



Nr. 5 – OKT. 1994 – 22. ÅRGANG

# RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Fylkesmann Tora Aasland Houg opnar den nye riksveg 1 mellom Motorvegen og Hillevåg. Markeringa skjedde ved at fylkesmannen skar over eit to meter langt grovbrød med nasjonalband. Etterpå blei brødet porsjonert ut som Hillevåg-skjeva til gjester og andre fremmøtte. (Reportasje på midtsidene.)

## AV INNHALDET

- Miljøvennleg asfaltverk
- Nye gang- og sykkelveggar
- Fylkesvegforsterkning på Jæren
- Intervju med Olav Aardalsbakke



**Statens vegvesen**  
Rogaland

# Vegsjefens 3 minutter...

## RYGJAVEGEN

Nr. 5 - OKTOBER 1994

### Redaktør

Harald Sel

### I redaksjonen

Eva Vivoll

### Redaksjonsråd

Halvor Folgerø

Lewy Dalen

Reidun Lanne

Sigurd Sæland

Kjell Einar Tronstad

Reidun Vehus

### Sats/layout

Bodil Dam Bustad

### Trykk

Allservice A/S

### Forsidefoto

Bård Asle Nordbø

### Baksidfoto

Harald Sel

### Opplag

1800 eksemplar

Det nye Vegvesenet - Hva nå?

Vegdirektøren har fastsatt rammer og tidsplan, og vi har etablert vår prosjektplan for Det nye Vegvesenet. Så nå er det bare for oss å sette igang med kanskje den største utfordringen vår organisasjon noen gang har stått overfor, - Det nye Vegvesenet.

Det hele startet med et politisk ønske om å skille mellom produksjon og forvaltning i vegvesenet, - både organisatorisk og regnskapsmessig.

Det fortsatte med tanker og forslag om en ny avdelingsstruktur som vi trodde først og fremst ville berøre vegvesenets toppledelse.

Og nå har det hele utviklet seg til en reform, - kanskje en revolusjon, - som på en eller annen måte vil berøre alle ansatte både på vegkontoret og i utedriften.

Det er sagt at omorganiseringen til Det nye Vegvesenet kan minne om at alle reiser seg i båten samtidig - og det kan være farlig. Men det kan også gå godt, og fordelene er jo at vi fremdeles vil være i samme båt, - ingen vil bli kastet på sjøen, - og at skiftet skjer fort, - ingen langpining.

Det er nok mange ting som må klaffe for at vi skal lykkes. Jeg vil peke på tre «suksess-faktorer»:

- For det første at vi lykkes med å bringe ut tilstrekkelig og riktig informasjon til

alle ansatte. Informasjon fra ledelsen og nedover, og ikke minst andre vegen, må kunne strømme fritt. Dette er noe vi er innstilt på og vil legge opp til.

- For det andre at vi lykkes med å organisere vår utedrift for Trafikkavdelingen.

Jeg tenker her ikke minst på den nye enheten med trafikkstasjoner ute. Disse trafikkstasjonene, som omfatter både biltilsynsstasjonene og vegmestrenes myndighetsdel, vil bli vårt nye ansikt utad og vår nye kontakt med kunder og samarbeidspartnere. Det er viktig at vi lykkes her.

- For det tredje, og ikke minst viktig, må vi lykkes med organiseringen av den nye Produksjonsavdelingen, - både ute og inne. Det er mange som vil følge med og kontrollere oss på dette området. Her ligger utfordringen ikke bare i en god organisasjon med engasjerte og tilfredse medarbeidere. Den ligger også i kravet om at vi skal kunne dokumentere en effektiv og økonomisk utedrift.

Jeg er ikke i tvil om at vi skal fint greie alle disse tre utfordringene. Og får vi disse tre tingene på plass, så tror jeg at vi mer eller mindre vil ha hele Det nye Vegvesenet på plass.

Lykke til!



## Likestillingsstrategi og Det nye Vegvesenet

I seinare tid har det i media vore fokusert på kvinner sine problem i norsk arbeidsliv. Mellom anna fins det fleire eksempel på at kvinner, særleg i overordna stillingar, ikkje får igjen jobben etter omsorgspermisjon. Andre er rett og slett blitt oppsagde i samband med graviditet.

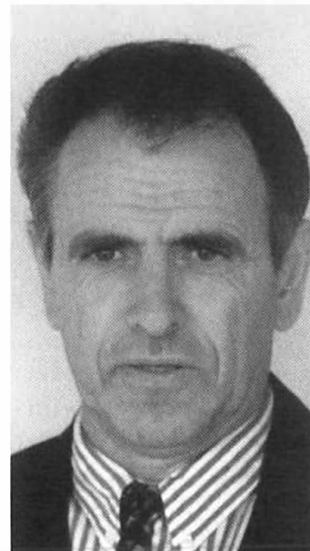
På den bakgrunnen, er det grunn til å understreka betydningen av den nyleg framlagde «Likestillingsstrategi 1994-1997» frå Statens vegvesen. Av denne går det mellom anna fram at eit viktig satsingsområde er å få fleire kvinner i leiarstillingar.

Og som vegdirektør Olav Søfteland skriv i forordet: «Halvparten av våre brukarar er kvinner, og vi veit at kvinner og menn har ulike syn og prioriteringar i samferdselsspørsmål. Eg ser det difor som ein føresetnad for at Statens vegvesen skal lukkast også i framtida at langt fleire kvinner er med når premissane blir lagde og vedtaka skal gjerast.» Kloke og gode ord. La oss vona at målsettinga blir fylgt opp i praksis, også i Det nye Vegvesenet. Frå andre verksemdar fins det nok av døme på at arbeidet for smidigare og meir effektiv organisasjon, har vore alt anna enn likestillingsfremjande.

Harald Sel

# Det nye Vegvesenet

Av maskinsjef Johannes Bø



## INNHALD

Vegsjefens 3 minutter .....	2
Likestillingsstrategi og Det nye Vegvesenet .....	2
Det nye Vegvesenet .....	3
Sikring av Austrumdalsvegen .....	4
Ras ved Hofreista på Rv 505 i Bjerkreim .....	5
Asfalt frå miljøvennleg verk i Jøsenfjorden .....	6
Olav Aardalsbakke pensjonist .....	7
Sykkelveg frå Kleppekrossen til Solakrossen .....	8
Undergang ved Kvaleberg skole .....	8
«Nytt» Sannerudkryss .....	9
Nytt Hå-modell-prosjekt i Varhaug ..	9
Stavangers nye «miljøveg» åpnet! ...	10
Betre veg mellom Brusand og Bue .	12
Kirsten Elin Bergsvik norgesmester	13
Kvinneuniversitetet - Kva er det? ...	13
Inn i Det nye Vegvesenet med ny strategi og handlingsplan for likestilling .....	14
Berger Sørheim pensjonist .....	14
Kryssord .....	15
25.000 for «Slapsekaren» .....	16
Arbeidsmiljøprisen 1994 .....	16
Gassferja vil koma .....	16
Hunnedalsvegen blir stengt under uver .....	16
Etterlysning fra vegmuséet .....	17
YTRING: Trafikksikkerhet - skilt ved vegen ...	17
Personalnytt .....	17
Lokal likestillingspris 1994 .....	17
Veginvesteringer .....	17
Kommentar til Miljøplanen .....	18
Tillitsvalgte <span>s</span> spalte .....	19

Det er vanskelig å komme utenom Det Nye Vegvesenet når en i disse dager blir tildelt spalteplass på side 3.

