vil ha større lokal styring, meiner fylkespolitikarane at Staten bør ta større ansvar også for fylkesvegane. Er ikkje dette ulogisk? Kunne ikkje Staten like godt overta heile styringa?

- Problemet er å sikra lokal innflytelse på korleis ein skal prioritera og byggja ut. Den som sit med pengesekken rår. Dette er eit dilemma som er vanskeleg å løysa. Ein taper noko og vinn noko med begge modellane. At staten skal ha styring med stamvegane er ikkje unaturleg. Det trengst eit krafttak for å byggja ut stamvegnettet. Men elles er det eit stort problem at fylkesvegane og det sekundære riksvegnettet kjem dårleg ut. Dei små ressursane som Rogaland har hatt til vedlikehald av fylkesvegane dei siste åra er bekymringsfullt. Slarving med vedlikehaldet er tungt å ta igjen og det er dårleg økonomi, seier den nye fylkesrådmannen.

- Har du noko oppskrift på korleis fylket skal løysa det problemet, dersom ikkje Staten tek ein større del av ansvaret? Svaret hans er nei. ■

PRODUKSJONS AVDELINGA :

Produksjonsområde **Stavanger**



Torbjørn Hogstad
Produksjonsleder



Egil Ramstrøm
Faggrupeleder

Av Torbjørn Hogstad

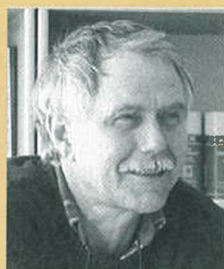
Produksjonsområde Stavanger (POS) omfatter 11 kommuner: Hjelmeland, Strand, Forsand, Finnøy, Rennesøy, Kvitsøy, Randaberg, Stavanger, Sola, Sandnes og Klepp. Med tilsammen ca 210.000 innbyggere. Området har avtale med Trafikkavdelinga om drift og vedlikehold på 306,7 km rv, 625,2 km fv og 105,5 km g/s-veger.



John Reidar Gard
Faggrupeleder



Tor Frøland
Faggrupeleder



John Seljevoll
Stab oppsyn

I tillegg til egen produksjon er 100 km drift og vedlikehold av fylkesveger, samt deler av grøntvedlikeholdet på Rv 1 (Rennfast), satt bort på entrepriser.

Av spesielle oppgaver i området kan vi nevne vedlikehold av høytrafikkerte veger/gater/tunneler i bystrøk og de undersjøiske tunnelene på riksveg 1.

Anleggsproduksjon har etter omorganiseringen i 1995, vært bygging/utbedring av 17 forholdsvis mindre prosjekter med spesiell miljøprofil.

I høst er det arbeid på følgende anlegg:

- E 18 sykkel-gangveg i Sykehusparken
- Rv 509 sykkel-gangveg ved Sunde skole
- Fv 409 sykkel-gangveg langs Kvernevikvegen
- Fv 651 opprustning av Ølesund kai på Randøy
- Fv 529 utbedring av veg til Preikestolen



Aina Gry Solheim
Stab oppsyn



Tove Hovd
Stab kontor



Solveig Stangeland
Stab kontor

I høst blir det startet opp ett nytt spesialområde med støyisolerings av bygninger. Det er for 1996 budsjettert med en omsetning på 60 mill. kr på drift og 18 mill. kr på investeringer (anlegg/utbedringer). Bemanningen i området er 62 personer.



