

# RYGJAVEGEN

Nr. 2 • Mai 1999 • 27. årgang



Oppfimarane Pål Undheim (t.v.) og Per Skårland på Nærbo veg- og trafikkstasjon. Reportasje s. 8 og 9.

- 4** Dyr ferjerute
- 6** Misliker forskottering
- 10** Storhaug feira tunnelpåhogget
- 12** Sandnes legg ned
- 24** Serviceetat?
- 26** Trekantpendlarar



**Statens vegvesen**  
Rogaland



## NASJONAL TRANSPORTPLAN OG OMSTILLING

Årets vegsjeffmøte er over. Vegsjeffmøtene er sammen med RLG (Rådgivende ledergruppe) det øverste lederfora i etaten og den viktigste arena for å stake ut kursen i etaten de nærmeste årene. Det ble fire dager med diskusjon om sentrale temaer knyttet til transportutviklingen i Norge og til diskusjon om vegvesenets rolle i denne utviklingen.

Det var denne gang naturlig å vie Nasjonal transportplan ganske stor oppmerksomhet. Statens vegvesen har jo blitt tillagt en svært sentral oppgave i dette arbeidet, en oppgave vi til nå har løst på en svært god måte. Gjennom arbeidet med utfordringsdokumentet har man trukket opp tre sentrale hovedutfordringer for transportpolitikken i Norge:

1. Tilrettelegge for mindre biltrafikk i byområdene.
2. Reduksjon av trafikkulykkene (nullvisjonen).
3. Tilrettelegge for forutsigbare og effektive transporter for næringslivet.

Diskusjonen avdekket at man med grunnlag i en faglig vurdering må bruke svært sterke virkemidler for å oppnå en reduksjon av trafikken. De mest effektive virkemidlene vil være vegprising med relativt høye priser (minst 30 kr per passering) og parkeringsrestriksjoner. I tillegg må kapasiteten i kollektivsystemet minst fordobles for å ta imot trafikken. Det vil kreve meget tunge og politisk vanskelige beslutninger for å få dette til, så tunge at målet nok bør omformes til tilrettelegging for redusert vekst i biltrafikken i byområdene.

Nullvisjonen er et hett tema. Ingen kan være uenig i målsettingen, men er man forberedt på å ta i bruk virkemidlene? Fartskontroll, enten automatisk eller manuell, er det tiltak som er best med hensyn på å redusere fartsnivået på vegene. Som del av nullvisjonen må derfor økt innsats på kontrollsidene inngå. Reduserte fartsgrenser blir også diskutert og har utvilsomt stor betydning for å redusere alvorlighetsgraden av ulykkene, men er det politisk mulig og ønskelig å få det gjennomført?




Omstilling og effektivisering av Statens vegvesen ble viet en hel dag på vegsjeffmøtet. Produksjonsavdelingen har gått i spissen for omstillingsarbeidet, men nå kommer de andre avdelingene etter. Spesialisering og regionalisering var det første skrittet på vegen mot en mer effektiv etat. Imidlertid har denne prosessen avdekket mangel på klare mål knyttet til effektiviseringsarbeidet. Man har også hoppet bukk over en innledende problemanalyse og gått direkte på en løsning (spesialisering på tvers av fylkesgrensene). Jeg tror at det finnes andre og bedre svar på hva som vil effektivisere Statens vegvesen. Det vil vi forhåpentligvis få svar på gjennom det omstillingsprosjektet som Ingvar Tøndel er satt til å lede.

Tre ting ligger imidlertid fast. Det ene er at det skal være et vegkontor i alle fylker. Det andre er at det skal være en produksjonsavdeling i alle fylker unntatt Oslo, og det tredje er at ingen skal sies opp. Disse rammene bør inngi den trygghet for den enkelte ansatte i etaten som gjør at vi ser positivt på de endringene som vil komme.

*Tor Geir Espedal*

Vegsjeffteigen

## INNHALD

Vegsjefteigen .....	2	Kyr og skilt – inne og ute .....	15
Kulturminne .....	3	Ein vinter er over .....	15
God plass på «Skudenes» .....	4	Åros bru og Sogndalstrand .....	16
Eigersundordføraren reagerer på «sniking i køen» .....	6	Produksjonsavdelingen fornyser seg .....	20
Rv 13 Hove – Vatnekrossen: Miljøtunnelen halvferdig .....	7	Tor Anstein Rosland: Meiningsfylt liv med alvorleg sjukdom .....	21
Per og Pål oppfinnarverkstad .....	8	Kryssord .....	22
Storhaugtunnelen: Arbeid for full musikk .....	10	Torleiv Haugvaldstad på sitt beste .....	23
			
Sandnes trafikkstasjon går over i historien .....	12	Ein publikumsvennleg serviceetat? .....	24
Naudhjelp til Tysvær .....	13	Fire trekantpendlarar frå nordfylket .....	26
Produktivitetsslønn .....	13	Vinterferien som forsvann i snøføyka .....	27
Sykkelvegopning på Karmøy .....	14	Sigurd Drange til minne .....	28
		Personalnytt .....	29
		Avdelingsleiar- kommentar .....	30
		Nye retningsliner for permisjon .....	31
		Tillitsvalgtas spalte .....	31

## RYGJAVEGEN

Nr. 2 – mai 1999

Ansvarleg redaktør: Harald Sel

Redaksjon: Birgit Høiland Gudmestad

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

Sats/layout: Sissel Gro Norland

Trykk: Centrum Trykkeri as

Framsidedfoto: Birgit Høiland Gudmestad

Baksidedfoto: Harald Sel

Opplag: 2000 eksemplar

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

## Kulturminne



Det viser i landskapet når vegvesenet byggjer. Mykje folk og stor trafikk krev sitt. Me ser helst at det me byggjer skal dekkja behovet og bli ståande langt inn i framtida; lenge etter at dei som bygde det er borte.

I heile fylket kan me sjå samferdsleanlegg som har lagt dei første bruksåra bak seg. Bruer og vegar som har tålt slitasjen av føter, kjerrehjul og piggdekk – og som no har kvalifisert seg til heidersnemninga «kulturminne». Mange av desse flotte byggverka er òg signerte med namn og årstal, og på den gamle tunnelen i Bratlandsdalen er det endåtil hogd inn kongemonogram.

Martin Nødland på vegkontoret har merka seg at det har dabba av med slikt. På Rennfast står det ei lita tavle, men på tunnelar er det ikkje vanleg lenger. Han fortel at ein eldre bror var med å byggja Kjervoll bru i 1956. Då dei var mest ferdige skreiv han årstalet og namnet på brua inn i den våte betongen. Formannen likte det ikkje og forlangte at det skulle støypast over. Men dei som veit om staden, kan enno skimta bokstavar og tal gjennom det øvste betonglaget.

Det var sikker store krav til budsjett disiplin og effektivitet før òg, men likevel tok ein seg tid til å signera verket. Kan det vera at me ikkje har tid til slikt heft no? Eller bryr me oss ikkje? For me er vel like stolte av det som blir bygd i dag?

Det er rart å tenkja på at det som er bygd i vårt eige tiår, og som framleis er å rekna som nytt, om berre nokre månader kan omtalast som byggverk frå forrige århundre. Det vil snart høyrast frykteleg gammalt ut. Me som lever på slutten av 1900-talet har vakse opp med eit bilete av forrige århundre som ei primitiv tid med hestekjerrer og damplokomotiv, utan straum og utan telefon. Tusenårsbarna vil truleg vaksa opp med eit tilsvarande bilete av det primitive 1900-talet. Utan internett og med bensindrivne bilar, telefonar som måtte stå kopla til veggen og oljefyrar i kjellarane. Det skjer noko inni hovuda på oss når 19 blir til 20, og eg har kjensla av at me kjem til å distansera oss frå «gamle dagar» temmeleg raskt.

Me som er fødte midt i hundreåret eller endå tidlegare, blir utdaterte og avlegs. Og etter kvart til og med litt interessante, med minnebanken full av historiar om eit primitivt liv?

Kanskje skulle me leggja etter oss ein signatur på det me er stolte av? Markera oss litt, så å seia. Ikkje berre la det bli opp til framtidas arkeologar å grava på søppeldyngene etter spesialavfall og anna griseri når historien skal skrivast om rogalandingen på tampen av 1900-talet.

Birgit Høiland Gudmestad

**Klokka er åtte og ferja «Skudenes» legg ut på dagens første reis frå Mekjarvik til Skudeneshavn. For personbil med førar kostar turen 210 kroner. 93 kroner av denne summen er bompengar. Den reelle prisen er endå høgare. Staten subsidierer kvar bil med over 100 kroner.**



*«Skudenes» ved kai i Skudeneshavn etter den første morgonturen frå Mekjarvik.*

## God plass på «Skudenes»

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Det andre sambandet over Boknafjorden, Mortavika–Arsvågen, gjekk i 1998 med overskot. Utan statstilskot. Av den totale ferjetrafikken over Boknafjorden gjekk 93 prosent mellom Mortavika og Arsvågen og sju prosent mellom Mekjarvik og Skudeneshavn. På den andre sida var det berre seks turar dagleg på Skudenessambandet, mens ferjene i 1998 gjekk ca 30 turar kvar dag mellom Mortavika og Arsvågen.

### Dårleg kapasitetsutnytting

Me har god plass på «Skudenes». Ferja har plass til 67 personbilar. På denne turen frå Mekjarvik er det 11 bilar. Fire av dei er større lastebilar eller vogntog. Reknar ein desse om til personbilar (PBE) fraktar ferja omlag 30 personbileiningar. Dette er det doble av gjennomsnittet, som er 15 PBE per tur. På laurdagar og søndagar er gjennomsnittstalet heilt nede i tre til fire PBE per tur.

Ferjesambandet har også liten persontrafikk. Gjennomsnittstalet er 40 per tur, mens «Skudenes» er sertifisert for 340 personar.

### Stort driftstilskot

Samla statleg tilskot til ferjedrifta i Rogaland er i år på godt og vel 60 millionar kroner. I fjor gjekk omlag ti prosent av ferjetilskotet til Skudenessambandet. Ferja «Skudenes» er nedbetalt, så sambandet har ikkje kapitalkostnader. Heile tilskotet går dermed til drifta. Det vil seia at bortimot 20 prosent av det samla driftstilskotet til ferjene i Rogaland går til Skudenessambandet.

#### – Perfekt for mitt behov

– Skudenes-ferja er perfekt for mitt behov, seier Magne Mjølhus. Han er sjåfør i S-Gruppen ASA Papirlager i Stavanger. Han kjører ut papirprodukt til kundar i heile Rogaland og i Sunnhordland.

– Eg har ofte turar til Nord-Rogaland, og då passar det å starta på Karmøy. I dag skal eg levera dei første varene i Skudeneshavn. Så arbeider eg meg oppover og heim igjen over Bokn og Rennesøy, fortel Mjølhus.

#### Ideelt for rundturar

Ved å ta ein runde mellom passasjerane på ferja viser det seg at Magne Mjølhus er svært så representativ for

dei reisande på «Skudenes» denne dagen. Av dei 11 sjåførane skal sju på rundtur anten med varer eller til forretningssamband, og dei skal reisa heim att over Arsvågen–Mortavika. Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD) har to godsruiter på denne ferjeturen. Arve Mydland og Sindre Vestre har ansvaret for kvar sin bil. Dei har base i Stavanger og kjører to til tre turar i veka til Skudeneshavn, vidare til Haugesund og tilbake til Stavanger over Bokn og Rennesøy. Same ruta tek Jan Askje, som kjører varer for Rema 1000. Me finn dei ved same bordet. Alle tre er samstemde om at Skudenessambandet er gode greier.

– Alternativet ville vore å kjøra fram og tilbake til Sør-Karmøy over Rennfast. Då hadde me fått dobbel kjørelengde. Me hadde vel også fått problem med kjøre- og kviletida, – trur eg, seier Arve Mydland.

#### – Er det så dyrt?

Men kva med kostnadene for samfunnet ved å halda oppe Skudenessambandet. Kor mykje bør staten subsidiera eit samband som har så lite trafikk? Me stiller spørsmålet til dei tre yrkessjåførane.

*Skippar Odd Even Hårvik og styrmann Håkon Økland har ingen ønskje om å flytta til smulare farvatn, sjøl om det kan storma hardt under turane mellom Skudeneshavn og Mekjarvik.*



*Henny Aurdal brukar ferjeturen til å løysa kryssord. Ho er seljar og reiser ein gong i veka på kunde-tur til Skudeneshavn og tilbake over Bokn og Remmesøy.*

*Sindre Vestre og Arve Mydland kjører gods-rute for HSD. To til tre gonger i veka reiser dei rundturen frå Mekjarvik til Skudeneshavn og tilbake til Stavanger over Rennfast. Utan Skudenessambandet ville dei fått nesten dobbel kjørelengde på ruta.*

Dei vekslar blikk. – Er det så jævla dyrt då? spør den eine. Etter ein runde med statistiske opplysningar om trafikk og tilskot, vekslar dei blikk på ny. Det virkar som dei må fordøya informasjonen ein smule.

– Eg ser problemet, seier den eine HSD-sjåføren omsider. – Me ser jo alle at det normalt ikkje er meir enn fire fem bilar på ferja. To av dei er som regel HSD-bilar. Klart at dette er ein luksus.

Luksus eller ikkje. Både han og kollegaene hans gjev klart uttrykk for at dei vil sjå det som eit tap og ei stor ulempe om Skudenessambandet blir nedlagt. Alternativet med å slå saman Kvitsøy- og Skudenessambandet får dei heller ikkje til å jubla. Dei meiner at reisetida over fjorden er lang nok i dag, om dei ikkje skal bruka ekstra tid med å leggja turen om Kvitsøy.

### **Gjerne om Kvitsøy**

Henny Aurdal, derimot, er ikkje særleg opptatt av om ferja skal gå innom Kvitsøy eller ikkje.

– Berre det går ferje mellom Mekjarvik og Skudeneshavn, kan ho gå innom kor ho vil for meg, er Aurdal sin kommentar. Ho er seljar. Ein gong i

veka reiser ho på kunderunde til Skudeneshavn og vidare til Haugesund og heim att gjennom Rennfast.

– Nedlegging av Skudenessambandet ville passa meg svært dårleg, så eg håpar at ikkje det skjer, seier Henny Aurdal.