De fleste vet ennå for lite til å komme med klare meninger og fasiter på hvordan det vil bli. Behandlingen vi har fått i utvalg og politiske kretser, gir oss likevel grunn til fortsatt å ha tro på det vi gjør. Selv om prosessen kan slå ulikt ut for den enkelte av oss, bør vegvesenet som etat kunne gå fremtiden i møte med en viss optimisme og forventning.

Med den hovedstrukturen og de rammevilkårene som er gitt, blir det på mange måter et nytt byggverk som skal formes. Da er det viktig å ha et godt fundament å bygge på.

Produksjonsavdelingen vil romme ca. halvdelen av vegvesenets bemanning. Det er den som i stor grad vil synliggjøre vegvesenet utad. Alle avdelinger vil ha en viktig funksjon i DnV, men dersom vi fortsatt skal ha egendrift, vil produksjonsavdelingen være hovednerven i organisasjonen. Den vil derfor være ett av fundamentene i bygget, og uten denne kan vi fort ende opp som et administrativt kontroll- og forvaltningsorgan.

Men også produksjonsavdelingen må ha sine pilarer å stå på. Entreprenørene som vi konkurrerer med er godt utstyrt med egne arbeidere og maskiner, og det ikke uten grunn.

På samme måte vil våre arbeidere og maskiner være pilarer i produksjonsavdelingen. Det er de som danner grunnlaget for egendriften. Slik kan vi legge den ene stein oppå den andre. Hvor alle har sin funksjon, men hvor noen bærer tyngre enn andre.

Vi kan lett bli for opptatt med hvordan fasaden skal se ut og hva de enkelte etasjene skal fylles med. La oss ikke glemme de fundament som trengs for å nå våre mål. La oss bygge et hus der det fortsatt er rom for forskjellige syn og meninger på det vi gjør, men hvor der ikke er tillatt å underminere de fundament vi står på.



Frå hausten 1996 kan ein kjøra Austrumdalsvegen i Bjerkreim utan særleg fare for stein- og isras, og alt frå i haust blir ein del av vegen sikra med tunnel.

Til nå har vegen langs Austrumdalsvatnet vore svært utsett for stein- og isras, kanskje den mest rasfarlege i Rogaland. Nå blir heile den 5,5 km lange vegstrekninga rusta opp og sikra. Langs dei mest rasfarlege partia skal vegen gå i tunnel.

Av Harald Sel

Den nye vegen langs Austrumdalsvatnet får tre tunnelar på tilsaman vel 2,3 km. Torgrimslifjelltunnel blir 260 meter lang, Gulen tunnel 420 meter og Stolpen tunnel 1670 meter. Resten av strekninga, ca 3,2 km, skal utbetrast og sikrast. Etter dette blir Austrumdalsvegen rimeleg rassikker. Men det er med denne vegen som med

1,5 km ferdig i haust, resten i 1996

## Sikring av Austrumdalsvegen

store delar av vegnettet i fjord- og fjell-Norge; ein viss rasfare må ein leva med.

### Gulen tunnel ferdig

Arbeidet med Austrumdalsvegen starta i oktober i fjor og anlegget skal vera ferdig hausten 1996.

Til nå er Gulen tunnel ferdigsprenget. Dessutan er påhogget og 300 meter av Stolpen tunnel utsprengt. I denne månaden (oktober) blir ca 1,5 km av veganlegget, Gulen tunnel (420 meter) og ca 500 meter på begge sidene av tunnelen, ferdigstilt og opna for trafikk.

### Gjenstående tunnelarbeid

For tida er det ikkje tunneldrift på anlegget. Statens vegvesen Rogaland sin datarigg er leigt ut til Vest Agder og i bruk ved tunnelanlegget på den nye E 18 forbi Flekkefjord. Men når utsprenginga der er ferdig i neste månad, skal riggen i arbeid med den gjenstående tunnel-drivinga ved Austrumdalsvatnet.

### Rassikrings-pengar frå Staten

Statens vegvesen har 52,5 millionar kroner til disposisjon for anlegget langs Austrumdalsvatnet. Den opprinnelege planen hadde ei kostnadsramme på 58 millionar, så ein har vore nøydd til å pina inn ein god del i forhold til denne.

Av kostnadane yter Staten 31 millionar kroner. Austrumdalsvegen er fylkesveg, men er tilgodesett med midlar frå eit statleg program til sikring av spesielt rasfarlege fylkesvegar. Etter dette blir Rogaland fylkeskommune sin del av kostnaden på ca 21 millionar.

Innan utgangen av dette året vil det vera brukt 21 millionar kroner på anlegget. Resten av løyvingane, 21,5 millionar frå

Arbeid i Gulen tunnel på 420 meter, som blir ferdigstilt og opna for trafikk denne månaden.



Gjengen som i haust har arbeidd på Austrumdalsvegen, saman med anleggsleiar Asbjørn Oddane og oppsynsmennene Øyvind Langemyr og Bernt Olav Hanasand. Framme frå venstre: Øyvind Langemyr, Asbjørn Oddane, Rasmus Rasmussen, Roger Kristoffersen, Jan Hove, Agnar Svanes, Håkon Østrem, Torfinn Liestøl og Stig Årdal. Bak frå venstre: Bernt Olav Hanasand, Normann Hellenen, Asbjørn Oddane jr. og Magne Skjeggestad.

Staten og 10 millionar frå Rogaland fylkeskommune blir fordelt på budsjetta for 1995 og 1996.

### Dyrt anlegg

Anleggsleiar Asbjørn Oddane seier at ein nok kan seia at anlegget er dyrt i forhold til veglengden. Ved opprustinga av Hunnedalsvegen til heilårsvegen f.eks., bygde ein same lengde veg for 23 millionar mens prisen for Austrumdalsanlegget blir nesten 20 millionar høgare.

Grunnen til prisskilnaden er i hovudsak tunnelane, der kostnadane pr. meter veg blir omlag 17.000 kroner. I den ferdigspregde Gulen tunnel har det vore mykje sikringsarbeid, på grunn av dårleg fjell. Ein reknar ikkje med at kvaliteten på fjellet er betre i dei to andre tunnelane.



Om Torfinn Liestøl kan ein seia at han er på heimebane, mens han arbeider på anlegget ved Austrumdalsvatnet. Han bur i Austrumdalen og driv garden ved sida av å vera vegarbeidar. Han er lommekjent med forholda langs vatnet, og har vore ein nyttig mann under planlegginga av den nye veggen.