Roy Romøren
Stab kontor



Sigmund Helleland
Formann



Asbjørn Wiik
Formann



Oddmund Mellestrand
Formann



Per Schütz
Formann



Bjarne Byrkja
Fagarbeider



Olaf Dugstad
Fagarbeider



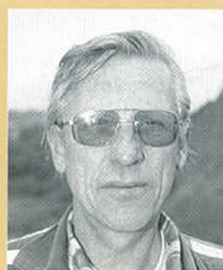
Johan Driftland
Fagarbeider



Dagfinn Danielsen
Fagarbeider



Ola Helleland dy
Fagarbeider



Gunnar Rege
Fagarbeider



Oddvar Reiersen
Fagarbeider



Tore Stangeland
Fagarbeider



Knut Atle Schei
Fagarbeider



Per O. Tjelta
Fagarbeider



Nina Bergene
Fagarbeider



Norleiv Undheim
Fagarbeider



Oddmund Vestly
Fagarbeider



Kjell Hansen
Fagarbeider



Marton Tunheim
Fagarbeider



Sven Mellemstrand
Fagarbeider



Kristian Gard
Fagarbeider



Lars Skjervik
Fagarbeider



Magne Meltveit
Fagarbeider



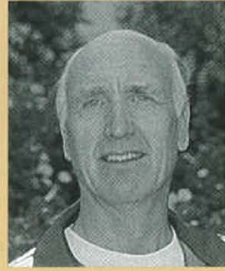
Jon Holmebakken
Fagarbeider



Kjell Johan Vigane
Fagarbeider



Sigurd Vågane
Fagarbeider



Øystein Austarå
Fagarbeider



Ingvar Sikveland
Fagarbeider



Harald Hartvigsen
Fagarbeider



Jan Undset
Fagarbeider



Lars Dahle
Sjåfør



Hans Gederø
Sjåfør



Inge B. Hanasand
Sjåfør



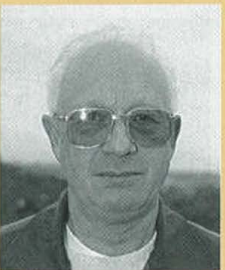
Tore Laugaland
Sjåfør



Sigve Valentinsen
Sjåfør



Odd Torleif Høie
Spesialarbeider



Odd Sigurd Sivertsen
Spesialarbeider



Harald Tjelta
Spesialarbeider



Tor Magnar Bøe
Spesialarbeider



Ragnar Aronsen
Spesialarbeider



Kåre Skrudland
Spesialarbeider



Tore Rostøl
Spesialarbeider



Helge Reidar Wick
Spesialarbeider



Stig Didriksen
Spesialarbeider



Mai Britt Undheim
Spesialarbeider



Kristine Pettersen
Renholdsbetjent



Bodil Steinskog
Renholdsbetjent



Måd Kant
Renholdsbetjent



Ingunn Voster Hole
Renholdsbetjent



Målfrid Ullestad
Renholdsbetjent



Øystein Rasmussen
Lærling



Johnny Wetteland
Lærling



Jan Erik Skjørestad
Lærling

Høyt henger de og ...

Neida, disse karene ser både blid og fornøyd ut.

Og som observante lesere sikkert kan se så holder den nederste et våkent øye med omgivelsene rundt han.

Og det er ikke så rart. Det er nemlig vår egen riksrevisor, Oddvar Sværen, som har kastet seg ut i det, og dermed fått den store oversikten. Tandemhoppet fikk Sværen i gave på 60-årsdagen sin den 13. juni, og det var de fire kreative og utspekulerte sønnene som sto som givere.

Sjefshopper er Per Morten Bø fra Stavanger Fallsjermklubb.

Rygjavegen gratulerer med både overstått 60-årsdag og sporty hopp.

EVi



Kompiskjøring er også et miljøtiltak



Vi i Statens vegvesen er ikke bare opptatt av å bygge og vedlikeholde veier. Trafikksikring og miljø er også høyt prioritert.

Og når ansatte tar eget initiativ for å bidra til dette fortjener de en plass i Rygjavegen.

Her er det Jan Geir Fjogstad, som arbeider med trafikksikkerhet på Trafikkavdelinga og Terje Børsheim, landskapsarkitekt på Utbyggingsavdelinga, som har slått seg sammen om kjøring til og fra jobb. Både sjåfør Fjogstad og påsitter Børsheim er sikkerhetsmessig utstyrt med skinndress, hansker og hjelm. Og for spesielt interesserte kan vi nevne at sykkelen er en 650 kubikk Triumph fra 1965.