### **På brua i godvêr og storm**

På brua finn me skippar Odd Even Hårvik og styrmann Håkon Økland. Me kan sjå utover ein fjord med berre krusingar på havflata i den vindstille morgonen. Skippar Hårvik kommenterer:

– Det er ikkje noko spesielt at me har det så fint som i dag. At det skal vera så mykje sjøgang på Skudenessambandet er sterkt overdrive. Dei fleste turane er fine og behagelege. Men sjølv sagt kan det vera ille innimellom.

### **«Svelteføringspolitikk»**

Odd Even Hårvik og Håkon Økland har ingen ønskjer om å flytta til smulare farvatn mellom Arsvågen og Mortavika. Begge argumenter godt for at Karmøy treng Skudenessambandet.

– Men trafikken er liten, og det er dyrt å driva sambandet, skyt me inn.

– Ja, eg er klar over at Statens vegvesen

helst vil ha sambandet bort. Det ser ein også i den «svelteføringspolitikken» som blir driven. Med dårleg frekvens og liten marknadsføring av sambandet, blir tilbodet lite attraktivt og det er lite kjent for turistar og gjennomreisande. Skiltinga til Mekjarvik og Skudenessambandet er for eksempel alt for dårleg, hevdar Odd Even Hårvik. Han meiner også at det er rett og rimeleg at staten subsidierer sambandet.

– Sjølsagt ville det vore fint om me kunne klara oss utan tilskot. På den andre sida betaler me store skattar, og noko må staten bruka pengane til. Og kvifor ikkje då bruka dei til gode samferdselstilbod, meiner skipparen på «Skudeness».

Kva med å slå saman Kvitsøysambandet og Skudenessambandet? Odd Even Hårvik og Håkon Økland er ikkje direkte avvisande til det. Men dei har sine motforestillingar. Særleg er dei redde for at Kvitsøy ville bli prioritert og at dette kom til å gå ut over Skudenessambandet.

– Me går gjerne innom Kvitsøy, men det må vera eit vilkår at dette ikkje skal gå ut over frekvensen og tilbodet i Skudenessambandet, seier ein bestemt ferjeskippar.

# Eigersundsordføraren reagerer på «sniking i køen»



*Eigersundsordfører Marit Myklebust likar ikkje ordninga med forskottering av vegprosjekt.*

– Kommunane må få vita om spelereglane, slik at alle kan ha dei same føresetnadene for å vera med på spelet, meiner ordføraren i Eigersund kommune, Marit Myklebust. Ho reagerer på at bygginga av ein høgt prioritert gang- og sykkelveg må utsetjast, medan andre kommuner kjøper seg fram i køen gjennom å forskottera sine prosjekt.

TEKST OG FOTO:  
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Når budsjettrammene er så tronge at gode prosjekt må venta på betre tider, finst det ein måte å få fortgang i sakene på. Løysinga er forskottering, der kommunen eller private interesser stiller pengar til disposisjon straks.

## – Irriterande

Dermed får vegvesenet råd til å gjennomføra det planlagde arbeidet. Når så staten etter nokre år finn det forsvarleg å løyva pengane, får kommunen eller finansieringsselskapet tilbakebetalt utlegga sine. I perioden 1990–93 var over 40 prosent av vegbudsjettet i Rogaland bunde gjennom forskotteringsavtalar. Dette greip Stortinget inn i, og no kan maksimalt 20 prosent av den summen vegvesenet disponerer til utbyggingar bindast opp gjennom forskotteringar.

– Dersom forskottering er ein del av spelet, må alle få beskjed om det. Det er grenselaust irriterande at dette systemet ser ut til å favorisera store kommunar. Å leggja fem millionar kroner på bordet, er umogleg for mange små kommunar, og dessutan er eg slett ikkje sikker på at det er rett å forvalta vegmidlar slik, seier ordførar Myklebust. – Det har blitt sagt at det ikkje er lett for vegvesenet å oppmoda til forskottering, fordi denne typen initiativ skal koma

frå kommunane sjølve. For noko tull! Kor initiativet kjem frå, må vera likegyldig. Konsekvensen blir sentralisering av vegmidlar, meiner Marit Myklebust i Eigersund.

## Pressa kommunar

Ho reknar med at fleire av dei små kommunane som no forskotterer prosjekt kjenner seg pressa til det, og fryktar at om nokre år er alle kommunane i fylket med på galeien.

Det som har gjort forskottering til eit tema i Eigersund kommune, er planane om gang- og sykkelveg mellom Eie og Tengs. Arbeidet kan bli utsett på grunn av kutt i vegbudsjettet. Ordføraren ser ikkje vekk frå at kommunen til slutt vil gå inn for å forskottera, dersom det blir aktuelt.

– Men det er ein fallitt for systemet om det blir løysinga, seier Marit Myklebust i Eigersund.

## Sykkelvegar i Time

Time er ein av dei kommunane som har nytta seg av høvet til å forskottera prosjekt. Ordførar Inge Haugland er nøgd med systemet slik det er no.

– Det sikrar kommunane eit høve til å påverka utviklinga. Men det kan sjølv sagt bli for mykje av det gode. Dersom forskottering skulle styra heile verksemda til vegvesenet, ville det vorte feil. Det normale bør vera å få til ordinære opplegg over ordinære budsjett, men

det er godt at systemet ikkje er altfor firkanta. Dermed kan me få til ting som me elles ikkje kunne greid, seier ordførar Inge Haugland i Time kommune. Time kommune har skaffa mange kilometer gang- og sykkelvegar langs riksvegane 505 og 506 ved å forskottera pengar til vegvesenet. Vegsjef Tor Geir Espedal ser positivt på forskottering.

## – Går ikkje utover andre

– Denne løysinga gjer at ein kommune kan realisera prosjekt raskare enn elles. Ein kan seia at kommunane kjøper seg fram i køen, men utan at det går utover andre. Det som kan skje, om det blir kutt i løyvingane, er at vegvesenet kuttar i prosjekt som ikkje alt er bundne. Så det ein oppnår med forskottering, er å binda vegvesenet. Systemet er akseptert over heile landet, og har vore vanleg praksis i bortimot 20 år, seier vegsjefen. Vidare meiner vegsjefen at det ikkje er rett å hevda at forskotteringsordninga favoriserer store kommunar. Vegkontoret si oversikt over forskotteringsavtalar for tiltak på riks- og fylkesvegssystemet viser at 16 av dei 26 kommunane i fylket er part i slike opplegg.

I år er 28,6 millionar kroner av eit budsjett på 116 millionar kroner til riksveginvesteringar bunde opp i refusjonar til kommunar og finansieringsselskap.

Arbeidet med å byggja ny riksveg 13 mellom Hove og Vatnekrossen i Sandnes held tidsplanen, sjølv om det har vorte stokka om litt på rekkjefølgjen av arbeida. Miljøtunnelen er i rute og Kyrkjevegen bru er ferdig. Men jordskiftet viser seg å vera eit tidkrevjande puslespel.



Prosjektleiar Gunnar Nærum og Solveig Yndesdal frå entreprenøren As Betong er nøgde med at miljøtunnelen er i rute og nesten halvferdig.

Riksveg 13 Hove–Vatnekrossen:

## Miljøtunnelen på Austrått er halvferdig

TEKST OG FOTO:  
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Jordskifteretten brukar mykje tid på å gjera sitt arbeid. Bakgrunnen er at grunneigarane langs traseen til den nye riksveg 13 må avstå grunn og dermed blir påført ulemper med delte eigedommar. Skiftet skal sikra at rest-eigedommane blir mest mogleg rasjonelle og samla.

I mars hadde jordskifteretten, vegvesenet og grunneigarane synfaring på området mellom Vatnekrossen og miljøtunnelen. Etter det har det vore møte der krav og føresetnader vart gjennomgått. Neste steg er å fastsetja erstatningsbeløpa, basert på skifteplanen utarbeida av retten.

Det same arbeidet skal gjerast for eigedommane på strekninga Iglemyr – Hove. Her finst det for tida åtte-ni alternative skifteplaner.

– Alt dette burde sjølvstøtt vore avklart før arbeidet med vegen starta. Men det tok lang tid før trasévalet vart endeleg avklart, fordi denne avgjersla vart anka til miljøverndepartementet. Svaret derifrå kom først sommaren 1998, og me ønska ikkje å forseinka heile prosjektet, seier prosjektleiar Gunnar Nærum. Arbeida med riksveg 13 kom i gang i august i fjor.

Eit anna moment som Nærum og dei andre som arbeider med riksveg 13 må ta omsyn til, er ein interkommunal

vassleidning som kryssar vegtraseen fleire gonger.

– Denne leidningen ligg delvis utanom det området som er regulert til veg, slik at me må få heimel for å kunna leggja han om, seier Nærum.

– Fleire av grunneigarane vil ikkje gje arbeidsløyve frivillig. Tidkrevjande skriftleg varsel om vedtak og frister for anke vert resultatet. Me får eit tøft år frå sommaren av, med meir strevsamt og meir konsentrert arbeid enn me kunne ønska oss. Tinga kjem heller ikkje i den mest naturlege rekkjefølgjen. Men me skal gjera alt me kan for å halda tidsplanen totalt sett, forsikrar prosjektleiar.

Miljøtunnelen er i rute, og nesten halvferdig. Kyrkjevegen bru er ferdig, bygd av vegvesenet. Iglemyr bru skal byggjast av As Betong etter anbod. Dette firmaet skal gjera arbeidet 3-400.000 kroner billigare enn vegvesenet si produksjonsavdeling hadde kalkulert med. Men arbeidet kjem ikkje i gang i vår slik det var planlagt. På grunn av vassleidningen og førebels manglande heimel for å leggja han om, er bruarbeidet utsett til i haust.

Arbeidet med vegen frå miljøtunnelen og vidare til Hove er i ferd med å startast opp no. Heile anlegget skal vera ferdig på ettersommaren 2000, med opning i september same år.



Miljøtunnelen på riksveg 13 vil gjera bummiljøet langs riksveg 13 rolegare og sikrere.



**På Nærbø veg- og trafikkstasjon driv Per Skårland og Pål Undheim sin eigen oppfinnarverkstad. Her pønsker dei ut ideane sine, prøver og feiler og byggjer prototypane til mange av vegvesenets nye maskinar; slapsekaren, slåttekaren og ikkje minst det nyaste prosjektet: ein granulator til resirkulering av asfalt.**

## PER OG PÅLS OPPFINNARVERKSTAD

TEKST OG FOTO:  
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Slapsekaren er kanskje mest kjend. Den første vart bygd i 1992, og er seinare vidareutvikla og forbetra. Slapsekaren er ein tilhengar som har to store børstevalsar for å fjerna snøslaps, ein tank for saltoppløysing, pumpe og spreiar. Med denne blir vegbanen fri for snøslaps og saltblanda snø, saltbruken kan reduserast og sikrar dermed ein miljøvinst. I Akershus blir det no drege fire slapsekarar langs

vegane vinterstid, medan Hedmark, Buskerud og Vestfold er i ferd med å skaffa seg sine. I Rogaland finst ein til bruk på E 39.

### **Problemavfall blir nytt råstoff**

Slapsekaren er gammalt nytt for Per Skårland og Pål Undheim. No er det asfaltgranulatoren som tek opp tankane og tida deira. I 1997 laga dei eit mobil gjenbruksblandeverk, og no skal granulatoren skaffa mat til dette. Asfalt som blir broten opp i store flak skal malast sund og bli til ny råvare.



*Før måtte vegvesenet betala for å levera gammal asfalt til destruksjon. No syter Pål Undheim (t.v.) og Per Skårland for at det blir eit verdfullt råstoff. Denne valsa har 200 piggar som sviv rundt 200 gonger i minuttet for å mala opp gammal asfalt. Ho skal monterast på ein lastebillhengar saman med transportbelter og sikt, slik at asfaltgranulatoren blir flyttbar.*

*Per Skårland og Pål Undheim får gjerne dei gode ideane når familien er med.*

*Trøbilar i rette vegvesenfargen er eit biprodukt av Per og Pål sin trong til å mekke og skru.*

*Frå venstre på doningane sit Hege og Trond Salte Undheim og Stian og Raymond Skårland.*



Dei to var først i Tyskland og sjekka ein granulator som er utvikla der, men som trass ein prislapp på 1,7 millionar kroner ikkje heilt heldt mål etter deira meining. Dermed kom dei heim att for å laga eit meir mobilt utstyr for ein tredel av prisen – 600.000 kroner. Dei har oppfinnarverkstad på veg-og trafikkstasjonen, og rimeleg frie tøyler. Resultatet er imponerande:

### **Fiksar alt**

Ei skuffe til å montera på gravemaskin for enkelt og effektivt å reinska opp under stålrekkverk, utstyr som er særskilt dimensjonert til vedlikehald på gang- og sykkelveggar, kantklyppar med sekk som samlar opp graset etter kvart – slik at det kan komposterast -, eit nytt strøpparat, betre snøplogar og ein maskin som kan plukka søppel er blant dei prosjekta som er ferdige eller på gang frå Per og Pål på Nærbø.

Er det i det heile teke noko dei to ikkje fiksar?

– Me fiksar alt. Vaskemaskinar, støvsugarar og bilar. Ingen ting stoppar oss, flirer Per Skårland og Pål Undheim.

### **Konebesøk**

Innimellom nyvinningane har dei fått tid til å byggja om kvar sin gamle buss til campingbil, og fortel at mange laurdagar og anna fritid har gått med til skruing og mekking – både til privat bruk og til glede for vegvesenet.

– Me tek gjerne ungar og barnebarn med, dei har det gildt ihop. Ungane

får noko skrot å skru på – me har kost oss mykje.

Kva gjer konene då, kan ein lura på?

– Dei kjem på besøk innimellom.

Det er på slike frededelege familielaurdagar dei beste ideane kjem til, meiner dei to.

### **Oppfinnarar på heiltid**

Per Skårland var vegmeister då etaten vart omorganisert i 1995. Då hadde han alt halde på med produktutvikling i 20 år, i tillegg til vegmeisterjobben.

Pål Undheim var maskinkøyrar. Då vegvesenet skulle omorganisert, vart dei to spurde om å ta på seg utviklingsarbeidet som hovudoppgåve.

Deretter vart Vegdirektoratet interessert i Per, og han jobbar no 70 prosent av tida for vegteknisk avdeling i Oslo. Pål arbeider på Nærbø, og tek seg av byggjinga av prototyper, gjerne i samarbeid med lokal industri.