Ras ved Hofreista på Rv 503 i Bjerkreim

# Omfattende arbeid for å få veggen på fast grunn



Frå arbeidet med å sikre veggen ved Hofreista.

En natt i slutten av november i fjor gikk det et steinras på RV 503 ved Hofreista, mellom Ivesdal og Malmei i Bjerkreim kommune. Raset ble delvis liggende på vegbanen, samtidig som en betongføringskant og noe av vegbanen raste i vannet.

Vinteren, med mye snø og frost, gjorde at ingen forsøk på reparasjon ble påbegynt før våren 1994. En prøvde da å løse en steinmur som støtte mot vegbanen. Arbeidet var nesten avsluttet da steinmuren og en god del av vegbanen forsvant i vannet.

Laboratoriet ble kontaktet, for å få en nærmere vurdering av grunnen under vannspeilet. Det viste seg at fjellet hadde en helling innover på 1:25 inntil 60 meter nedover. Det ble da besluttet

å sprengne seg ca 2 meter inn i fjellet, for å få veggen på fast grunn.

Arbeidet gikk fint helt til en gammel Ålesund-mur (naturstein-mur) forsvant i vannet på grunn av sprengning og utlasting. Dette var i utkanten av det tidligere rasområdet. Vi så da ingen annen mulighet enn å flytte veggen enda to meter inn i fjellet. I skrivende stund ser alt bra ut. Veggen er flyttet inn ca fire meter og ligger nå på fast grunn.

Riksveg 503 var stengt i vel en uke med de ulempene det medførte for skolebarn og fastboende. Undertegnede vil gi ros til anleggsavdelingen i Egersund og til laboratoriet for rask og velvillig hjelp.

Lewy Dalen

# Asfalt frå miljøvennleg verk i Jøsenfjorden

Då Statens vegvesen i 1988 bestemte seg for å byggja asfaltverk på Lundernes i Jøsenfjorden, vakte det strid i bygda. Mange var redde for at utsleppa frå verket ville vera skadeleg for både miljø og menneske. Svovellinnhaldet i røyken ved oljefyring, var eit hovudankepunkt mot å byggja asfaltverket.

Frå og med 1993 gjekk ein over til å bruka propangass. Etter dette er det nesten ikkje svovelutslepp frå verket lenger.

Av Harald Sel

Oppsynsmann Karl Grude i Statens vegvesen seier at svovelutsleppet og miljøulempene i dei to åra ein brukte olje til å fyra med, var mindre enn det mange hadde frykta. Det var likevel eit stort framskritt når ein gjekk over til propan. Grude seier at asfaltverket etter dette truleg er det minst forureinande i heile landet.

- Eg har inntrykk av at skepsisen til asfaltverket nå er noksa liten mellom

*Dei faste arbeidarane på verket saman med oppsynsmann Karl Grude. I sommarsesongen er fleire i arbeid. Frå venstre: Tor Nordmark, Helge Hjorteland, Jon Vårvik og Karl Grude. Framme: Bjarne Moen.*



*Frå kontrollrommet blir heile produksjonen kontrollert og styrt. Her tar Kåre Hjorteland ein kikk på skjermen som via kamera «overfører» arbeidet i grovknusaren, der steinar på opp til fleire tonn blir knust til småstein.*

folk i Jøsenfjorden, når folk merkar lite til røyk og lukt. Sjølve verket ligg også nokså avgøymt i forhold til bebyggelsen, seier Karl Grude.

## God miljøinvestering

Karl Grude seier at innstillinga av utstyret for gassfyring ved verket er eit eksempel på at ein kan tena på miljøinvesteringar, - også økonomisk. Det har vist seg at propan er både billigare og meir effektivt, seier han.

## Inga mellomlagring

For Statens vegvesen har asfaltverket på Lundernes vore ein suksess, ikkje minst økonomisk.

- Me har spart millionar ved å produsera sjøl, i staden for å vera avhengig av alltid å måtta kjøpa frå andre asfaltprodusentar, uansett pristilbod, seier Grude. At ein kan produsera rimeleg asfalt i Jøsenfjorden, kjem seg i første rekke av at verket er moderne og effektivt.

Ein annan kostnadssparande faktor er at ein ikkje har mellomlagring. Den ferdige asfalten blir transportert direkte ombord i båt. Med spesialbåtar blir så asfalten frakta direkte til den hamna som ligg nærast den vegstrekninga som skal få nytt dekke. Lastebilar tek seg av transporten frå båten til den staden asfalten skal brukast.

## Sel til Vest Agder

Asfalt frå Jøsenfjorden blir ikkje berre brukt i Rogaland. Vegvesenet i Hordaland har kjøpt ein del, men særleg blir det selt asfalt til Statens vegvesen Vest Agder. Av produksjonen i år på ca 105.000 tonn, har Vest Agder kjøpt 18.000 tonn. I tillegg til asfalt, blir det i år produsert 180.000 tonn grus på Lundernes.

## Masser for minst 10 års drift

Me spør Karl Grude om kor lenge ein kan driva asfalt- og grusproduksjonen med dei stein- og grusmassane Statens vegvesen har hand om i Jøsenfjorden.

- Med dagens drift har me iallfall masser for minst 10 år framover, seier Grude. For tida tek ein ut masser til asfaltproduksjonen ved Krumshagen. Dessutan har vegvesenet hand om store mengder grus og stein på Langemo og Litlamo.



*Utsleppa er minimale, men inne i verket kan særleg steinstøvet vera plagsomt. Her er Olav Hauge utstyrt med støv- og gassmaske.*

Olav Aardalsbakke pensjonist

# Frå «merkestein» til «merkestein» gjennom 36 år



Då bensinrasjoneringa blei avvikla i 1947/48, var han 18 år og ferdig med yrkesskulen. Då det var slutt på bilrasjoneringa i 1960, var han 30 og hadde arbeidd to år i Bilkontrollen i Stavanger, som det då heitte.

Når Olav Aardalsbakke i dag tenkjer tilbake på sine 36 år i Biltilsynet, kallar han opphevinga av bilrasjoneringa den første «merkesteinen» knytta til yrkeskarrieren. Seinare fylgde fleire «merkesteinar»: Flytting frå lokala i Hillevåg til ny biltilsynstasjon på Mariero i 1970, overgang frå L-skilt til RE-skilt i 1971, omorganiseringa i 1978, då Biltilsynet blei inkorporert i Statens vegvesen, overføring av førarkortutskrivninga frå politiet i 1979 og innføring av EDB midt på 1980-tallet.

**Tekst: Harald Sel**

**Foto: Eva Vivoll**

I 16 av dei 36 åra i Biltilsynet var Olav Aardalsbakke stasjonssjef ved Biltilsynet i Stavanger. Han overtok etter Johan Jacobsen i 1978. Som me skreiv i juni-nummeret av Rygjavegen, fekk Aardalsbakke Kongens fortienstmedalje då han gjekk av 1. mars i år.