EVi

Jubilantar

50 år

Johan Wold

Haugesund vegstasjon - 17. august

Bjørn Oluf Olsen

Tunnel og betongseksj. - 19. august

Solveig Stangeland

Bærheim vegstasjon - 26. august

Olav Johan Stokkenes

Tunnel og betongseksj. - 23. september

60 år

Lars Skjervik

Bærheim vegstasjon - 22. august

Kjell Eikeskog

Haugesund vegstasjon - 29. august

Bjarne Dybing

Egersund vegstasjon - 19. september

Johannes Rørtveit

Vegkontoret - 7. oktober

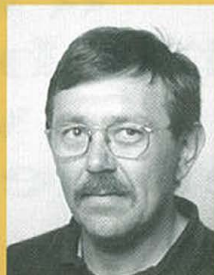
Sverre Andersen

Vegkontoret - 9. oktober

Nye medarbeidarar



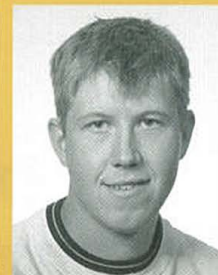
Ragnar Aronsen
Spesialarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
produksjonsområde
Stavanger.



Tor Magnar Bøe
Spesialarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
produksjonsområde
Stavanger.



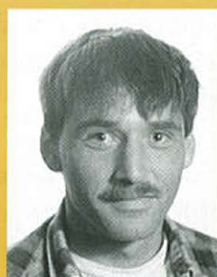
Helge R. Wiik
Spesialarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
produksjonsområde
Stavanger.



Egil Øfstebø
Fagarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
Anlegg 1.



Ragnar Lende
Fagarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
produksjonsområde
Stavanger.



Kåre Skrudland
Spesialarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
produksjonsområde
Stavanger.



Stein J. Nerland
Spesialarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
produksjonsområde
Egersund.



Leif Sigve Myklebust
Spesialarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
produksjonsområde
Egersund.



Kåre Høyland
Spesialarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
Dekkeseksjonen.



Jonny Stenberg
Fagarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
produksjonsområde
Egersund.



Tore Rostøl
Spesialarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
produksjonsområde
Stavanger.



Kristian Gard
Fagarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
produksjonsområde
Stavanger.



Kjell Hansen
Fagarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
produksjonsområde
Stavanger.



Unni Petersen
Fagarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
Anlegg 1.



Steinar Fossfjell
Spesialarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
Dekkeseksjonen.



Odfrid Espedal
Vikariat ved
Administrasjonsavdelinga,
Personalseksjonen.



Jørgen Ekeland
Fagarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
Anlegg 1.



Marton Tunheim
Fagarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
produksjonsområde
Stavanger.



Einar Thuestad
Fagarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
Tunnel og
betongseksjonen.



Einar Kydland
Fagarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
Samordningsseksjonen.



Curt H. Lid
Fagarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
Tunnel og
betongseksjonen.



Sven Mellemstrand
Fagarbeider ved
Produksjonsavdelinga,
Samordningsseksjonen.

«Vi vil bli bedre ved å ha det bedre»

Av utbyggingssjef Lidvard Skorpa



Etter lang venting fekk vi endeleg ny vegsjef. Det har vore ei usikker og vanskeleg tid, ikkje berre for søkjarane til stillingen, men for oss alle. Det er heilt utruleg at ein kan bruke så lang tid på ei ansettelsessak.

Eg ynskjer Tor Geir til lukke, og er trygg for at han vil fylle den viktige jobben på ein god måte. Det er sjølvsagt ikkje enkelt å ta over etter Chester. Men Tor Geir må finne sin stil, og vi må la han få tid til å føle seg litt fram.