– Det er godt å kunna driva med dette på heiltid. Ulempen er at me har mindre kontakt med drifta, men eg trur ikkje arbeidet lider av det. No har me ordna tilhøve. Og ikkje minst har me fått midlar frå sentralt hald, midlar som òg har kome vegvesenet i Rogaland til gode. Før måtte me helst «lura» oss til å byggja maskinar av gamle, utrangerte reiskap. Det er forresten greitt å prøve seg fram på noko gammalt før ein investerer i nytt, seier Per Skårland. Men karane treng ikkje lenger å lura seg til å finna opp ting. Ingen av dei kan gjera skikkeleg greie for kor alle ideane

kjem frå. Tydelegvis berre strøymen løysingane på, så fort problemet er definert.

### **Idear på rekkje og rad**

– Me går og spekulerer på ting som kan gjera arbeidet enklare. Me ser på kva me har, og om det er noko som kan forbetrast. Dessutan reiser me rundt, spør og grev, og finn ut kva folk er misnøgde med. Me samarbeider tett og luftar idear for kvarandre, seier Per Skårland. Avtalen dei har med vegvesenet skulle gjelda i fem år, men han ser ikkje vekk frå at den kan halda fram.

– Det er nok av ting å ta tak i, me har arbeid for lang tid framover. Før me er ferdige med ein ting, har me noko nytt i hovudet.

Båe har ein rimeleg fri stilling og kan leggja opp arbeidet som dei ønskjer.

Dei reiser ein del, for å følgja med i utviklinga i inn- og utland. Men Per er meir nomade enn Pål, ettersom han pendlar til og frå Oslo kvar veke.

– Eg mister mykje familieliv med å måtta liggja i Oslo to-tre netter i veka. Det er ikkje godt, men det er greitt, seier Per.

Dermed kan ein lura på kva ein mann som reiser land og strand rundt i eitt kjø, og som gjev inntrykk av å vera litt lei av det, skal med ein ombygd campingbuss.

– Eg tek bussen til Mandal og legg meg i ro der, seier Per. Pål nikkar og er samd. Det er ein god ferie for Per og Pål med familiar.



# Tunnelarbeid for full musikk

15. mars fyrte skytebas Asgeir Nordtveit av den første salven på Storhaugtunnelen i Stavanger. Som publikum hadde han Nylund skoles musikkorps og en flokk lykkelige naboer som ser fram til å få gjennomgangstrafikken vekk fra boligområda.

TEKST: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Påhoggsalven ble fyrte av i seks-tida om ettermiddagen mandag 15. mars. Da hadde Statens vegvesen allerede arbeidet et par måneder med å sikre og klargjøre anleggsområdet. Til påske var tunneldriverne kommet 15 meter inn i fjellet.

## – Endelig!

– Vi følte at en lang venteperiode var over. Vi var i gang - og vi så en åpning, sier Torgeir Olsen, leder for Storhaug bydelsutvalg.

Åpningen Olsen så i fjellet etter den første salven, skal etter hvert løse mange av de problemene Storhaug bydel sliter med i dag. Han mener at gjennom-

gangstrafikken virker hemmende på hele bydelen, og bremser både næringsutviklinga og utviklinga av bomiljøet. – Når vi får bort det meste av gjennomgangstrafikken, blir det mer interessant for barnefamilier å bosette seg i de områdene som til nå har vært plaget med stor trafikk. Både eldre beboere, og ikke minst skolebarna, vil føle seg tryggere. Folk som bor i de områdene som har vært mest belasta til nå, vil få et nytt liv. Det vil også åpne seg nye muligheter for næringsutvikling. Tunnelen er det viktigste og beste som kunne skje Storhaug, sier Torgeir Olsen.

– Derfor var vi så glade og følte at vi måtte markere at arbeidet med tunnelen endelig er i gang. Nå har vi ikke

lenger bare et prosjekt i det blå, men ei ventetid med tidsbegrensning, sier lederen for bydelsutvalget.

## Feiret smellet

Vegvesenet hadde ikke planlagt noen markering av påhoggsalven, men var klar til å ta imot folk som var interesserte i å være til stede.

Sikringsarbeider før sprengningen gjorde at salven ble fyrte av et par timer seinere enn først annonsert, og derfor var det ikke så veldig mange som var til stede under sjølve smellet.

– Men noen var det, blant annet folk fra bydelsutvalget. Dessuten kom en del barn alene ned til anlegget. Alle ble tatt imot og plassert i ly for eventuell steinsprut, sier anleggsleder Odd Magnar



*Første salve på Storhaugtunnelen var god grunn å feire, mente beboerne. Nylund skoles musikkorps spilte og skytebas Asgeir Nordtveit fikk blomster for innsatsen.*

Foto: Odd Magnar Nerland



*Nettene som skjermer mot steinsprut er laga av solide trålpøser. Tunnelarbeider Olav J. Stokknes gjør klar til første salve på Storhaugtunnelen.*

Foto: Birgit Høiland Gudmestad



*Alle sprengninger blir sikra, og de som skjer utenfor tunnelen blir sikra ekstra godt. Først blir det lagt over tunge gumnimatter, deretter blir det hengt opp nettinggardiner som skal fange opp eventuell steinsprut.*

Foto: Odd Magnar Nerland



*Hullene til sprengladningene blir boret inn i fjellet med denne riggen. I løpet av en arbeidsdag kan tunnelgjengen bore, lade og sprengne to salver.*

Foto: Birgit Høiland Gudmestad

Nerland. Men det ble ingen steinsprut, alt gikk helt etter planen.

– Etter at salven var fyrt av, krelte det fram voksne og unger med musikkinstrument. Det virket som om smellet var signalet om at det var på tide å komme ut og feire, forteller anleggsleder Nerland.

Dermed ble det tunnelarbeid for full janitsjarmusikk, besørget av Nylund skoles musikkorps. Bydelsutvalget overrakte også blomster til skytebasen, Asgeir Nordtveit.

### Sikrer med matter og nett

Tunnelarbeid i et så tett befolket område som Storhaug, krever omhyggelig sikring. Stedet der sjølve ladningen er plassert blir sikra med tunge gumnimatter, deretter blir det hengt over et nett for å hindre sprut oppover og til slutt blir et nettinggardin dradd på plass for å hindre sprut bakover. Nettene er laga av solide trålpøser. Det blir heller ikke brukt fulle salver ennå. De første salvene tar bare ut deler av tverrsnittet, og har også redusert høyde. Dette blir gjort for å holde rystelsene på et lavt nivå, for å få et sikkert tunnelpåhogg og for hele tiden å ha full kontroll over arbeidet.

– Vi har valgt å sprengne oppdelte salver. Når vi kommer lenger inn, omtrent 40 meter fra inngangen, skal vi også bruke reduserte salvelengder. Det er fordi vi i dette området har mindre fjelloverdekning. I tillegg skal vi systematisk injisere betong i fjellet for å sikre oss mot lekkasjer, sier Nerland.

### Fullt kjøør fra 06 til 22

Men før vegvesenets tunnelgjeng kommer så langt inn i fjellet, er det en del kubikk som må tas ut. Hver salve som blir fyrt av blir varsla med sirene, og slik vil det fortsette til arbeidet er kommet så langt inn at det ikke lenger er noen som helst fare for at det kan bli steinsprut utenfor tunnelinngangen.

– Folk på Storhaug vil nok både høre og føle oss i tida framover. Men vi måler alle rystelser, og alle har vært langt under grensene for det som er skadelig for folk eller bygninger, sier Odd Magnar Nerland.

– Tunnelarbeidet er delt i to skift med ti mann på hvert, som arbeider fra klokka seks til 22 fra mandag til fredag. Vegvesenet har tillatelse til å holde på helt til klokka 23, og vil utover våren benytte seg av det.

# Sandnes trafikkstasjon går over i historien

I midten av juni blir dørene på Sandnes trafikkstasjon stengde for siste gong. Dei tilsette går tilbake til å arbeida ved Stavanger trafikkstasjon på heiltid, og kundane på Sandnes må òg reisa til Mariero når dei ønskjer kontakt med vegvesenet.

Kontorpersonale og sensorar frå Stavanger trafikkstasjon har hatt turnus på Sandnes. Der har dei teke seg av slikt som har med førarkort å gjera, og har i tillegg teke imot registreringsmerke. Vegvesenet leiger husrom av ein bilforretning på Vibemyr, og lokalet er opprinneleg bygd som utstillingshall for bilar. Leigeavtalen går ut 30. juni.

## Førarprøver

Det skal byggjast ny trafikkstasjon på Forus industriområde, og denne skal stå ferdig hausten 2000. Då var det uansett meininga at trafikkstasjonane i Sandnes og Stavanger skulle slåast saman og flyttast dit, under namnet Stavanger trafikkstasjon.

– Me er åtte damer som jobber eit par veker i Stavanger og eit par veker på Sandnes. I tillegg har me sensorane som kjem til Sandnes for å avvikla køyreprøver. Me har ope kvar dag fem dagar i veka, fortel Berit Lomeland og Bjørg Bollestad, som var på jobb då Rygjavegen var innoom ein dag tidleg i april.

Båe seier at dei har likt seg på Sandnes, men er samde om at dei fysiske arbeids-tilhøva ikkje har vore dei beste.

– Ventilasjonen er dårleg, det er iskaldt om vinteren og altfor varmt om sommaren. I Stavanger er det større tilhøve, fleire kollegaer og meir kompetanse. Det kan bli litt stille her, innimellom. Når me ikkje tek oss av kundar er det ikkje særleg anna me kan bruka tida vår til, seier Berit Lomeland.

Bjørg Bollestad tykkjer det er trist å flytta frå Sandnes trafikkstasjon, og ho meiner det er kort tid å flytta inn til Stavanger berre for den tida det tek å byggja ny stasjon på Forus. Ho hadde ikkje hatt noko imot å venta litt og heller flytta direkte dit.

– Men det kan bli hyggeleg òg, å vera alle under same tak, meiner ho.

## – Tungvint for kundane

Gunvor Robertsen er kontormedarbeidar ved Sandnes sjåførskole, og har mykje kontakt med trafikkstasjonen. Ho følgjer elevane til førarprøvene.

– Eg vil sakna stasjonen. Det blir meir tungvint, og vil ta lenger tid å koma

seg til Mariero. Dette har vore greitt for elevane, mange har sykla til trafikkstasjonen. Her har det heller ikkje vore særleg lange køar, og det ser eg for meg at det kan bli i Stavanger, seier Gunvor Robertsen.

– Det komande året blir ein test på korleis det blir å samla alt på ein stad. Det er sjølv sagt ikkje ideelt, her på Mariero er det trøngt nok frå før, men med litt tilpassingar skal det gå bra. Me kjem til å auka aktiviteten med om lag 50 prosent, ettersom 1/3 av førarprøvene til no har gått føre seg på Sandnes. Så det vil merkast, stadfestar Dag Folkestad, leiar for Stavanger trafikkstasjon.

– Når me får nybygget på Forus ferdig og flyttar dit, skal me bli landets mest effektive trafikkstasjon, seier han vidare.

## – Luksus

- Samanslåinga av trafikkstasjonane i Sandnes og Stavanger blir gjort for å effektivisera verksemda og redusera administrasjonskostnadene. To stader som administrerer førarprøver med berre elleve kilometers avstand, er



Ved Sandnes trafikkstasjon har «biltilsynet» oversett alle protester frå profilansvarleg ved vegkontoret, og overlevd omorganiseringa i 1995. Men no stenger stasjonen for godt, dei gamle skilta blir skrudde ned og aktiviteten blir flytta til Stavanger.

Gunvor Robertsen arbeider ved Sandnes sjåførskole, og er dermed regelmessig kunde ved Sandnes trafikkstasjon. Ho vil sakna servicen ho får frå Bjørg Bollestad (t.v.) og Berit Lomeland.



luksus. Det har ikkje vegvesenet råd til å oppretthalda. Dette kan bli eit litt dårlegare tilbud for elevane på Sandnes, men eg har òg høyrte folk har sagt at det er enklare å ta seg fram kollektivt til Mariero enn til Vibemyr. Totalt trur eg ikkje det blir nokon stor reduksjon på servicen, seier Folkestad. Han viser også til at det har vore svært dårlege fysiske arbeidstilhøve på Sandnes, og seier at dei tilsette har klagd på det. Dessutan er det tryggare å arbeida på ein større stasjon.

– På Sandnes har dei kontortilsette av og til kjent seg utrygge og aleine når dei har fått sinte og kranglete kundar, trass i at me alltid har minst to på jobb. Det har me nettopp for at dei skal kjenna seg tryggare, men det er urasjonelt i forhold til arbeidsmengden, seier Dag Folkestad.

Når den nye trafikkstasjonen står ferdig på Forus – den blir forresten liggjande i Sola kommune – vil den bli heitande Stavanger trafikkstasjon og aleine utgjera Midt-Rogaland trafikk-distrikt.



Frå anleggsarbeidet. Til venstre Arne Sakarias Tveit frå entreprennøren Sakarias Nesheim A/S, som utførte gravearbeidet. Til høgre Ivar Seime frå Statens vegvesen. Ivar arbeider for tida på Trekantsambandet i Hordaland, men hadde ein avstikkar på nokre dagar til Tysvær for å vera skytcbas for sprengingsarbeidet ved Haukås. Foto: Harald Sel

## Naudhjelp til Tysvær

Langs E 39 ved Haukås i Tysvær blir skulevegen no tryggja med ein gang- og sykkelveg, etter sterkt påtrykk frå foreldre. Det er ganske enkelt snakk om naudhjelp, meiner Bjarne Espedal ved trafikkavdelinga, og fortel at den vesle vegstubben det her er snakk om var svært uoversiktleg. Den nye gang- og sykkelvegen er 220 meter lang, fire meter brei, og er skilt frå køyrebanen med eit rekkverk.

Ifølgje anleggsleiar Harald Nordnes ved trafikkstasjonen i Haugesund, kjem totalkostnadene på gang- og sykkelvegen til å bli rundt 300 000 kr. Tysvær kommune har bidratt med 100 000 kr til prosjektet.

Nordnes opplyser at vegen no berre manglar grusing før han er klar til bruk.

Tekst: Berit Lunde

## PRODUKTIVITETSLØNN

I forhandlingsmøte 9. mars er det inngått avtale om å vidareføra ordninga med produktivitetsslønn i produksjonsavdelingane. I to år har ein hatt ei forsøksordning med produktivitetsslønn og erfaringane har vore gode. Ordninga er basert på prinsippet om overskotsdeling.