## Nordfjord og Stavanger

Olav Aardalsbakke er fødd i Davik i Nordfjord. Kona hans, Marta, er frå same bygda. Dei har fem barn. Av desse har den eldste dottera gifta seg med ein gut frå Davik, og busett seg i bygda.

- Etter at eg blei pensjonist, har Marta og

eg opphalde oss tilsaman over tre månader hos henne i Davik, fortel Olav.

- Korleis følest det å bu så pass lenge i barndomsbygda, etter alle åra i Stavanger?

- Sommarsdag kan det vera greit, men eg trur ikkje eg hadde trivst med å bu der om vinteren når høge fjell stengjer for sola. Eg trur nok eg trivst best på Madla, på solsida.

## Bilmekanikar og ingeniør

Nordfjordingen har slått rot og føler seg mest heime på Madla og i Rogaland. Olav kom nemleg hit alt i 1949. Han begynte som bilmekanikarlærling hos Thorleif Sunde. Her var det full arbeidsdag pluss to timar lærlingskule med teori kvar kveld. Begynnarløna hos Sunde var 47 øre timen. Frå 1954 til 56 gjekk Olav på ingeniørhøgskulen i Bergen. Deretter kom han tilbake til Stavanger og Thorleif Sunde, nå som formann for klargjering og service av nye bilar.

## Mopedar og motorsyklar

I juni 1958 begynte han i Bilkontrollen, som då hadde kontor i Hillevåg. Men så mykje arbeid med kontroll av bilar skulle det ikkje bli i første omgang, kan Olav fortelja.

- På den tida produserte Jonas Øglænd kollosalt med motorsyklar og mopedar; ein kunne kjøpa dei på ein kvar sportsforretning. Mopedane og motorsyklane måtte visast til kontroll, før dei fekk skilt. Dette var ganske tungvint og arbeidskrevande. Øglænd fekk difor ein avtale med Vegdirektoratet om noko dei kalla forhandsgodkjenning. Fabrikken fekk lov til å tilsetta ein bilsakkyndig i halv stilling, for å gjera jobben på fabrikk.

Eg fekk jobben og arbeidde halv stilling hos Jonas Øglænd og halv stilling for Staten i Bilkontrollen. Fabrikken hadde eit enormt lager, tusenvis av mopedar og motorsyklar. Det var uråd å kontrollera alle. Eg måtte ta stikkprøver, men fann sakte ting som ikkje var i orden. Ordninga

hos Jonas Øglænd var ein slag forløpar på typegodkjenninga av motorkjøretøy.

## «Eksplasjon» i bilsalet frå 1960

Dei var ikkje store staben i Bilkontrollen dei første åra. Då Olav Aardalsbakke begynte, var dei tre. Då bilrasjoneringa blei oppheva i 1960, kom dei etter kvart opp i seks tilsette. Likevel gjekk det på stumpane, minnest han.

- Me fekk ein «eksplasjon» i bilsalet. Samtidig blei bilregisteret, arbeidet med kjenneteikn og vognkort, overført frå politiet til Bilkontrollen. Så då hadde me det skikkeleg travelt i Hillevåg, det kan eg lova deg, forsikrar Olav.

## Hardt arbeid

Å ha det skikkeleg travelt har nok vore meir det normale enn unnatak, gjennom dei åra Olav Aardalsbakke har vore stasjonssjef. Det legg han ikkje skjul på.

- Eg har ofte site nedmura i arbeid om kveldane. Det var skrivearbeid og korrespondanse og lesing av nye forskrifter. Dei første åra var det ikkje så mange sider forskrifter å forhalda seg til. Etter kvart blei det mykje meir komplisert. Eg har sett det som viktig å vera oppdatert, og det har krevd sitt, seier han.

## Aktiv pensjonist

16 år er lenge nok i ei så pass krevande stilling, seier Olav Aardalsbakke, og han syns det var bra å kunne slutta av som 64-åring To ting i tida gjorde sitt til at han fann dette tenleg: EØS-avtalen med nye regelverk og den pågåande omorganiseringa, Det nye Vegvesenet.

Å omstilla seg til pensjonist, har ikkje vore noko problem. Opphalda hos dottera i Davik er alt nemnt. Så har ekteparet hytte i Bjerkreim. For tida byggjer han på garasjen, slik at han får eit hobbyrom. Der har han mellom anna tenkt å driva med treskjering. Og så er han engasjert av Statens vegvesen til å jobba med musealt arbeid, der han særleg skal ta seg av historiske ting knytta til Biltilsynet.

Ny gang- og sykkelveg i Klepp

## Sykkelveg frå Kleppekrossen til Solakrossen

Av Harald Sel

I denne månaden er 1750 meter ny gang- og sykkelveg langs Rv 510 i Klepp kommune ferdig. Det er strekninga frå krysset ved Bore samfunnshus, Holekrossen, til Sola grense som nå får eiga ferdselsåre for mjuke trafikantar.

Arbeidet tok til i juni, og er stort sett utført i regi av Statens vegvesen. Vegen har kosta ca. 3 millionar kroner. Av dette betaler Klepp kommune ca 1,3



Nær Bore Samfunnshus er det bygt undergang der gang- og sykkelvegen kryssar riksvegen. Murane fram til undergangen er bygt i naturstein.

millionar. Kommunen har også betalt ca 100.000 kroner for den innløyste grunnen.

Ved opninga av den nye vegen, er det nå samanhengande gang- og sykkelveg frå Kleppekrossen til Solakrossen.

Rett nok går det også lokaltrafikk på ein del av vegen gjennom Verdalen i Klepp, men ein kan gå eller sykla heile

*Nina Spilling og Gry Merete Braadli har vore sjåførar ved anlegget og tatt seg av massetransporten. Dei to er lærlingar i Stavanger og Omegn Trafikkselskap (SOT). Etter avtale med SOT, er 5 månader av samla læretid på 2 år, lagt til Statens vegvesen.*

strekinga utan å koma inn på hovedvegane.