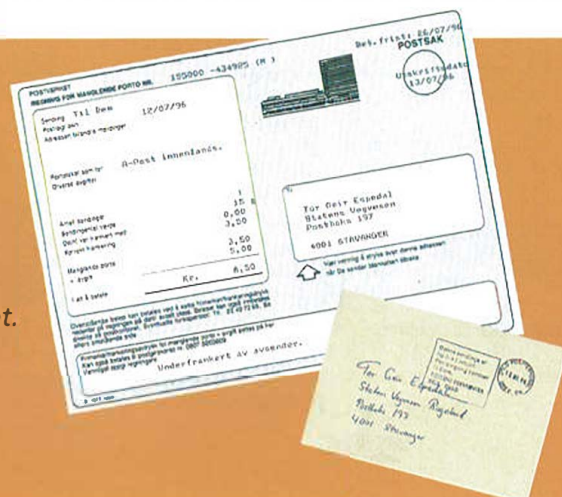
Vi har i det nye vegvesenet fått auka fokusering på effektivitet og konkurransevne i etaten. To stikkord som det kan vere lett å assosiere med i eit stressa og kaldt arbeidsmiljø. Eg er glad for at vi samstundes har sett søkelyset på mellommenneskelege relasjonar i arbeidsmiljøet. Dette ut frå den enkle erkjennelsen av at trivsel på arbeidsplassen skaper arbeidsglede og dermed også større effektivitet, og at kvaliteten på det vi gjer blir større når vi har takhøgde og rom for motforestillingar, kreativitet og nye måtar å løyse oppgåver på. Med andre ord ein arbeidsplass der

det er åpenhet, tillit og tryggleik, og der vi viser omsorg for kvarandre. Ord som det ikkje alltid er så lett å leve opp til, men klarer vi å få til eit positivt miljø på arbeidsplassen vil det utløyse både entusiasme og energi.

Leiinga sitt ansvar når det gjeld å legge til rette for ein slik bedriftskultur er udiskutabel. Men skal vi lukkast må alle vere viljuge til å ta eit ansvar. Åpenhet og tillit krev gjensidighet, og alle må i tillegg til å krevje av andre også yte noko sjølv. Alle er vi med på å forme kulturen på arbeidsplassen vår. Ingen kan berre stå på sidelinja. Det er ikkje alltid så mykje som skal til. Godt humør skaper trivsel, omsorg legg grunnlag for tryggleik og tillit. Er vi ærlege skaper det respekt og åpenhet. Pratar vi derimot på korridoren i staden for å seie det vi meiner direkte til den det gjeld, skaper vi mistenksomhet og splid. Eg føler at vi er komne i gang med ein positiv prosess som ikkje let seg stoppe, men der vi må vise både tolmod og utholdenhet. Slagordet må bli at «vi vil bli bedre ved å ha det bedre». Det er den beste måten å bli meir effektiv på!

Det kostar å bli vegsjef

Gratulasjonane strøymde inn, då det blei kjent at Tor Geir Espedal var tilsett som vegsjef i Rogaland. Men ein av gratulantane tenkte kanskje som så, at som vegsjef har han jammen råd til å betala portoen sjølv. Saman med gratulasjonsbrevet fylgde rekninga frå Postverket. Og med det fekk Tor Geir ei påminning om at det også har sin pris å vera vegsjef, - i dette tilfellet 8 kroner og 50 øre.



HIPP HURRA

for papirindustrien

Innerst i enden av en lang korridoren i 7. etasje i Vegdirektoratet på et lite grått kontor sitter første-konsulent Oluf Sønderland. Oluf er en stille og rolig kar. Kledd i hvit frakk med svarte firkantede briller og tannpirker. Stempler inn klokka 0800 og ut klokka 1530. Han liker det best slik. Men en gang hver vår slår han til: **ET NYTT SKJEMA** ser dagens lys.

Oluf stoler nemlig ikke helt på mor Gro. Sysselsetting er viktig - for Oluf. En hver får bidra med sitt, tenker Oluf. I år var det overtids-skjemaene som ikke var kompliserte nok. Istedet for å øke overtidsrammen, så skal overtiden deles opp og føres i 2 poster. Sysselsettingseffekten av denne genistreken fra Oluf, er sånn omtrentlig 7 ukeverk.

Kanskje er det lurt å ha noe å gå på neste gang et eller annet Hermansen- eller var det Holler-utvalg får beskjed om å gå «vesenet» etter i sømmene. Tenker Oluf. Neste års skjema gjelder føring av tidsforbruk på lunchpausen. Hver mandag skal de første 7 min. føres på hovedprosess 0 På tirsdag skal de 4 første min. føres på hovedprosess 7..... Oluf har regnet ut at dette vil gi en sysselsettingeffekt på nærmere 15 årsverk. Gro har ikke en sjanse!