I den nye avtalen heiter det at produktivitetsslønnsavtale kan inngås på konkrete prosjekt, der det er inngått avtale med utbyggingsavdelinga eller trafikkavdelinga i eige fylke eller ei avdeling i eit anna fylke.

Produksjonssjefen ved kvart vegkontor har fullmakt til å inngå avtale med arbeidstakarane sine representantar. Avtalen skal vera basert på rett marknadspris.

Avtalen om produktivitetsslønn gjeld inntil vidare, og kan med ein månads varsel seiast opp av ein av partane.



*Femåringane Kåre Vilhem Veland (l.v.) og Birger Heimdal er klare til den offisielle opninga, som blei markert ved at dei drog av bandet som var strekt over vegen. Då dei fekk klarsignal frå vegsjef Tor Geir Espedal og ordførar Kjell Arvid Svendsen, tok dei ut så sykkelhjula spanu mot asfalten.*

# Sykkelvegopning i rasande fart

Kåre Vilhem og Birger tok ut på trehjulsyklane så det spanu i asfalten. Til syklane var det knytta nasjonalband, som igjen var festa til snora over den nye gang- og sykkelvegen. I ein rasande fart drog dei bort snora og eit nytt trafikksikrings og miljøprosjekt var offisielt opna.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Barna i Avaldsnes barnehage var heidersgjestene då den nye gang- og sykkelvegen mellom Hinderaker og Avaldsnes på Karmøy blei opna. To av ungane, Kåre Vilhem Veland og Birger Heimdal, hadde attpåtil det

ærefulle oppdraget å opna vegen. Etter den offisielle opninga var det servering av bollar, brus og kaffi ved Skei idrettshus.

Me møtte ein feststemt barneflokk og ein flokk av glade foreldre og barnehagetilsette under opningsmarkeringa. Med den nye gang- og sykkelvegen vil både unge og eldre i området få ein

*Statens vegvesen sin prosjektleiar Tor Oscar Walskaar deler ut kaker og brus til ungane frå Avaldsnes barnehage.*



tryggare og trivelegare veg mellom heim, barnehage, skule og butikk. Den nye gang- og sykkelvegen er 1,7 km og går langs fylkesveg 847. 250 meter av fylkesvegen er også lagt om, ein del avkjørslar er gjort betre eller lagt om og det er montert gatelys på strekninga. Prosjektet inngår i den såkalla Karmøy-pakka som omfattar åtte gang- og sykkelvegprosjekt med ei totalramme på 44,9 millionar 1999-kroner. Karmøy kommune har løyvd 26 millionar kroner og i tillegg vil kommunen forskottera 6,8 millionar. Statens vegvesen har avsett 6,8 millionar kroner til Karmøy-pakka. Hinderaker-Avaldsnes er den femte fullførte gang- og sykkelvegen i Karmøy-pakka. Arbeidet har kosta 5,9 millionar kroner. Karmøy kommune har betalt 1,9 millionar av denne summen og har i tillegg forskottert 1,9 millionar.



## DEI SOM BYGDE VEGEN

Sykkelvegen mellom Hinderaker og Avaldsnes er bygd av Statens vegvesen i eigen regi. Her er fire av dei fem som har arbeidd ved anlegget i heile byggeperioden på omlag sju månader. Frå v.: Helge Førland, Svein Reidar Lilleskog, Bjørn Bårdsen og Lars Øyvind Brekke. Edvin Skjølingstad var ikkje til stades under opninga.



*Liten grunn til å ta dette fareskiltet på alvor. Endå er det ei stund til vinteren slepp taket og hølingen skal kryssa vegen mellom fjøs og beite.*

## Kyr og skilt – inne og ute

TEKST. HARALD SEL FOTO: LARS EIDE

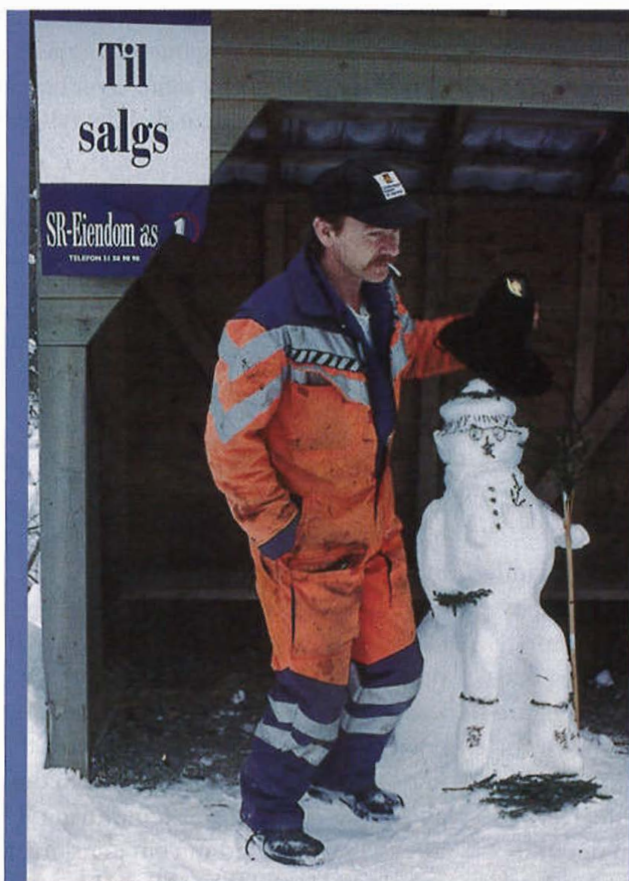
For mange bønder er det eit problem at ein må kryssa trafikkert veg når hølingen skal drivast mellom fjøs og beite.

Statens vegvesen samarbeider med Rogaland bondelag for å finna fram til tiltak som reduserer ulempene. Eit tiltak er å setta opp skilt som varslar at ein kjem til eit «fotgjengarfelt» for kyr.

Eit vilkår for å få sett opp slike skilt, er at bonden sjøl skal ha ansvaret for å skru skiltet ned om hausten, når kyrne blir sett på båsen. Tilsvarande er det bonden sitt ansvar å skru skiltet opp att når beitesesongen tek til.

Når dette nummeret av Rygjavegen kjem ut er det mai månad. Me gler oss over at ein vinter er over. Våryre kyr slepp ut på beite, etter ein lang vinter i fjøset. Og mange ku-fareskilt får også

lufta seg igjen, etter ein vinter innandørs, – men ikkje alle. Skiltet på biletet har stått ute heile vinteren, utan mål og meining. Lars Eide ved trafikkavdelinga kan fortelja at fleire av desse skilta står ute heile vinteren. Han tykkjer det er synd at ein del bønder ikkje held sin del av avtalen. Dette fører til mindre respekt for skiltet, og kan føra til større trafikkfare når dyra skal drivast over vegen.



## Ein vinter er over

Då vinteren storma som verst, tok ei snøkone bustad i eit venteskur ved fylkesveg 632 mellom Vadla og Suldal. Ei tid var Jan Hjorteland ein flittig gjest i skuret.

Men han mista interessa for dama. Grunnen skal vera at ho var i kaldaste laget.

Etter kvart blei livet einsleg for snøkona.

Dessutan stunda det mot vår. Venteskuret var så avgjort ingen høveleg sommarbustad for eit iskaldt kvinnemenneske.

Ho fann det like godt å selja heile kåken.

Rett før Rygjavegen går i trykken opplyser SR-Eiendom A/S at ingen har meldt seg interesserte i å kjøpa. Og snøkona, – ho har berre reist.

*Jan Hjorteland på veg ut frå venteskuret etter gjesting hos snøkona.*

Foto: Karl E. Grude

# Gammal byggjeskikk inn i neste årtusen

Statens vegvesen Rogaland tek opp ein gammal tradisjon når me no byggjer ei steinkvelvbru mellom Åros og Sogndalstrand i Sokndal kommune. I 20-åra vart byggjeskikken frå 1600-talet forlatt for meir moderne konstruksjonar og material.



TEKST OG FOTO:  
BIRGIT HØILAND CUDMESTAD

Når steinkvelvbrua no kjem att på tampen av århundret, er det i kraft av sine estetiske verdiar at ho har danka ut konkurrerande betongkonstruksjonar. Det er ikkje billeg å byggja steinkvelvbru i 1999. Produksjonskalkylen er på 4,2 millionar kroner for sjølve brua, men den kan ganske sikkert sprekka, meiner Hilmar Selseng. Han er overingeniør med Statens vegvesen Rogaland og har planlagd og prosjektert Åros bru.

– Me kan ikkje vita sikkert kva sluttprisen vil bli. Korkje me som planlegg eller arbeidarane ute har erfaring med slike prosjekt, det har jo ikkje blitt bygd nokon steinkvelvbru på lang tid, seier Selseng.

Det som er sikkert, er at ei moderne betongbru ville blitt mykje rimelegare. Og mykje styggare, er dei fleste samde om. Betongalternativet som vart greia ut for Åros bru ville kome på 2,8 millionar kroner i 1999.

## Ei veslesyster frå 1882

Føresetnaden for å velja det dyre

alternativet, er at brua skal gli naturleg inn i det gamle, freda trehusmiljøet frå seglskutetida som er bevart i Sogndalstrand. Ho skal òg harmonera med den gamle brua frå 1882 som frå før bind Strando saman med Åros. Denne brua vart renovert av vegvesenet i 1989, men er for smal og svak til aleine å ta seg av dagens trafikk.

Den nye brua blir mellom 7,5 og 8,3 meter brei og får eit køyrefelt i kvar retning. Breidda varierer for å kompensera for ei kurve på strandsida. Bruspenet blir på 25 meter frå landkar til landkar, og på det høgaste vil ho raga om lag 8,5 meter over vassflata. Sjølve buen er ein meter høg, og får ei eigenvekt på om lag 630 tonn.

## Borerigg, feisel og slegge

Midt i januar byrja arbeidet med landkara. 1. februar starta oppsetjinga av fagverksdragarane, det vil seia forskalinga. Denne blir laga i jern, og ikkje i treverk slik det vart gjort i tidlegare tider.

– Før i tida bygde dei òg store bruer, og brukte treverk som støtte. Det kunne me òg ha gjort, men det ville vorte mykje dyrare. Me har moderne

forskalingssystem som er så gode at det er meir fornuftig å bruke dei, seier Selseng.

Etter at buen er sett opp, skal det leggjast tredekke oppå den. Deretter skal steinen leggjast på og buen byggjast opp. Buen blir laga av stein. Over buen og mellom overmurane skal det fyllast magerbetong.

Kilinga av steinen byrja på Titania før jul. Grovarbeidet blir gjort i steinbrotet på Tellnes, deretter blir steinblokkene frakta til Åros og finneisla der.

Arbeidarane bruker moderne reiskap; borerigg, gravemaskin og kraner, så arbeidet er ikkje på langt nær så slit-samt som det var då dei eldre steinkvelvbruene vart laga. Likevel er det hardt arbeid. Handbor, feisel og slegge blir brukt til finjustering av steinblokkene.

– Me brukar både gamle og nyare metodar, avhengig av kva som er mest praktisk. Arbeidarane må læra etter kvart som dei jobbar, sidan det ikkje er så mykje kompetanse att akkurat når det gjeld steinkvelvbruer. Ein del av dei har erfaring frå steinmuring. I tillegg har me leigd inn ein pensjonist som konsulent. Henry Nesvold,



*Moderne forskalingssystem i jern skal halda oppe den nye steinkvelvbrua mellom Åros og Strando. På toppen tronar Karl Riska og Pål Fuglestad.*

tidlegare vegmeister, var med på å restaurera den gamle brua i Sogndalstrand i 1989. Planleggjing og konstruksjon har me gjort med moderne EDB-verktøy, seier Selseng.

### Lokalt byggjematerial

Åros bru blir bygd i anortosit. Han er teken ut or fjellet på Tellnes, og det blir sagt at den viktigaste eigenskapen til denne steinen er at han er lokal. Han er ikkje spesielt enkel å bearbeida, men han er sterk – mykje sterkare enn betong. Dessutan finst han i store mengder i eit etablert industrimiljø, slik at det ikkje er særskilde praktiske utfordringar i samband med å hogga han ut.

Utpå seinsommaren skal brua vera ferdig. Då skal jernforskalinga som har halde 630 tonn stein på plass, takast vekk, og brua skal spennast seg tvers over elva, halden oppe av sitt eige trykk. Og dersom dagens arbeidarar og ingeniørar har gjort ein like god jobb som kollegaene deira gjorde på 1600-talet, skal folk kunna ferdast trygt over Åros bru halvveges inn i neste årtusen – og kanskje endå lenger.

## Eit nytt praktbyggverk

Odd Jacobsen kjenner historien betre enn dei fleste. Sjøl bur 81-åringen i ladestadens eldste hus; bygd i 1763. Tett ved ligg den verna steinkvelvbrua frå 1882. Den nye brua vil etter kvart føya seg inn i rekka av kulturminne, meiner lokalpatrioten.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Det var ingen livskraftig småby Odd Jacobsen vaks opp i på 20- og 30-talet. Sogndalstrand ladested hadde si velmaktstid rundt 1880. Ved århundreskiftet starta nedgangstida.

Skipsfarten gjekk det meir eller mindre ut med og det var stagnasjon innan handverk og kjøpmannskap.

– Eg begynte som bakarlarling hos Nils Foldøy då eg var 14 år, i 1931. Då var han den einaste som dreiv bakeri, men på slutten av 1800-talet var det seks bakarar. I 1930 var det knapt nok seks butikkar att på heila Strando, fortel Odd. Og nedgangen heldt fram. I 1944 vedtok naziststyret at Sogndalstrand ladested skulle slås saman med landkommunen Sokndal. Hauge i Dalane vaks fram som handels-, service- og administrasjonssenter i Sokndal kommune. Etter kvart mista Strando det meste; stagnasjon og forfall prega den gamle småbyen.

– Postkontoret, biblioteket og forretningane blei nedlagde. Eg sat sjøl i bankstyret, då me vedtok samanslåing med Sokndal Landsogns Sparebank og nedlegging av kontoret på Strando. Det var vemodig og vondt, minnes Odd Jacobsen.