## Endelig trygt for Katrine, Randi, Katrine og alle de andre ungene på Kvaleberg skole

Av Eva Vivoll

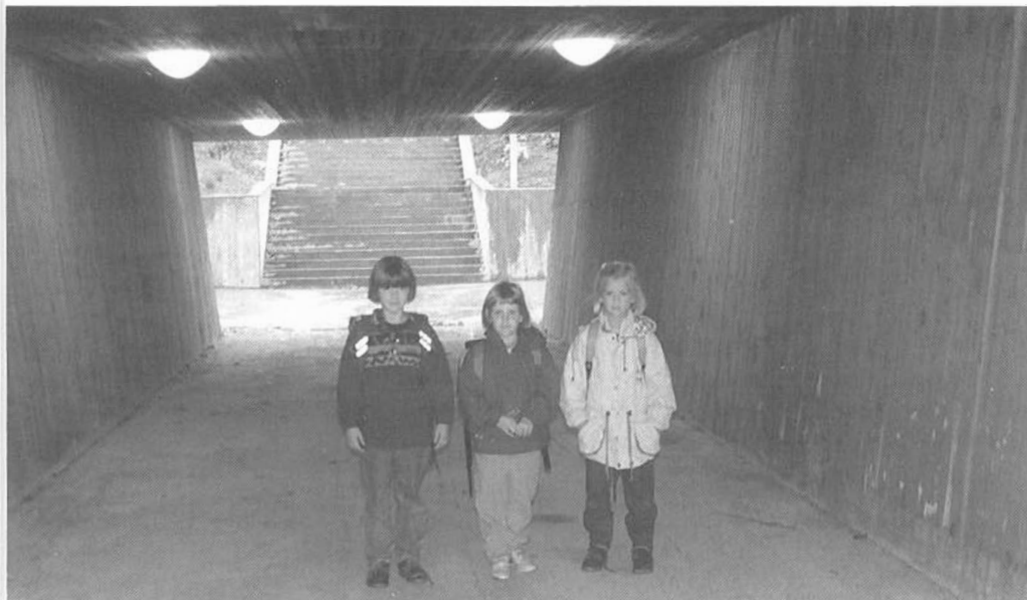
En flunkende ny undergang er klar, og kryssing av den meget trafikkerte Rv 44, Hillevågsvegen er nå en saga blott.

3,4 millioner kroner har det kostet å bygge undegangen, der utgiftene er delt mellom Stavanger kommune og Statens vegvesen. 2 millioner på kommunen og resten på vegvesenet.

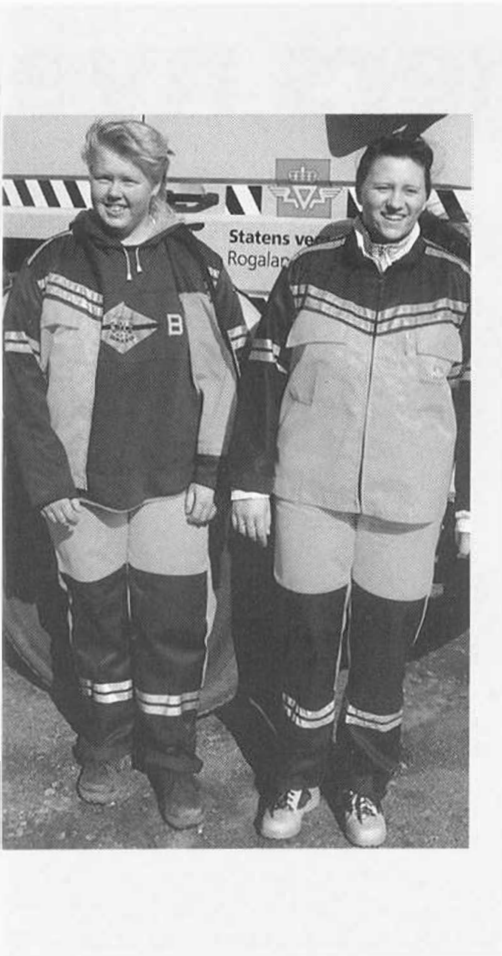
Det var en komplisert oppgave som ventet arbeidsfolkene fra Statens vegvesen da de gikk i gang med byggearbeidet. Mye sprenging helt inntil husvegger og stor trafikk. Og et virvar av kabler som dukket opp under gravearbeidet. I tillegg ble anlegget endel forsinket på grunn av lange frostperioder.

Et sinnrikt system som suger regnvannet opp i det ordinære dreneringsanlegget sørger for at undegangen til enhver tid er tørr, uansett hvor mye det måtte regne i Stavanger. En annen genistrek er at undegangen kommer opp rett i skolegården. Det gjør det enkelt å bruke den.

*Katrine, Randi og Katrine forteller at de hadde gruet seg til å begynne på skolen hvis de skulle være nødt til å krysse gaten. Nå går de trygt både fram og tilbake, og synes at sånn skal det være. Og det er vel ingen uenig i. Unger skal selvfølgelig være trygg, også på skolevegen!*







## «Nytt» Sannerud- kryss

Krysset mellom riksveg 44 og 505, Sannerudkrysset på Ganddal, er bygt ut med undergang for mjuke trafikantar. Frå før er krysset ombygd med rundkjøring.

Undergangen er 15 meter lang, 4 meter brei og 2,75 meter høg. Både sjølve undergangen og gangvegane i tilknytning til denne får god belysning. Det er også bygt trapp direkte frå undergangen og opp til den øvre gangvegen.

Undergang og betre tilhøve for mjuke trafikantar i Sannerudkrysset var sterkt påkrevd. Det er stor trafikk både på riksveg 44 og 505 og det er mange fotgjengarar og syklistar. Ikkje minst gjeld dette dei mange skuleelevane som må kryssa riksvegen for å koma til og frå Ganddalskule.

Anlegget er finansiert av Staten med prosjektmidlar frå Sykkelparken Sandnes. Kostnadane er ca 1,7 millionar kroner. Arbeidet starta i mars og blei avslutta i slutten av september.



*Sverre Hellen og Torleif Samsonsen i arbeid med siste finpussen, planting av skråningane ned mot gang- og sykkelvegen og undergangen. Murane inn mot undergangen er bygde i naturstein.*

Nytt Hå-modell-prosjekt i Varhaug

## Gang- og sykkelveg frå idrettsanlegget til Ånestad

Av Harald Sel

Varhaug har fått 1240 meter ny gang- og sykkelveg, frå idrettsanlegget til Ånestad.

Med all aktiviteten i idrettshallen, idrettshuset og det utandørs idrettsanlegget på Varhaug, er det stor trafikk av mjuke trafikantar på denne strekninga.

Som fleire gonger tidlegare i Hå, er vegen bygt etter den såkalla Hå-modellen. Det vil seia at kommunen sørger for innløyning av grunn og opparbeiding av vegen fram til toppdekke og asfaltering. Ein god del av arbeidet blir gjort ved dugnad frå folket som bur i området.

Statens vegvesen tar arbeidet og kostnadane med toppdekke og asfaltering.

På denne gang- og sykkelvegen inngår også bru over Bratlandsånå. Her har Statens vegvesen dekkja halvparten av kostnadane.

Sluttregninga for Statens vegvesen sin del av kostnadane er ikkje klare ennå, men dei førebels tala tyder på at vil dreia seg om 300.000 til 350.000 kroner.

*Svein Magne Nødland i arbeid med finpussen før asfalten skal leggjast på den nye gang- og sykkelvegen på Varhaug.*



# Stavangers nye



*Dette var første og sannsynligvis siste gang Hillevågstunnelen tilhørte de myke trafikantene.*

## Populær ny veg

Men det var ikke bare fylkesmannen som satte pris på den nye vegen. Flere hundre Hillevågsbeboere benyttet anledningen til å gå gjennom tunnelen før den offisielle åpningen. Bydelsutvalget benyttet anledningen til å arrangere «Hillevågsmarsjen», og Hillevågstunnelen var en etappe på turen.