Når veg- og vegtrafikkplanen skal utarbeides hvert år, blir Oluf hyrt inn. Mest mulig papir på kortest mulig tid er målsettingen. Oluf er på hjemmebane. Og slår til. Er i sitt ess når han får spy ut nye skjemaer. Oluf har hørt en nytt skummelt ord - informasjonsteknologi. Det er visst nok noe ekle greier som gjør det mulig å behandle innmaten på skjemaene i løpet av kort tid. Med liten sysselsettingseffekt. «Uff, uff», sier Oluf. 136.800 skjema-timer seinere kan Oluf puste lettet ut. «Hva er den multidimensjonale kompleksitet?» spør politikerne. Dumt, synes Oluf.

Han tar av frakken og sandalene. På med parkasen og støvlene. Og så går Oluf hjem til fiskeboller og er snart klar for en ny dag i sysselsettingens tjeneste.

EGO

Tillitsvalgtes spalte

Vegsjef, store utfordringer og konstruktivt samarbeid



Liv Rettedal, tillitsvalgt ELF

Etter en altfor lang saksbehandlingstid er det nå tatt en avgjørelse om hvem som blir Chester Danielsens etterfølger som vegsjef. Mye kunne vært sagt om utlysings- og tilsettingsprosessen, men nå er det viktigere å se framover.

Vi gratulerer Tor Geir Espedal med vegsjefstillingen.

Statens vegvesen, og ikke minst administrasjonsavdelingen, står foran mange og store utfordringer i tiden framover.

Fra 1998 vil vi ikke ha et administrasjonsbudsjett, og må da "selge" våre tjenester til andre avdelinger. Vi må og skal bli mer konkurransedyktige, og da er kompetanse svært viktig. Etaten må klargjøre sitt behov for kompetanse/spisskompetanse. Samtidig må hver enkelt av oss bli bevisst vår egen kompetanse og videreutvikling av denne i tråd med etatens behov. Det kreves oppfølging både fra etatens side og fra den enkelte i kompetanseoppbygging, slik at etaten i størst mulig grad kan hente inn kompetanse fra egne rekker. Vi må prøve å unngå at kompetansen blir trukket inn fra eksterne konsulenter, en ordning som er dyrere og sannsynligvis mindre fleksibel.

Vi tillitsvalgte får en viktig oppgave i å følge opp årsplanarbeid og budsjettarbeid. Et godt samarbeid med ledelsen vil være til fordel for hele etaten. For å få et godt samspill må ledelsen tilrettelegge forholdene for aktiv medvirkning både fra tillitsmannsapparatet og de ansatte.

Vi starter opp etter ferien med ny vegsjef. Utfordringene blir mange og nye samarbeidsformer må prøves og utvikles. Denne fasen vi nå går inn i er viktig, og jeg ser fram til et godt og konstruktivt samarbeid med både den nye vegsjefen og ledelsen forøvrig.



RETURADRESSE:

Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197
4001 Stavanger

Storfint var det å sjå utover heimlande no.

Ven og varm låg Jæren innåt barmen av havet som blika i morgonsvevn lett.

*Rikt er landet, og rikare vert det. Det er lite å syta for, at her er mykje å gjera;
tida ligg for oss og makta vår kjem att. Smått om senn vaknar folket.*

Og dei vaknaste ser heimetufter lysa, der hengemyra tøygde seg sur og arm.

*Du Jæren, du gamle Jæren, du mørke, ljosnande Jadar frå gamal tid,
me skal finna deg att og vinna deg att, og byggja deg ny til det lyser mot sky som
ein apal-lund på den gamle grunn framfor heimborga vår, framdraumen vår,
Noreg det gamle og det unge.*

Arne Garborg

Frå "Knudaheibrev"
12. juli 1902



Statens vegvesen
Rogaland