*Odd Jacobsen med huset der han bur i bakgrunnen. Det såkalla Schmidthuset på Strando, bygd i 1763.*

– Men i dag er det nytt oppsving som pregar Strando.

– Ja, det skal vera vist. Særleg om somrane kryr det av menneske i gata. Eg kjem stadig i prat med folk, både rogalendingar og meir langvegssfarande. Det likar eg, seier Odd Jacobsen. Han meiner at mange fortener takk for oppsvinget og for gjenoppdaginga av den vakre og særprega strandstaden. Men Eli Laupstad Omdal sitt engasjement og pågangsmot i arbeidet med å starta kafe- og reiselivsverksemd har hatt særleg mykje å seia.

Odd Jacobsen er også raus i sin omtale av Statens vegvesen.

– Det er flott at vegvesenet var viljug til å ta opp den gamle brubyggingskunsten, og at dei fann det verdt å bruka dei eksta kronene som vil gå med til å byggja steinkvelvbru. Eg er sikker på at brua vil bli ein ny attraksjon. Nesten dagleg går eg turen rundt om Åros, Årstad og Haua. Då får eg fylgja med i arbeidet og framdrifta frå begge sidene av åno. I går gjekk eg forresten runden to gonger. Det er 12 kilometer til saman, men eg kosar me på turane og gler meg over det eg får sjå, seier den spreke 81-åringen.

# Jubel på Krambua

– Eg kan selja mange ekstra kaffikoppar på grunn av den brua, smiler Eli Laupstad Omdal. Kafeverten og hotelleigaren på Strando er lukkeleg for at steinbrukonseptet vann fram.

– Tenk så fælt det ville sett ut med ei moderne betongbru!



*Steinkvelvbrua fell i smak hos Eli Laupstad Omdal på Krambua kafé.*

TEKST OG FOTO:  
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Krambua kafé i Sogndalstrand er tufta på solide tradisjonar. Her heldt Wige kolonial hus fram til januar 1994. Dette var den siste butikken på Strando, og det såg ut til at tida då Sogndalsstrand var eit handelssentrum definitivt var forbi.

– Me var ein kameratgjeng som tykte det var for gale at det skulle vera slutt på all handelsverksemd på Strando. Det gamle trehusmiljøet trekte til seg turistar, men det fanst ingen stad der dei kunne gå inn, seier Eli Laupstad Omdal.

– Sommaren 1994 lånte me benkar og bord på Titania og rigga oss til i den gamle kolonialen, jobba på dognad og selde kaffi og lappar for ti kroner stykket – så enkelt som det går an. Det gjekk betre enn venta. Utpå hausten vart det klart for meg at det ville vera for gale å leggja ned verksemda. Etter å ha tenkt meg grundig om, bestemte eg meg for å satsa vidare. I desember overtok eg for å driva etter vanlege forretningsvilkår, seier Laupstad Omdal.

No er Krambua kafé open om sommaren, i påsken og på søndagane i vinterhalvåret. Laupstad Omdal har dessutan kjøpt tre andre hus på Strando og innreia Sogndalstrand kulturhotell. Det gamle fengselet på Strando inngår i konseptet, omgjort til skjenkestove. Mange av husa i Sogndalstrand er restaurerte, og fleire står for tur. Om lag 40 menneske bur i området, både pensjonistar og yngre familiar. I tillegg til kafeen og hotellet er det opna landhandel og kaffisalong, verkstad for grafisk design, Bula husflidsutsal og Fru Hansens snurrepiperier. Det siste er ein brukt- og antikvitetsforretning.

– Åros bru blir unik. Ei moderne betongbru i dette miljøet ville ikkje vorte fint, og eg jubla då eg hørde at vegvesenet ville spandera dei ekstra pengane det kostar å få til ei bru som er estetisk, seier Eli Laupstad Omdal.

– Det har alt å seia for heilskapen i miljøet at ikkje brua blir eit skjeringspunkt mellom det nye og det gamle. I tillegg kjem truleg brua i seg sjølv til å bli ein attraksjon som trekkjer til seg turistar. Tenk så mange ekstra kaffikoppar eg kan selja på grunn av den brua!

## Steinkvelvbruer

Den første steinkvelvbrua som vart verna i Norge, er Smedbrua på gamle Kongsberg veg – den første norske køyrevegen, bygd av Kristian 4. i åra 1624–27. Dette var ei lita bru, med ei spennvidde på åtte meter.

Den største steinkvelvbrua som er bevart, er Skodjestraumen bru i Møre og Romsdal. Ho vart bygd i 1922, med eit spenn på 59 meter og ein total lengde på 82 meter.

Den eldste registrerte steinkvelvbrua i Rogaland er den første utgåva av Svanes bru (Litlå klopp) i Eigersund kommune. Ho vart bygd på 1700-talet og er om lag sju meter lang og to meter brei.

Dei fleste steinkvelvbruene i Rogaland er bygde på 1800-talet, og svært få er reiste etter 1905.

Strando bru i Sogndalstrand, bygd i 1882, kosta totalt 1200 kroner å byggja. Ho vart bygd av ein svensk entreprenør, Carl Frødin, og hans tilbod var opprinneleg på 1050 kroner. Under arbeidet vart både stillaser og det som alt var ferdig murt rive ned av ein flaum, og Sogndal ladested måtte ut med ei tilleggs-løyving på 150 kroner for å få arbeidet ferdig.

Den nyaste steinkvelvbrua (før Åros bru blir opna hausten 1999) er truleg Jori bru i Oppland. Ho vart bygd i 1941.

### Kjelder:

*Steinkvelvbruer. Veiledning. Et hefte som vegdirektoratet skal gje ut i løpet av 1999. Hilmar Selseng er medforfattar. Bruer og brubygging i Rogaland av Svein Magne Olsen*

# Sogndalstrand

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Sogndalstrand fekk status som lade-  
stad (bystatus) samtidig med Egersund.  
Det skjedde ved Kongeleg resolusjon  
av 16. juli 1798.

Utover på 1800-talet hadde staden ei  
god utvikling, særleg innan handel og  
skipsfart. På det meste var det regi-  
strert 35 seglskuter. I 1870 hadde  
Sogndalstrand 20 forretningar, to  
brennevinutsal, fire skjenkestover  
og fengsel. Folketalet var 526.  
Det vaks òg fram industri, mellom  
anna eitskipsverft. I 1886 blei Soggen-  
dal Spinderei & Væveri A/S etablert.  
Også ei fillemølle kom i drift.  
Spinneriet og fillemølla låg ved elva,  
ikkje langt frå staden der Åros bru  
blir bygd. Ved århundreskiftet hadde

spinneriet omlag 20 arbeidsplassar.  
Drifta blei innstilt etter krigen og  
eigarane reiv fabrikkbygningane.  
Mot slutten av 1800-talet gjekk det  
nedover med skipsfarten. Reiarane  
var ikkje på banen då dampskipa tok  
over. I 1885 var handelsflåten eit damp-  
skip og 12 seglskip. Frå rundt 1900 var  
det jamt slutt med skipsfartsnæringa.  
Under okkupasjonen vedtok nazi-  
styret at ladestaden skulle slås saman  
med Sokndal kommune frå 1. juli 1944.  
Etter krigen aksjonerte folk på Strando  
for å oppheva samanslutninga. Men  
strandstaden var ikkje lenger livs-  
kraftig nok til å stå på egne bein.  
Hauge i Dalane hadde vakse fram til  
eit felles handels- og servicesenter for  
dei to kommunane. Det gamle kom-  
munestyret i Sogndalstrand kom  
saman til sitt siste møte 4. september

*Etter mange år med  
stagnasjon og forfall  
er det på ny folkeliv  
og aktivitet på Strando.*



1945. Med seks mot seks stemmer gjekk  
dei inn for å oppretthalda saman-  
slutninga med Sokndal kommune.  
Ordføraren si dobbelstemme avgjorde  
utfallet.

**Kjelder:**

*Svend O. Barstad: Sokndal-bygden i tekst og bileder.  
Eige forlag, 1941. Sven Jonsson, Claus Egil Feyling, Amund  
Jacobsen: Sokndal gjennom 150 år. Sokndal kommune, 1987.*

## Fascinert av

## naturstein

**I store delar av livet sitt har Per Smedberg  
arbeidd med berg og fjell. Difor er  
det naturleg at han er fascinert  
av naturstein som byggemateriale.  
Smedberg gler seg storleg over  
den nye steinkvelvbrua. Attpåtil  
blir ho bygd av stein som er henta  
frå bergverket der han er gruvesjef.**

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Den tidlegare anleggsleiaren for Statens  
vegvesen på Suldalsvegen har i fleire  
år vore ein flittig gjest på Strando.  
Like sidan han flytta frå Suldal til  
Sokndal i 1980, for å overta stillinga  
på Titania A/S, har han nytta rund-  
turen Haa, Strando, Åros, Årstad som  
trimløype. I seinare år har det blitt  
stadig fleire turar berre til Strando, for  
å oppleve det spesielle miljøet, – rusla  
rundt i den gamle strandstaden, drikka

ein kopp kaffi eller nyta ein tallerken  
fiskesuppe på Krambua Cafe. I vinter  
har Per Smedberg i særleg grad fylgt  
med på arbeidet med Åros bru.

– Det er heilt fantastisk at det gjekk an  
å få bygd denne brua og at politikarane  
ga aksept for å bruka nokre pengar  
ekstra. Eg trur at brua kan bli eit  
moderne minnesmerke over gamal  
brubyggingskunst, samtidig som ho  
vil visa at gamal teknikk framleis er  
aktuell, seier han.

Som så mange andre, er Per Smedberg

*Per Smedberg med  
kaffikoppen på Krambua  
Cafe i Sogndalstrand.*



glad over det som har skjedd på  
Strando dei siste åra. Den nye stein-  
kvelvbrua føyer seg inn i rekka over  
gledelege ting og vil bli ein ny miljø-  
skapande faktor, trur han.

# Produksjonsavdelingen forny<sup>r</sup> seg

– men reduserer  
investeringene

TEKST OG FOTO: JOHANNES BØ

Investeringsmidler til biler og maskiner er for 1999 på 9 mill. kr, en nedgang på ca. 40% i forhold til i fjor. Dette er en foreløpig reduksjon, inntil produksjonsavdelingene på landsbasis har fått skikkelig kartlagt materiellbehovet for fremtiden. Det er ting som tyder på at ressursene på materiellside er noe i overkant av det den fremtidige arbeidsmengden tilsier, og en vil derfor være litt føre var med investeringene nå en periode.

Av kjøpene i år er det spesialbiler og arbeidsredskaper som tar den store del av potten. Her er det i første rekke skiltbiler, slamsuger og store lastebiler med spesialutstyr for vintervedlikehold som blir fornyet. Avdelingen har også fått ombygd en lastebil til kroklyftkjøretøy. Dette vil gi en enkel og rasjonell mulighet til flytting av maskiner og redskaper i fremtiden. Videre kan nevnes at det blir kjøpt inn en såkalt støtpute som skal monteres bak på en utrangert lastebil, for sikring av arbeidsfolk under utsatte trafikkforhold.

På Nærbø vegstasjon arbeides det med å bygge opp en mobil kvern som skal male opp gamle asfaltflak. Dette er et FOU-prosjekt som blir delfinansiert av sentrale midler.

Ellers blir det som vanlig endel fornying av vinterutstyr, så som ploger, sand- og saltapperat, men ingen kjøp av varebiler/pick-uper til produksjonsavdelingen i år.



Terje Aardal demonstrerer her bruken av den nye kroklyftbilen.



Ny skiltbil til produksjonsområde nord (PON). Mercedes Ateco 817 med skap og baklister. Sjåfør Geir Strand har selv innredet skapet.



Sjåførene Kåre Taksdal og Kristian Gilje har fått prøvd den nye Mercedes Actros i vintervedlikeholdet i år.



Ny slamsuger til produksjonsområde sør (POS), MAN 32463 med påbygget FICO sugeaggregat. Dette er en stor investering og Helge Reidar Wick har vært i Finland for å bli opplært i å bruke bilen og utstyret.

# Meiningsfylt liv med alvorleg sjukdom

Korkje helsevesen, trygdeetat eller arbeidsmarknadsetat vart kopla inn då Tor Anstein Rosland ikkje lenger kunne utføra sin gamle jobb på grunn av sjukdom.

Eg var kjend med diagnosen multippel sklerose (MS) sidan 1986, men i 1992/1993 fekk eg sjansen til å koma i anna arbeid, fortel han.



TEKST: BERIT LUNDE  
FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Frå 1977 til 1992 var Tor Anstein Rosland vedlikehaldsarbeidar ved Nærbø vegstasjon, eit arbeid han trivdest godt med. Han dreg litt på det når me spør om han saknar utandørs arbeid, og innrømmer at i byrjinga gjorde han det. Men han innser at helsa er for dårleg til den jobben han hadde tidlegare, og er tilfreds med den «nye» arbeidssituasjonen.

## Velvilje

Eg hørde rykter om at det skulle opprettast vaktentral ved vegkontoret i Stavanger, og då eg i slutten av 1992 bad om å bli overflytta dit, var svaret positivt. Eg fekk også oppfylt ønsket om å halda fram med skiltarbeid og trafikksikringsarbeid.

## Ikkje bitter

Sjølv om MS er ein alvorleg diagnose å få, synest Tor Anstein, når alt kjem til alt, at han har vore heldig. Eg kan gå utan hjelpemiddel, og elles gjera svært mykje av det eg kunne før. I motsetnad til ein del andre handicap, har ikkje MS-en ført til at eg trong rehabilitering i den forstand at ting måtte lærast på nytt. Det er då heller ikkje mange hjelpe-

middel han brukar – dei er få og enkle: Ein brems bak på venstre stolthjul er godt å ha når venstre fot ikkje heilt har kontroll, og sko med gode, solide lërsålar gjer også kvardagen lettare. Som om han les tankane mine om at dette fort kan bli ei solskinshistorie, legg han til at også han sjølv sagt har sine tunge stunder.

## Familien uvurderleg

I tillegg til takksemd mot arbeidsgjeveren for måten tilhøva vart lagde til rette på, understrekar Tor Arnstein fleire gonger kor viktig familien var, og sikkert er, oppe i det heile. Dei har takla situasjonen utruleg bra, både kona og dei to, no vaksne, borna, seier han varmt. Han trur det å få ein sjukdom, eller på annan måte møte motgang i livet, gjev nytt perspektiv på mange ting.