## Vegåpning er fest

Hillevågsmarsj, kaffesalg, musikk i bydelen, gratis bløtkaker på eldres kafe,

*Hillevågsmarsjen og det fine høstværet samlet deltakere i alle aldre.*



grilling av lam, og sist, men ikke minst, utdeling av ekte Hillevågskjeve skapte feststemning blant de mange fremmøtte. Til og med været var på vår side. Og jeg tør våge å påstå at Rv 1 er den første vegen som er blitt åpnet med å skjære over et brød. Lokale tradisjoner er viktige, og hva kunne passet bedre enn en ekte Hillevågskjeve når vi åpnet ny veg til Hillevåg! Selvfølgelig var da også åpningsredskaper en skikkelig forskjærskniv som fylkesmannen viste at hun kunne håndtere.



*Ikke verdens lengste brød kanskje, men det var langt nok. Fylkesmann Tora Aasland Houg skjærer og vegsjef Chester Danielsen assisterer.*

## Godordene var mange

Etter åpningen fortsatte feiringen med inviterte gjester på Bekkefaret bydelshus. Stavanger kommune og Statens vegvesen var vertskap. Det falt mange godord om i talene som ble holdt. Landskapsarkitekt Sveinung Skjold mente at Rv 1 burde få Vakre vegers pris i 1995. Ellers var alle inne på miljøaspektet og at dette anlegget viser det er mulig å bygge nye veger i bymessige omgivelser uten å rasere omgivelserne.

## Data om vegen

Total veglengde:	1.5 km
Tunnellengde:	510 meter
4-feltsveg mellom Schancheholen og Fylkeslege Ebbellsgt.	
2-feltsveg mellom Fylkeslege Ebbellsgt. og Rv 44 Hillevåg	
Gang/sykkelveg:	2.2 km
Det er bygget:	ca 1.100 m støyskjermer
	150 m støyvoll
	4 rundkjøringer
	3 underganger
	650 m sideveger
Det er plantet:	637 trær
	7.100 busker og klatreplanter
Kostnader:	ca 78 mill. kroner
Vegen er fullfinansiert med statlige midler.	

# «miljøveg» åpnet!

- Vegvesenet gjør seg godt som gartnere. Den nye parsellen mellom Motorvegen og Hillevåg er et utstillingsprosjekt som kombinerer miljø og trafiksikkerhet.

Den skaper og et trygt miljø for barna fordi bilene blir flyttet bort fra boligområdene rundt vegen, sa fylkesmann Tora Aasland Houg da hun åpnet den nye vegen lørdag 1.oktober.

Tekst: Unni Evang



Vi venter på fylkesmann og vegsjef.

## Storhaug-protest

Noen av de fremmøtte var likevel ikke helt fornøyd med den nye vegen. Under åpningen ble det avholdt en punkt-demonstrasjon for tunnel gjennom Østre bydel. Den ble arrangert av Beboerforeningen i Østre bydel. De er redde for at ny Rv 1 skal føre til mer trafikk i bolig gatene på Storhaug. Så kanskje Stavanger kommune nok en gang må vurdere forskuttering selv om ordfører Leif Måsvær under åpningen av E 18 gjennom



Men ikke alle var like fornøyd. Beboerforeningen i Østre bydel minnet om at nå var det deres tur til å få en skikkelig miljøatsing

Kannik sa at det var absolutt siste gang Stavanger kommune ville forskuttere riksvegmidler.



Prosjektleder Sigurd Sæland får blomster av Kari Mehla for godt arbeid.



Hillevågskjeva var populær og gikk fort unna. Heldig var den som fikk smake.

Foto: Eva Vivoll  
Bård Asle Nordbø  
Sigurd Sæland

Tunnelen sett fra Hillevåg med natursteinsmur og beplantning.



Fylkesvegforsterkning på Jæren

# Betre veg mellom Brusand og Bue

Eit viktig vegsamband mellom søre delen av Hå kommune og E18 ved Bue, fylkesveg nr. 133 frå Rv 44 ved Brusand til Rv 504 ved Kartavoll i Time, blir nå rusta opp. Fylkesvegen frå Brusand til Kartavoll er 15 km. Strekninga vidare på Rv 504 til E18 ved Bue er 11 km.

Av Harald Sel

Tidlegare er omlag 10 km av vegen mellom Brusand og Kartavoll utbetra og har fått fast dekke. Strekninga på litt over 5 km som står att å rusta opp, ligg omlag midt i traseen, ved Matningsdal. Vegen her blir nå forsterka, får ein breidde på fem meter og fast dekke i ein breidde på fire meter.

## Ferdig sommaren 1995

Alt i haust vil 3,3 km vera ferdig. Legging av fast dekke er planlagt utført i november.

Arbeidet med å gjera ferdig strekninga på 1,7 km, som står att, startar til våren og vil truleg vera fullført på ettersommaren 1995.

Norleiv Undheim, ein av vegvesenarbeidarane på anlegget.



## 60 prosent statstilskott

Arbeidet vil totalt kosta 7 millionar kr, fordelt med 4 millionar på dette året og 3 på budsjettet for 1995. Staten dekker 60 prosent av summen over eit statleg program til forsterkning av viktige fylkesvegar. Resten av kostnadane går over budsjettet til Rogaland fylkeskommune. I summen på 7 millionar er ikkje betaling for innløyst grunn medrekna. Hå kommune dekker desse kostnadane, som kjem på minst 700.000 kroner.



Roy Johannesen med dynamitt og ladestav, gjer klar til å sprenga vekk ein fjellknaus ved Matningsdal.

## Riksveg 504 Osland - Bue

Riksveg 504 skal leggst om og rustast opp på den omlag 5 km lange strekninga frå Osland til Bue, der standarden nå er dårleg. Dette arbeidet blir truleg utført i perioden 1995-96. Etter dette vil det bli ein gjennomgåande god sambindingsveg mellom Rv 44 på Brusand og E18 på Bue.

Oddmund Mellomstrand (med ryggen til) og Martin Torland i arbeid med stikningsarbeid.

Vegvesentilsett best i skogsløp med skyting

## Kirsten Elin Bergsvik norgesmester

Statens vegvesen Rogaland har fått ein norgesmester. Ho heiter Kirsten Elin Bergsvik, og i september gjekk ho heilt til topps i norgesmeisterskapet i skogsløp med skyting på Dombås.

Rett nok er Kirsten Elin berre midlertidig tilsett på deltid i Statens vegvesen. Ho vaskar og ryddar i brakkeleiren på Ladstein i samband med veg- og ferjekaiarbeidet. Men kva gjer vel det? Me reknar henne like fullt som vår norgesmester, truleg den første sidan Sverre Andersen blei cupmester i fotball i 1959.

Kirsten Elin Bergsvik er 35 år. Ho er fødd og oppvaksen i Stavanger, men flytta for fire år sidan til Finnøy, der ho bur på Ladstein og er gift med Gaute Halleland.