– Til dømes var det stort å bli bestefar, på mange måtar ei større oppleving enn å bli far, meiner han, – for no tek eg ikkje lenger noko som sjølv sagt.

## Mindre overskot?

Dei fleste MS-ramma synest dei får mindre overskot fordi sjukdommen krev sitt, og Rosland meiner også å ha merka dette. Men for ein utanforståande blir spørsmålet då kva som var utgangspunktet, for sjølv i dag er han

ein uhyre aktiv mann.

Frå påske og fram til november drar han og kona minst annankvar helg til Sørlandet, kor dei nær Farsund eig ein gammal gard frå 1600-talet, som dei håpar å få fullt ut restaurert etter kvart. Det tek rundt to og ein halv time å køyra heimanfrå, men det syter dei ikkje med: – Me køyrer i eitt strekk til me er framme, og slappar heller av der. I tillegg er han svært engasjert i Kåsen idrettslag i Klepp, der han har hatt mange verv og mykje ansvar, mellom anna som handballtrenar.

## Jobben framleis viktig

I dag arbeider Tor Anstein altså ved vaktentralen som er ein del av veg- og trafikkseksjonen (TV). Der har han mellom anna ansvaret for vegarbeid-rapportar og rapportering til database-systemet Evita. I tillegg arbeider han for trafikkikkerhetsseksjonen (TT), blant anna med nyskilting. Me får inntrykk av at jobben er svært viktig for Tor Anstein, kanskje meir no enn tidlegare.

Å trivast i jobben er vel eit godt grunnlag for eit rikt sosialt liv, analyserer han, og legg til at han utan jobben truleg ville vore mykje meir isolert enn han er i dag.

– Eg er altfor rastlaus til å kunna gå heime, avsluttar han.

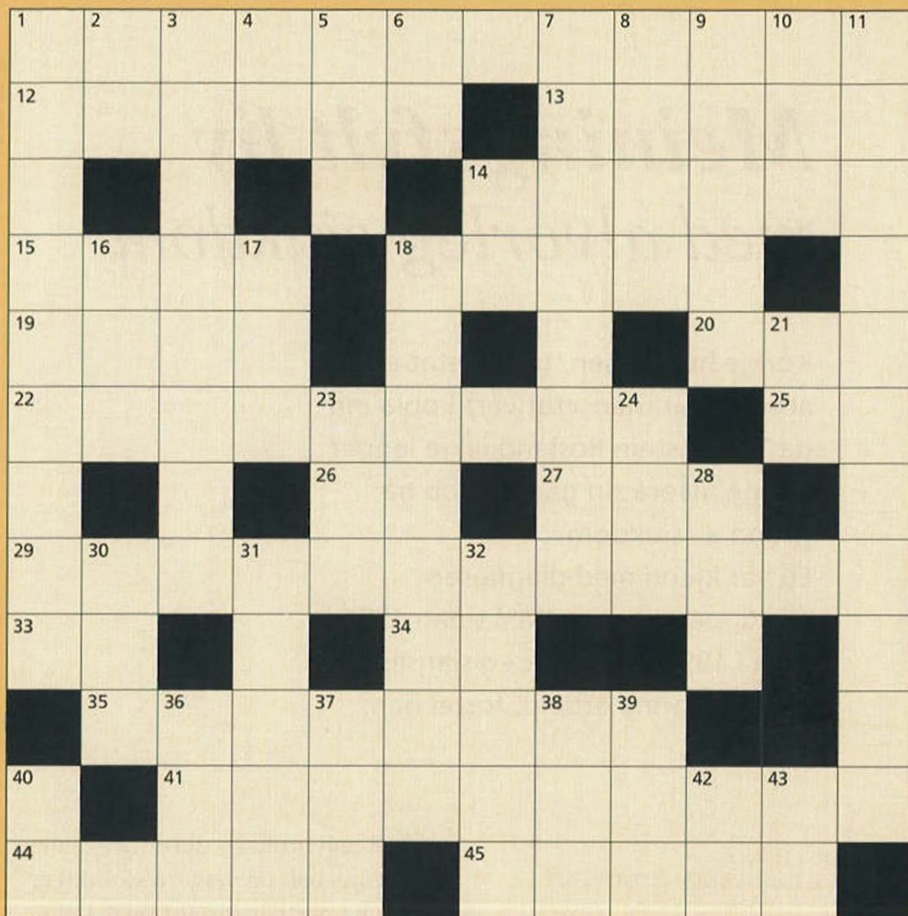
# KRYSSORD

## VANNRETT

1. Fast spalte i Rygjavegen
12. Pent strøk
13. Ser
14. Beslaglegge
15. Forstavelse (omv.)
18. Gammelt redskap
19. Preposisjon
20. Flokk
22. Mislyd
25. Organisasjon (omv.)
26. Del av Stortinget
29. Sammensetning
33. Dyr
34. Like
35. Sjørøveren (omv.)
41. Institusjon
44. Klossmaja
45. Langvarige (omv.)

## LODDRETT

1. Med visse mellomro
2. Pronomen (nyn.)
3. Kommune
4. Grunnstoff
5. Vokalen
6. Tidligere parti
7. Månedlig høydepunkt (b.f.)
8. Syng
9. Foretrekker
10. Arter
11. Radioprogram
14. Like
16. Lykkeønskning
17. Kunst
18. Motsetning
21. Hev
23. Like
24. Væske (dial.)
28. Redskap
30. Bare
31. Preposisjon
32. Komisk figur
36. Vokse
37. Guttenavn
38. Forstavelse (omv.)
39. Stolt
40. Bør
42. Mynt
43. Bekreftelse



nr. 2/99 B O K M Å L

Løsningen på kryssord nr 2/99 sendes til:

**RYGJAVEGEN**  
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 3. juni 1999

Innsendt av: .....

Adresse: .....



Rett løsning nr. 1/99

Vinnere av kryssord nr. 1/99

**Kontorgruppa i T3**  
Nærbo

**Eli Undheim**  
Nærbo

Vinnerne får tilsendt en klokkeradio

Frå venstre: Audun Løken (pensjonert maskinsjef), Martin Nødland, Per Østhus og Olav Øyvind Hamre (pensjonert vedlikeholdssjef).

• Frå venstre: Njål Hanasand, Georg Ullenes, Tor Geir Espedal og Bjørn Christian Grassdal. I bakgrunne står Jon Sjursen og festar Torleiv sin forteljarkunst til film.



*Dei lo og dei lo, – gapskratten runga i lokala på Byrkjedalstunet*



TEKST OG FOTO: HARALD SEL.

Dei har gjerne det ein kallar dobbel botn, historiane til Torleiv Haugvaldstad. Han har fanga opp enkle kvardagslege historiar, og han fortel dei på ein måte som får folk til å både le og tenkja. Ein del av det Torleiv fortel er sjølopplevd. Som ein histore i frå tida då han var informasjonsmedarbeidar på Rennfast og traff ein av grunneigarbøndene som var arg motstandar av prosjektet. Torleiv og bonden sto og prata rett ved veganlegget, der vegvesenet dreiv og bygde ein feundergang. Samtalen blei lang, og arbeidet med undergangen gjekk unna i eit tempo som tydeleg imponerte bonden. «Arbeidet går godt, ser eg», sa han.

## FORTELJARKUNST på sitt beste

Latteren ljoma i Byrkjedalstunet sine lokale, då Statens vegvesen sin eminente vitse- og skrøneforteljar, Torleiv Haugvaldstad, gjekk til filmen. I samfulle to timar dreiv han på. Opptaka blir tatt vare på i Statens vegvesen sitt historiske arkiv.

«Ja, her går det unna», svara Torleiv. «Eg høyrer at det skal gå godt i tunnelane og», sa bonden med ei spørjande tone. «Ja, der går det godt», svara Torleiv. «Der er med andre ord ingen ting å gleda seg over», konstaterte bonden og Rennfast-motstandaren.

Ein annan spesialitet er dei mest vanvittige skrønene. Som til dømes om soldaten på Mosterøy som dei skaut heime for å sleppa utgiftene med å rusta han ut til å sendast i krigen. Skrøne ja, men så avgjort ei alvorleg undertone midt i gapskratten. Og gapskratten fekk Torleiv fram under filminga. Forsamlinga som hadde fått ære av å vera publikum, hadde høyrte mange av historiane før -opp til

mange gonger, men like løye var det – denne gongen òg.

Som kjent gjorde Torleiv Haugvaldstad stor lukke under Kulturdagane på Norsk vegmuseum sommaren 1998, då han hadde ansvaret for «skrøneteltet». Etter Kulturdagane kom det oppmoding frå fleire, mellom anna frå Vegdirektoratet, om å festa forteljarkunsten til film. Lokalt er det Martin Nødland og Torleiv Tveit som har fylgt opp prosjektet. J.S. Film ved John Sjursen har ansvaret for videoopptak og redigering. Under filminga var også Torleiv Tveit med og styrde eit kamera. Utgiftene blir ikkje større enn ca. kr 5.000,- og blir dekkja av museums- og kulturmidlar.



Rune Sandven



Iris Åsbø



Ramnveig Iversen



Johan M. Berntsen

# Ein publikumsvennleg serviceetat?

Busemann i kontrollhallen, uniformert surpromp på vegen, «regel-firkanta» dame i luka på trafikkstasjonen. Rett som det er får me fortalt om dårleg kundebehandling. Ei sak har som oftast to sider, men også Statens vegvesen kan bli betre som publikumsretta serviceetat.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

– God kundebehandling er ei prioritert sak hos oss, seier distriktsleiar Rune Sandven ved Haugesund trafikkstasjon. Stasjonen har hatt ein ekstern konsulent, Marta Moberg, i arbeid for å sjå på publikumsservicen og finna fram til tiltak som kan gjera han betre.

## Interne konflikter rammar kundane

Rune Sandven fortel at ein del av prosjektet var basert på gruppearbeid. I gruppene var det med tilsette frå alle faggruppene. Ei viktig målsetting ved dette var å avdekka interne konflikter mellom fagområda og enkeltpersonar og deretter drøfta korleis ein kunne bli kvitt desse konfliktane.

– Me fekk gjort problema synlege. Ofte gjekk det på manglande eller dårleg intern kommunikasjon. I siste omgang gjekk dette ut over kundane. Utan god mellommenneskeleg behandling internt er det ikkje muleg med god ekstern behandling. Eit helvete internt fører også til at enkelte kundar opplever eit helvete,

seier Rune Sandven.

Distriktsleiaren meiner at ein har oppnådd resultat ved Haugesund trafikkstasjon. Ein har funne ut kor problem ligg og lagt ein strategi for å løysa dei. Arbeidet skal fylgjast opp utover i 1999.

## Periodisk kontroll

Periodisk bilkontroll, eller den såkalla EØS-kontrollen, blei innført frå 1. januar 1997. På dette området skal vegvesenet konkurrera med private verkstader. For å få kundar er det viktig at trafikkstasjonane har eit godt ord på seg som ein publikumsvennleg og serviceinnstilt kontrollstad. Mange føler nok at vegvesenet sine kontrollørar er strenge myndighetspersonar og gjerne litt firkanta i tillegg.

– Ein del har nok opplevd vegvesenet på denne måten, men det vil dei også oppleve på private verkstader, meiner Rune Sandven. Han peikar vidare på at vegvesenet ikkje har lov til å reparera på bilar som er til kontroll. Private verkstader kan i større grad reparera mindre ting på direkten, vegvesenet må skriva ut mangellapp. Me prøver





*God dialog i kontrollhallen på Haugesund vegstasjon mellom kontrollør Sigve Hasseløy og Gunn Evy Møller Widvey, som er inne med bilen sin til periodisk kontroll.*

likevel å vera smidige, legg han til.  
– Er det snakk om ei justering av lyset, så meiner eg at kontrolløren skal ta fram skrujernet og fiksa dette. Eller: Her må ei pære skiftast. Kunden får beskjed om at det kan han gjera sjøl, utan å få mangellapp.

### God dialog med kunden

Rune Sandven meiner at dei fleste kundane ved Haugesund trafikkstasjon føler seg godt behandla. Ein ting som mange set pris på ved periodisk kontroll er at kunden får vera med bilen gjennom hallen under kontrollen. Det får ein ikkje lov til ved verkstadkontroll.

Me var til stades mens Gunn Evy Møller Widvey sin bil var til saumfaring på Haugesund trafikkstasjon. Dersom denne kontrollen og dialogen mellom inspektør og kunde er representativ, har Statens vegvesen grunn til å vera fornøgd. Det var så visst ingen uniformert busemann som forklarte og kommenterte. Enkelte ting ved bilen bar merke av slitasje og kontrolløren fortalde sakleg og informativt om problem og verkstadrekningar

som var i vente.

– Eg hadde grua meg til kontrollen, men den servicen eg har fått her er heilt topp, sa Gunn Evy Møller Widvey etter at det heile var overstått.

### Høfleg og rettferdig

Johan M. Berntsen er mellom veteranane på Haugesund trafikkstasjon. Sidan 1962 har han kjørt førarprøver. Han møter ofte fāmælte og gjerne litt nervøse kandidatar.

– Eg gjer så godt eg kan for å roa dei ned og å vera høfleg og rettferdig, sier Johan M. Berntsen.

– Eg har ein fast rutine når eg møter ein kandidat. Eg seier goddag, handhelsar og presenterer meg. Så prøver eg å få augekontakt, det er gunstig. Så pratar eg litt hyggeleg. Innstillinga må vera at alt skal leggjast så godt til rette som råd for at kandidaten skal få visa sitt beste.

– Føler du at du klarar den målsettinga?  
– Ikkje alltid, men som regel. Det hender at elevtar takkar for behandlinga etter at dei har fått stryk. Det ser eg på som eit godt signal, seier Johan M. Berntsen.

### Blid mot sinte kundar

Ved ekspedisjonen på trafikkstasjonane kan det av og til gå hardt for seg, når ulike ting skal ordnast med førarkort, registreringar og andre ting.

– Det hender at me opplever folk som skikkelege kverulantar. Likevel skal me vera like blide og hyggelege. Det er ikkje så lett alltid, seier Rannveig Iversen.

Ho fortel at ho har ein slag strategi i slike tilfelle.

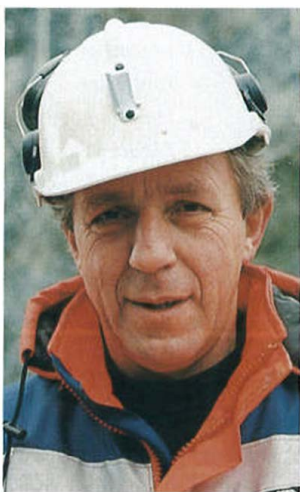
– Eg prøver å finna ut kva som ligg bak, når kunden hissar seg opp. Har eg gjort noko gale så beklagar eg. Eg prøver godsnakka med dei som kjeftar. Men dersom til dømes ein kunde manglar nødvendige papir, er me nøyddde til å seia frå. Som regel roar det seg ned.

Iris Åsbø innrømmer at ho av og til blir skikkelg sint på kundar. Då skal det ganske mykje sjøldisiplin til for ikkje å mista kontrollen og kjefta tilbake.

– Eg føler at eg brukar mykje av meg sjøl på å yta god service, og difor går det inn på meg når kundane likevel er sure og kjeftar, seier Iris Åsbø.

# Fire trekantpendlarar frå nordfylket

Fire rogalendingar arbeider på Trekantsambandet i Hordaland. Dette anlegget består av tre bruer, ein undersjøisk tunnel og over elleve kilometer veg, og skal binda saman øykommunane Bømlo, Stord og Fitjar og gje dei vegsamband til fastlandet.



*Det måtte ein rogalending til for å få sving på Europas lengste undersjøiske tunnel. Tor Kåre Austrheim frå Kopervik er byggjear for den nær åtte kilometer lange Bømlafjordtunnelen.*



*Ivar Seime (f.v.), Steinar Rullestad og Olav Tørresdal jobber i Valevåg på Trekantsambandet. Dei tre rogalendingane har mellom anna ansvaret for natursteinmuren i bakgrunnen.*

TEKST OG FOTO:  
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Ivar Seime, Steinar Rullestad og Olav Tørresdal er leigd ut til Statens vegvesen Hordaland, medan Tor Kåre Austrheim er tilsett i Hordaland på engasjement. Dei tre første arbeider i Valevåg, der dei har dyrka opp erstatningsjord for lokale gardbrukarar, løa opp murar og elles teke hand om anlegget på sørsida av Bømlafjorden. Dei er ikkje involverte i sjølve tunnelarbeidet.

– Me trivst godt, sjefar og formenn er greie og dagpendlinga er ikkje noko problem på fine vegar, seier dei tre. Dei veit førebels ikkje kor lenge «leige-forholdet» med hordalendingane vil vara, kontraktane deira blir reforhandla med korte mellomrom.

## Lang arbeidsveg

Tor Kåre Austrheim er byggjear for Bømlafjordtunnelen, og arbeider for Utbyggingsavdelinga i Hordaland. Han har hatt denne jobben sidan desember 1997, og reknar med å halda fram til utpå nyåret 2001. Tunnelen skal opnast 1. desember 2000.

Austrheim pendlar frå heimen i Kopervik til anleggskontoret på Stord, halvannan time kvar veg – kvar dag. – Det går an, men det er langt. Det hender eg overnattar. Det er ferja som heftar, for i tillegg til reisetida må eg rekna med ein del minutt ekstra for å vera sikker på at eg kjem med den båten eg har tenkt, seier han. Han ser fram til tunnelen blir køyrbar. Då kan han kutta reisetida med 30 minutt.

Trekantsambandet består av Storda-



brua, ei 1076 meter lang hengebru mellom Stord og øya Føyno, Bømlabrua, ei 990 meter lang hengebru mellom Nautøy og Spissøy og ei lågbru mellom Spissøy og Bømlo. I tillegg kjem det som blir Europas lengste undersjøiske tunnel, den 7820 meter lange Bømlafjordtunnelen. Det skal òg byggjast 11,3 kilometer vanleg veg for å knyta saman bruene og tunnelen. Mellom Bømlo og Stord blir det i tillegg gang- og sykkelveg. Trekantsambandet er det største enkeltstående samferdsleprosjektet i Norge for tida, og var i 1997 kostnadsrekna til 1,525 milliardar kroner.

## Erfaring frå Rennfast

– Som byggjear for tunnelen, er det min jobb å syta for at tidsfristar og kostnadsoverslag blir haldne, og å føresjå problem som kan oppstå. Det er som på eit kva som helst anna prosjekt, det er storleiken som gjer at akkurat dette er litt spesielt. Berre tunnelen har eit budsjett på ein halv milliard, seier Tor Kåre Austrheim. Som representant for forvaltningssida har han to kontrollingeniørar å halda styr på, tunneldrivarane og andre arbeidarar er organiserte under andre sjefar og formenn. Han har lang erfaring frå tilsvarende prosjekt, og var blant anna med på bygginga av dei undersjøiske tunnelane i Rennfast.

– Eg trivst med å jobba i Hordaland, det er liten skilnad frå å vera på eit prosjekt i Rogaland. Eg har ikkje mykje kontakt med dagleglivet på Vegkontoret i Bergen, når ein jobbar på eit prosjekt så er ein i ei verd for seg sjølv, seier Austrheim.

# Vinterferien som forsvann i snøføyka



*I Hunnedalen gjekk  
Kong Vinter amok,  
og sylte for ut  
brøytemannskapa  
ikkje vart arbeidslause*  
(Foto: John Sjørven)

TEKST: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Første veka i mars slo vinteren til for alvor. Dette var samstundes den store vinterferieveka i Rogaland, og denne kombinasjonen gjorde at både feriefolk, brøytemannskap og karane på vaktentralen fekk litt meir enn dei hadde spurt etter.

I løpet av veke ni kom det 1400 telefon-samtalar til vaktentralen. Det vanlege er 3-400 på ei veke. For å ta unna den store pågangen frå publikum og presse var det sett på dobbel skift.

Vind, snøfall og rasfare gjorde at fleire vegar måtte stengast, mellom anna Rv 45 Hunnedalsvegen. Også i låglandet måtte vegar stengast i periodar fordi tre blåste ned og vart liggjande i vegbanen. Det vart ikkje akkurat færre telefonar til vaktentralen av den grunn.

– Folk ringjer heimefrå før dei fer ut, dei ringer frå bilane medan dei er på veg og dei ringjer frå hyttene før dei skal heim. Ein del er ikkje nøgde berre med å spørja etter tilhøva på vegen, dei vil gjerne ha full vèrmelding for heile vinterfjellet òg, med rasfare og skiføre. Me svarer når me kan, men det er jo ikkje denslags me prioriterer, seier Tor Anstein Rosland på vaktentralen. Ikkje alle hytteturistane i Hunnedalen tykte det var like greitt at vegen opp dit vart nattestengd nokre netter.

– Det hender me får litt kjeft på telefonen, ja, stadfesta Jakob Taksdal.

– Men det er ikkje så mykje. Me som jobbar på vaktentralen taklar slikt. Dessutan er dei sure telefonane i klart mindretal i forhold til dei positive, meiner han.

– Alt som sviv av brøytebilar er på vegen. Ein kan trygt seia at dette

vintervêret kom på feil stad til feil tid, sukka Jarl Honoré. Han sat med lunsjen på fanget og prøvde å svelja munnfullene mellom kvar telefon. Det var ikkje lett å rydde plass til ein lunsj-pause medan fleire telefonar kima på ein gong.



*Jarl Honoré, Tor Anstein Rosland og dei andre på vaktentralen hadde meir enn nok å gjera i vinterferien i mars.*

(Foto: Birgit Høiland Gudmestad)

# *Vegvokter av den gamle klassen*

TEKST OG FOTO: LARS EIDE

I februar mottok vi den triste meldingen om at Sigurd Drange var gått bort. Sigurd var en av de siste veivokterne av den gamle klassen. Han hadde sin rode som han passet med stor omtenk-somhet. Han hadde et eierforhold til sin vegrode og satte sin ære i å holde et godt vedlikehold på sin strekningen.

Sigurd begynte i etaten så tidlig som i 1934, fast fra 1936, hvor han virket som riksvegvedlikeholder på strekningen mellom Lyngodden (gamle kommunegrensen mellom Heskestad og Lund) ved Hovsvatnet, og opp til Heskestad. Senere ble det pålagt noen flere kilometer veg i retning Ualand, samt på den omklassifiserte kommunal veien til Eikeland.

Sigurd opplevde en voldsom omstilling i etaten fra han startet og til han sluttet høsten 1975. En verden som vi som arbeider i etaten idag ikke kjenner til. Fremkomstmiddel var enten beina eller sykkel, med redskapen over skulderen eller på bagasjebrettet. Senere tok han sertifikat, kjøpte seg bil, og ble således mobil.

Allt arbeid var tungt fysisk, grøfter ble spadd for hånd, all stikkrennerenski var med spade. Vegdekket var av grus, dette ble lappet for hånd med grus som ble spadd inn fra kantene av vegen. Skulle det tilføres grus i de første årene, var det med hest og kjerre som måtte lesses med hånd, og legges ut med hånd.

Det var et kjempefremskritt da den første maskinen kom til vedlikeholds-

gjengen på Moi. Med lastebilen kom òg planskraperen, som de høvlet veiene med. Her satt disse hedersmenn bakpå og sveivet og justerte ettersom veien var, uten beskyttelseshus i all slags vær. Vinterstid var enda tøffere, med snømåking og ishacking, alt med håndarbeid. Vi vet lite hva fysisk arbeid er idag, mot hva disse hedersmenn måtte tåle.

Sigurd var fysisk en kjempe. Steinen som ligger ved trappa i Drange idag, hvor han var født i 1911, løftet han til han var kommet opp i høg alder. Han kappet med guttene han var onkel til. Sigurd hadde alltid et kjempegodt humør. Var du så heldig å få han i tale en stund, gikk du alltid fra ham med



godt humør som han hadde smittet over på deg. Alle barn var glad i Sigurd da han alltid kunne skjemte og finne på historier til dem. Han var en mann en ble glad i, en romslig og rolig, gild kar.

Undertegnede var så heldig å få arbeide i lag med Sigurd under praksisåret i Statens vegvesen før skolegang; et år jeg husker med stor glede, både arbeids- og kameratmessig. Han lærte meg mye vegvedlikehold i dette året, viktigheten av å få et eier- og ansvarsforhold til arbeidet. Han la f.eks. stor vekt på å holde vannet borte, både langs og gjennom vegen. Vann var grusdekkenes verste fiende! Han lærte meg å kjenne de viktige elementene på vegnettet og hvor de er på strekningen. Det være seg en problemplass med snø, når en hadde en spesiell vindretning, problem med stikkrenner, hvor de var ved stor vannføring etc etc. Dette betyr kjennskap til vegnettet.

Sigurd hadde òg en liten gård i Drange, akkurat der en kjører ned i den bratte Drangsdalen. Her hadde han lenge sauer som en hobby, og dyrket ellers grønnsaker. Småviltjakt likte han òg svært godt, så han var veldig godt kjent i heia rundt Drange. Dagny, som Sigurd var gift med i over 60 år, overlevde ham med fem dager, slik at de to som hadde fulgt hverandre hele livet, ble fulgt sammen til siste hvilested 3. mars.

Vi takker Sigurd for vel gjort livsløp, og lyser fred over hans minne.

*Lasse*



**Berit Lunde**

Informasjonsmedarbeidar  
Vegkontoret frå 6. april

Berit er utdanna journalist og skal arbeida ved infotenesta. Ordninga er eit arbeidsmarknadstiltak i regi av Arbeidsmarknadsetaten, og er meint å vara i eitt år. Berit har tidlegare jobba som korrekturlesar og informasjonsmedarbeidar i ein ideell organisasjon.

#### VARIABEL LØNN:

### Sett deg inn i rutinene

På personalseksjonen ved vegkontoret har dei til tider hatt mykje feil når det gjeld variabel løn (altså føring av overtid, avspasering osv), og derfor vedtok leiarmøtet for ei tid sidan å gjere arbeidet lettare for seksjonen. Det går ut på at me returnerar feil til den som har anvist, og hittil har det gitt gode resultat. Me har mindre feilprosent no, fortel Bjørg Marit Håland, som er konsulent ved personalseksjonen.

#### Sender tilbake

Me skal alle ha løn som fortent, men få av oss anar nok kor innfløkte rutinar som ligg til grunn for den enkle lønsslippen me mottar med påfølgjande overføring til vår eigen konto.

– Ei tid var me svært frustrerte over alle feila som førekom i samband med variabel løn, reiseoppgjer og anna som kjem i tillegg til ordinær løn, fortel Bjørg Marit.

– *Kva for feil er den vanlegaste?*

– Det er i dei fleste tilfella feil bruk av kodar og regelverk. Når me returnerar, er det for at den overordna skal formidla det vidare til den det gjeld, forklarar ho.

#### Snaue tidsfristar

Fristen for å rapportera om overtid m.v. er 20. i kvar måned, og me som arbeider med lønn har tida på oss fram til månadskiptet til kontrollarbeidet. Det har mange vanskeleg for å skjøna, fortel Bjørg Marit. – Dei trur dei kan koma heilt fram mot den 12. i månaden, som er lønningdag, med det dei vil ha utbetalt ekstra same måned, og det går ikkje, sukker ho. Ho ber også brukarane av Diners-kort om å vera merksame på fristane, og i den grad det er mogeleg vera ute i god tid med rekningane. Rekningane kjem av og til i slutten av månaden, så det kan derfor vera vanskeleg å halda fristen. Då må arbeidstakaren sjølv forskottera, noko som få er interessert i. Ho skjønar problemet, men oppfordrar likevel kortbrukarane om så raskt som mogeleg å koma med bilag. Me seier ikkje nei for å vera vanskelege, sjølv om eg veit at nokon oppfattar det slik. Når me får innrapportert den 20. i månaden, treng me tida til registrerings- og kontrollarbeid, understrekar Bjørg Marit.

#### Sjeldan bråk

Det har hendt at arbeidstakarar har vore direkte ubehagelige mot oss, men det er heldigvis sjeldan, seier ho, og understrekar at det er dårleg kjennskap til rutinene som som regel er årsak til at folk blir frustrerte: Dei får ikkje utbetalt det dei forventar når dei forventar det, og dermed ligg grunnlaget for ein liten konflikt.

– Det mest positive den nye ordninga har ført med seg, er at ho og dei andre som arbeider med lønningane får betre kontakt med leiarane, meiner Bjørg Marit. Dermed håpar ho på større forståing for problema og at arbeids-situasjonen blir lettare. Ho oppfordrar alle om sjølv å setja seg inn i rutinene og deretter sørgja for god og korrekt informasjon vidare til sine underordna.