*Kirsten Elin Bergsvik, ei glad, ung dame som har grunn til å smila ekstra mykje etter gullmedalje i eit norgesmeisterskap.*

Kirsten Elin har vore aktiv idrettsjente i mange år. Tidlegare var det symjing ho dreiv mest med. I seinare år har det helst vore skyting. I begge desse greinene har ho vore kretsmester. Springing og skogsløp har ho drive mindre med. - Eg reknar meg helst som mosjonist, når det gjeld springing, seier ho. Like fullt, ho både

sprang fort nok og skaut nok blinkar til å bli norgesmester.

Kirsten Elin sitt hovudyrke er gymnastikkundervisning ved Finnøy sentralskule. Elles trenar ho barn i symjing på fritida, i tillegg til å halda seg sjøl i form. Dessutan er ho leiar i Finnøy Skyttarlag.

Om arbeidet for Statens vegvesen seier Kirsten Elin at det er ein grei jobb. - Vegvesenet sine folk på Ladstein er greie og koselege, og så er dei så flinke og ryddige. Det er ikkje noko sak å halda det reint etter slike folk, seier ho til Ryggjavegen.

*Tekst: Harald Sel*

*Foto: Bjørn Morken - Øyposten*

# Kvinneuniversitetet - KVA ER DET?

**Etter artikkelen med «Liv på kvinneuniversitetet» i Ryggjavegen i sommar og mitt deltidsstudie der dette året, har det vore ein del spørsmål om kvinneuniversitetet, kva vi lærer der og kven det er for. Eg er derfor glad for å ha blitt bedt om å skriva eit kort stykke om det basert på mine inntrykk etter 2 veker på Kvinneuniversitetet.**

**Av Solveig Yndesdal**

Kvinneuniversitetet er ein stiftelse som hadde 10 års jubileum i fjor. Det har sitt hovudkvarter i ein nedlagt og koseleg ombygd gamleheim på Løten, men har og ein del tilbud i samarbeid med andre høgskular andre stader i landet.

Ordet universitet er gresk og betyr for alle. Kvinneuniversitet er ope for kvinner og menn i alle aldrar, men dei som driv det legg ikkje skjul på at det er svært viktig for dei å motivera, dyktiggjera og synleggjera kvinner. I eit arbeidsliv som i stor grad blir styrt av menn, har dei her prøvd å utvikla alternative modellar som

kan bidra til å styrka kvinner sin identitetsfølelse og bidra til kvinnefrigjering.

Kvinneuniversitetet har ikkje eit så breidt studietilbud som til dømes universitetet i Bergen. Dei har og studier/seminar som ikkje er på høgskulenivå. Studier på høgskulenivå bli arrangert i samarbeid med andre høgskular på omtrent same måte som Folkeuniversitetet.

Til tross for at mange i vårt distrikt ikkje har høyrte om Kvinneuniversitetet, så er dei blitt eit begrep langt utover Noregs grenser. Ei som studerer ilag med meg er der fordi ho høyrde om det på canadisk radio.

Studiet «Ledelse i kvinneperspektiv - tanke og omtanke» som er det studiet eg kjenner best, er eit grunnfagsstudie som Kvinneuniversitetet har i samarbeid med Hedmark distriktshøgskule. Det er eit deltidsstudie som er delt i 2 hovuddelar.

Skal ein ta heile studiet, så må ein ta det over 2 år. «Ledelse i kvinneperspektiv» er ikkje det same som «ledelse for kvinner», sjølv om det til no har vore få

menn som har gjennomført studiet. Dette kan jo menn endra på med å søka dit.

Slik eg oppfattar det, så har dei i dette studiet lagt mykje meir vekt på å synleggjera og oppvurdera kvinner sin betydning både i historia og i dagens samfunn enn det andre høgskular og leiar kurs i Vegvesenet har klart. Dette oppfattar eg som ein viktig del av kvinneperspektivet deira.

Ellers er hovudtyngden av pensumlitteratur det same som ved leiarstudier på andre universitet/høgskular. Eit pluss til Kvinneuniversitetet i forhold til andre høgskular eg har vore på, er at nivået på foredragshalderane særleg når det gjeld engasjement og pedagogisk emne, er svært bra. Det verkar heller ikkje som dei har problem med å få tak i fagleg dyktige foredragshalderar.

Bakgrunnen til dei som tek studiet er varierende både når det gjeld alder og utdanning, men dei fleste har 3 - 5 års studier og ein del års praksis bak seg.

Dersom nokon vil vita meir, ta gjerne kontakt!

# Inn i Det nye Vegvesenet med ny strategi og handlingsplan for likestilling

I sommar har vi fått Likestillingsstrategi for Statens vegvesen for perioden 1994-97. I vårt fylke har organisasjonane og leiinga vedteke ein lokal handlingsplan med mål for kva vi vil arbeida for å oppnå lokalt. Begge desse planane er delt ut til alle avdelings-, seksjons-, anleggsleiarar, vegmeistrar og stasjonssjefar i Biltilsynet. Desse har i tillegg til å arbeida etter planen sjølv og ansvar for å spre informasjon om den til dei andre på sin arbeidsplass.

Av Solveig Yndesdal

Eg vil sitera eit avsnitt frå Vegdirektøren sitt forord i strategiplanen:

«Halvparten av våre brukarar er kvinner, og vi veit at kvinner og menn har ulike syn og prioriteringar i samferdsels-spørsmål. Eg ser det difor som ein føresetnad for at Statens vegvesen skal lykkast også i framtida at langt fleire kvinner er med når premissane blir lagde og vedtaka skal gjerast.»

Kan hende ein del av oss bør endra haldningane våre, slik at ikkje målet er

at alle som skal inn i sentrale stillingar må bli mest muleg lik kvarandre. Men at vi i framtida kan utfylla kvarandre betre med at ulike aldrar, kjønn, erfaringsbakgrunnar og til dels utdanningar blir meir likeverdige. Kanskje vi då kan gå inn i Det nye Vegvesenet med ein profil som vil skapa meir tillit i større lag av den befolkningen Vegvesenet er til for og som vi fortsatt håper å få vera til for.

Både strategi og handlingsplanen inneheld kapittel med målsetjingar om rekruttering, utvikling av tilsette og deltaking i styrer og råd.

I arbeidet med å få på plass Det nye Vegvesenet er det sett ned ei gruppe som skal arbeida spesielt med likestilling. Grappa som består av Reidun Lanne, Lidvard Skorpa og Liv Rettedal, innser at dei har ei viktig og utfordrane oppgåve. Dei er nok takknemlege for å motta gode råd undervegs.

Nytt dei siste åra er at vegkontora i sine tertialrapportar til Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet er pålagt å rapportera om dei har nådd likestillingsmåla. Blant anna for at alle skal ha noko konkret å rapportera i forhold til, så skal likestillingsmåla for kvar avdeling inn i årsplanane.