#### Betre kontakt

– Det mest positive den nye ordninga har ført med seg, er at ho og dei andre som arbeider med lønningane får betre kontakt med leiarane, meiner Bjørg Marit. Dermed håpar ho på større forståing for problema og at arbeids-situasjonen blir lettare. Ho oppfordrar alle om sjølv å setja seg inn i rutinene og deretter sørgja for god og korrekt informasjon vidare til sine underordna.

Tekst: Berit Lunde



**50**

**Sverre Julshamn**

Egersund trafikkstasjon (T3)  
11. mai

**John M. Mathiassen**

Produksjonsområde nord (POH)  
30. mai

**Arne Emil Lindanger**

Produksjonsområde nord (POH)  
13. juni

**60**

**Bjarne Byrkja**

Produksjonsområde sør (POS)  
17. mai

## For 25 år sidan

### Ny E 18 i Bjerkreim

Arbeidet med omlegging av E 18 gjennom Bjerkreim er i full sving. For den som trafikerer strekningen vil en del av de største arbeidene være skjult, det gjeldet tunnelen ved Bryningslandsvatnet og arbeide omkring knuseverket ved Saglandsvatnet. Det er tilsammen bevilget 9,2 millioner kroner til E 18 i år. Det vil si at forbruket daglig ligger på 40.000 kroner. Av dette går omlag 20.000 daglig til maskiner, de resterende 20.000 er fordelt på arbeidslønn, materialer og en del til oppsyn etc.



## Strukturrasjonalisering, internasjonalisering, hatlebakkisering, og inflasjon

Av utbyggingssjef Lidvard Skorpa



Det er ikkje berre Vømmølbakken som reagerer negativt når leiinga slår om seg med ord som strukturrasjonalisering, regionalisering, omstilling og liknande fraser. Dei fleste oppfatar dette som trugsmål mot det ein reknar som faste og trygge arbeidsplassar. Statens vegvesen har av mange blitt sett på som sjølv grunnfjellet i statleg tryggleik. Å få arbeid i vegvesenet vart på mine heimtrakter samanlikna med «å få tak i ein patte på sjølv statspurka».

Likevel – ein omstillingsprosess er i gang. Som mange gonger før er det produksjonsavdelinga som blir sett i fokus. Produksjonssjefen er glad for dette. Vi får høve til å ta tak i utfordringane i god tid før problema blir akutte og kan derfor stå godt rusta til å møte nye rammevilkår. Gjennom krystallkuler som NVVP og nasjonal transportplan har vi eit godt innsyn i framtida. I motsetnad til Saga og Statoil som er prisgitt internasjonale konjunkturar, kan vi førebu oss. Er vi villige til dette og klarer å oppnå dei mål vi set, slepp vi å lese i Stavanger Aftenblad at noen hundre vegvesentilsette blir kasta på dør.

Stortinget har i vedtaket om nytt styringsystem lagt vekt på at Statens vegvesen skal ha ein eigenproduksjon ut frå ei strategisk grunngeving som kompetanse, marknadskorrektiv, beredskap og forskning og utvikling. Føresetnaden er at produksjonsverksemda er konkurransedyktig i høve til andre driftsformer, og på lengre sikt vil driftsfordelinga bli bestemt av etaten sin konkurransevne ved produksjon i eigenregi.

Siktemålet er at produksjonsverksemda på *landsbasis* skal utføre 70% av driftsoppgåvene og 50% av anleggs- og vedlikehaldsprojekta. Omstillingprosessen vart formelt sett igang av vegdirektoratet i januar 1999 og kan sjå tøff ut. Ei sju-punktliste over tiltak som skal gjennomførast innheld i grove trekk at vi skal gjennomføre organisatoriske endringar som gjer «ryggsekken» lettare, forenkla administrative rutiner, redusere talet på produksjonsområder, gå gjennom behovet for maskinar og bygg,

samt tilpasse organiseringa av regionale og landsdekkjande produksjonsfelt.

I vårt fylke er arbeidet kome godt i gang. Budsjetten for 1999 er 60 millionar lågare enn omsetnaden i fjor. Vi har omorganisert og redusert talet på seksjonar/områder. Vi har laga eit budsjett for 1999 der indirekte kostnader er 900.000 kr. lågare enn i 1998. Vi har avhenda tre bygg samt avertert Tau vegstasjon for utleige. Vi har ein strategi om tilpassing av mannskapet som hittil har medført at vi er 14 fast tilsette færre enn for eitt år sidan. (26 har slutta sidan jan. 98). I løpet av våren vil truleg ein ny landsomfattande organisering av tunnelverksemda vere på plass utan at dette får dei store konsekvensane for tilsette. I PON blir GJØA-modellen utprøvd og vi har inngått ein funksjonsavtale på 5 år for drift av vegnettet i nord. Vi er med andre ord midt inne i prosessen, men ein del står sjølv sagt att. Vi må mellom anna ta ein ny gjennomgang av behovet for maskinar og bygg.

I tillegg må kvar einskild bidra direkte til at vi skal klare å oppfylle måla. Gjennom eit program for kompetanseheving skal alle bli betre skikka til å utføre arbeidet på ein meir kostnad effektiv måte. Det blir sett krav til kvar einskild om å lære nytt og bli betre i det ein kan. Når oppdragsmengda minkar og det blir lengre mellom anlegga blir kravet til mobilitet større. Innan tunnel- og betongarbeid er kravet alt blitt ein realitet. Tilsvarande krav vil også bli sett for arbeid innanfor fylket.

Vi kan alle bli noe skremd av dei mange orda om strukturrasjonalisering, regionalisering, omstilling, osv, men det er ikkje eit nytt skrømt som skal ut av skapet. Dette er den kvardagen vi på produksjonsavdelinga i Rogaland har vore midt inne i det siste året, og for dei fleste har dette vore til å leve med. At vi gjennomgår denne omstillingsprosessen er fordi leiinga trur at dette er den beste garantien ein kan gi for at Statens vegvesen framleis skal vere ein trygg og god arbeidsplass.

## NYE RETNINGSLINER FOR PERMISJON

Leiarmøtet vedtok i møte 19. april nye retningslinjer for utdanningspermisjon og permisjon for å gå over i anna verksemd.

Fellesnemnaren er i begge tilfelle etatens kompetansebehov.

I regelen kan ein søkja om permisjon til utdanning med full løn i inntil eitt år, eller med halv løn i inntil to år. Studiepermisjon utover dette må godkjennast av Vegdirektoratet. Forutsetninga for å få innvilga permisjon, er at utdanninga blir vurdert ut frå vegvesenets kompetansebehov, dvs at behovet må vere knytta opp mot strategisk plan/årsplan, og vera nedfelt i godkjent kompetanseplan.

Har ein studiepermisjon med full løn i to månader eller meir, blir ein pålagt pliktteneste i det dobbelte av permisjonstida.

I statsforvaltninga er det ikkje uvanleg at arbeidstakarar får innvilga permisjon utan lønn i inntil eitt år for å gå over i annan stilling og verksemd. Også her blir kompetansebehovet vurdert, og ein vil vera positiv til slik permisjon der ein finn at det kan vera kompetanseoppbyggjande for vegvesenet. Dette er ingen rett arbeidstakaren har, og ein kan ikkje rekna med slik permisjon dersom det blir vurdert som vanskeleg å skaffa vikar i perioden, noko som særleg vil gjelda leiingar og spesialistar.

Alle søknader om permisjon, både til utdanning og for å gå over i annan stilling, skal gå til avdelingsleiar. Avhengig av søknadens karakter avgjer avdelingsleiaren saka, eller sender si tilråding til administrasjonsavdelinga. Sjå elles personalhandboka, som er grunnlaget for desse endringane og presiseringane.

Tekst: Berit Lunde

## TILLITSVALGTES SPALTE

### Når krybben er tom bites hestene

Kristoffer Skjørestad, NAF  
Norsk Arbeidsmannsforbund



Etter å ha lest Arne Johannesen sitt innlegg i tillitsvalgtes spalte i Rygjavegen nr. 1 1999, der han velger å starte med sitat fra utenomvegvesenet og langt tilbake i tid, så ble jeg inspirert til å ta i bruk et ordtak som kanskje i verste fall kan bli absolutt relevant i alt for nær framtid: *Når krybben er tom bites hestene.*

Jeg har en følelse av at vi muligens bruker for mye tid på å finne feil å mangler, og graver etter det negative i nåværende organisasjon. Dette kan resultere i at vi egentlig er med og går ærend for de kreftene som ønsker å privatisere oss. Og de er det mange av, også internt – dessverre. Jeg ønsker ikke med dette å overprøve den enkeltes syn på «ståa», men jeg vil gjerne be om at det fokuseres litt på en del av det positive som tross alt er til stede.

15.03.99. ble alle hovedtillitvalgte innkalt til Norsk Arbeidsmannsforbund sentralt. Toppledelse fra Vegdirektoratet, med vegdirektør Søfteland i spissen, møtte opp for å gi nøktern informasjon om vegdirektoriatets syn på vegvesenets framtid som organisasjon.

Det ble her tatt utgangspunkt i Stm. nr. 41 hvor det blant annet står at produksjon skal konkurransemåles. Dette kan selvfølgelig gjøres på flere måter. Signalene fra vegdirektøren var klinkene klare. Det skal satses på nåværende driftsform, ikke A/S som det er fokusert på i en del sammenhenger. Det som er helt klart etter møtet, er at vi vil få en reduksjon i omsetningen. Dette er selvfølgelig separat sett svært negativt for vegvesenet i Norge.

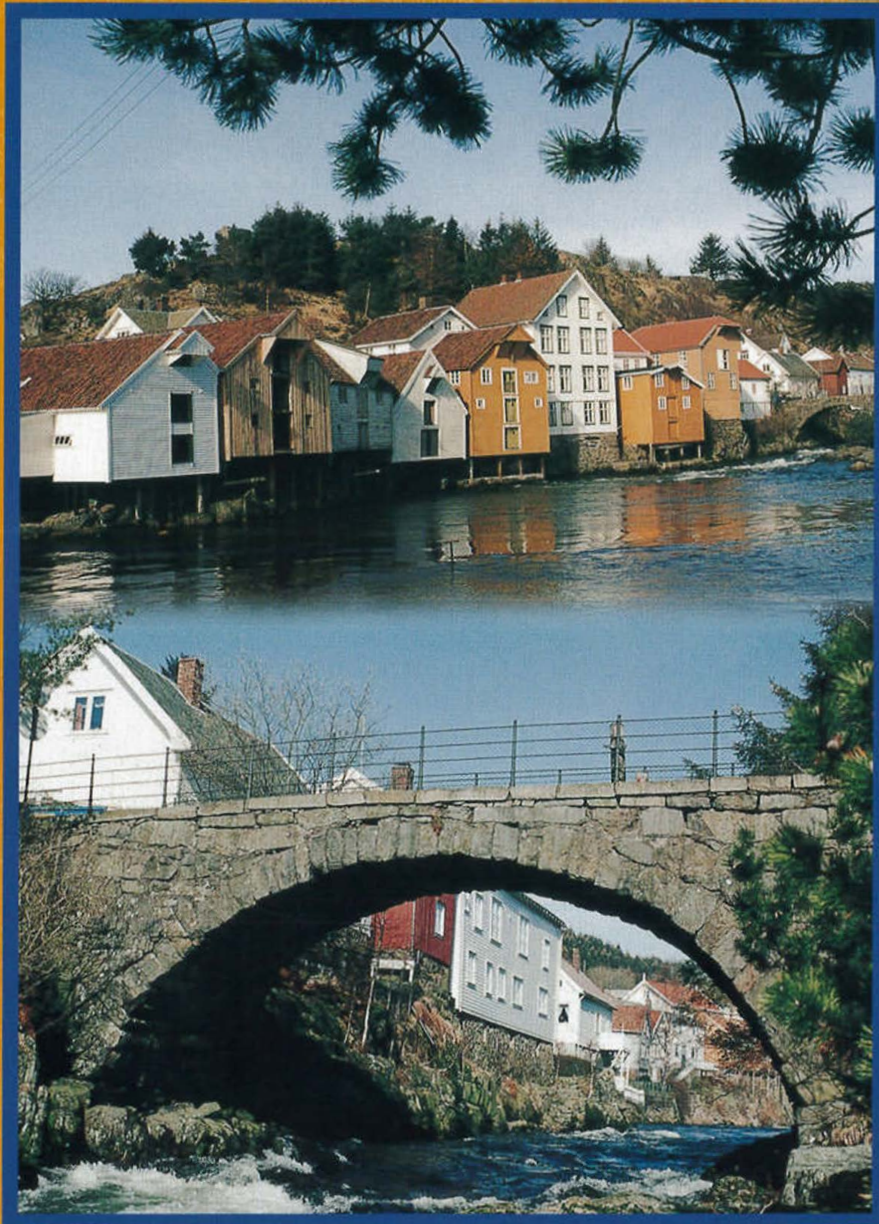
Tilbake til krybba og bitinga. Jeg tenker da på det faktum at denne reduksjon i omsetning kan føre til en reduksjon i totalbemanning i flere fylker, og det skal ikke gå utover produksjonsavdelinga alene. Det er her vi blir satt på prøve. Jeg ser det negative i at avdelinger blir satt opp mot hverandre.

Det positive kan være så mangt, men jeg vil fokusere på noen momenter. Det er per i dag ikke aktuelt med oppsigelser, vi har ordnede arbeidsforhold i forhold til avtaleverk, det er også rimelig gode signaler i forhold til framtiden, men det er opp til den enkelte av oss tilsatte å ha is i magen og se noe positivt i framtiden.

Vegdirektør Søfteland hadde avslutningsvis i møtet 15.03.99 et klart budskap når det gjelder den forventede omstillingsprosessen. Den som ikke vil være med videre får finne seg noe annet å gjøre, i eller utfor etaten. Tøft, men sant.



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



**Ved Sogndalstrand i Sokndal er ei steinkvelvbru under bygging, den første i sitt slag i Norge på fleire tiår. Øverst ser me nokre av dei gamle trehusa og sjøbuene på Strando. Nederst: Stranda bru frå 1882 som nå får ei storesyster nokre hundre meter lenger oppe.**

Reportasje side 16 til 19.



**Statens vegvesen**  
Rogaland