## Nytilsetjingar i tekniske stillingar i Statens vegvesen Rogaland 1994

	totalt	menn	kvinner	% andel kvinner til no	mål
Vegarbeidarar	7	7	0	0 %	10 %
Oppsyn	1	1	0	0 %	20 %
Tekniske stillingar (ing. siv.ing. inspektør biltils.)	1	1	0	0 %	35 %
Lærlingar i vegvesenet	4	3	1	25%	
Gjennom oppl.r.	2	0	2	100%	
Totalt	6	3	3	50%	20%
Leiarar	3	3	0	0 %	25 %

Tabellen viser tal for rekruttering i SVR så langt i år.

Utviklinga for inntak av lærlingar er positiv. Det kan for framtida føra til fleire kvalifiserte kvinnelege søkerar til vegarbeidarstillingar.



## Berger Sørheim pensjonist

Ein til av veteranane på Vegkontoret, Berger Sørheim, er blitt pensjonist. Me spurde om eit intervju, ein av dei siste dagane hans på kontoret. Det hadde han ikkje lyst til. Etter 32 år i Statens vegvesen si teneste, ville han helst trekka seg tilbake utan særleg oppstuss.

Berger hadde prøvd litt av kvart, før han blei tilsett som tekniskar i Statens vegvesen Rogaland i 1961. Mellom anna hadde han vore sjømann og han tenestegjorde som sanitetsmannskap under Koreakrigen først på 50-talet. Ingeniørutdanninga tok han ved Stavanger tekniske skole, der han var ferdig i 1958.

I Vegvesenet arbeidde Berger den lengste tida ved planavdelinga. Dei siste åra var han knytta til vedlikehaldsavdelinga, der han frå 1986 var overingeniør og seinare leiar for trafikkseksjonen.

Me reknar med at han vil bruka mykje av pensjonisttida si på Rennesøy, der han har gard. Som purreløk- og kålprodusent er han vel kjent, iallfall på Vegkontoret. Om han tek opp att ein av sine tidelegare hobbyar, turritt-sykling, er vel mindre truleg. Men om han ville, er han utvilsomt sprek nok til det.

Harald Sel

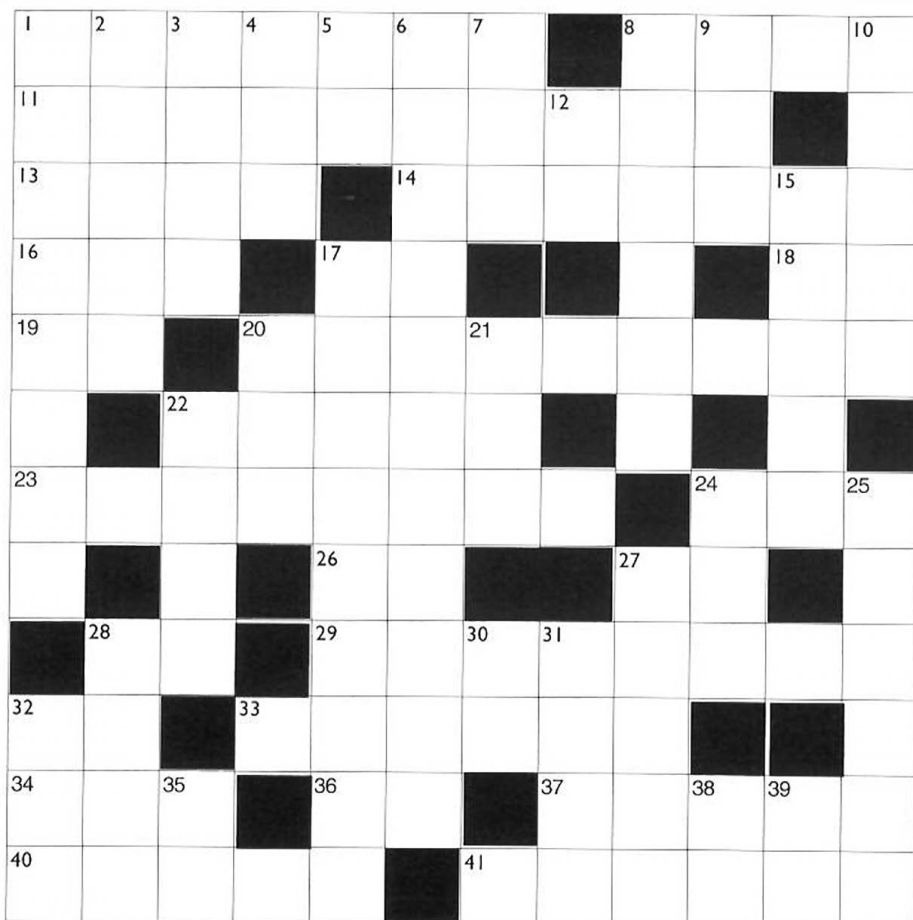
# Kryssord nr.5/94

## VANNRETT

1. Kakse
8. Beholder
11. Resultater
13. Men
14. Fuglene
16. Regnskapssystem
17. Anmode
18. Prep.
19. To like
20. Bestemme
22. Slektning
23. Furore
24. Slag
26. Selskap
27. Forkortelse
28. Union
29. Pirat
32. Doktor
33. Klær
34. Kant
36. Artikkel
37. Engel
40. Melodier
41. Fengsel

## LODDRETT

1. Tilblivelse
2. Bommert
3. Treslag
4. Merkelig
5. Ukeblad
6. Godkjenning
7. Flokk
8. Erter
9. Ørn
10. Beordre
12. Hes
15. Vesen
17. Forbindinger
20. Tilhenger
21. To
22. Ulovlig
24. Gave
25. Sats
27. Leder
28. Altså
30. Drikk
31. Slant
32. Pron.
35. Geir Nilsen
38. Sivbåt
39. Org.



Løsningen på kryssord nr. 5/94 sendes til:

**RYGJAVEGEN**

Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 7. november 1994

Innsendt av: .....

Adresse: .....

.....



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

**Turid Åsen**  
Rebakken 77  
4028 Stavanger

**Kjell Dalaker**  
Driftsavd.  
Vegkontoret

**Rett løsning nr. 4/94**

## 25.000 for «Slapsekaren»

Det sentrale bedømmelsesutvalet til Forslagsnemnda har premiert Per Skårland og Pål Undheim med kr 25.000 for konstruksjonen av den såkalla «Slapsekaren». Utstyret blir brukt til å fjerna snø, is og slaps frå vegbanen i ein operasjon.

I bedømmelsesutvalet si grunngjeving for premieringa heiter det:

- Ideen er en videreutvikling av utstyr basert på tidligere flyplassutstyr. Et eksemplar av utstyret ble vist under PIARC's vinterkongress i Seefeld 1994.

Utstyret bygger på kjente redskaper og teknikker satt sammen på nye måter. Selv om utstyret i seg selv er relativt kostbart,

er det likevel nokså unikt og kan utføre flere operasjoner i løpet av en overkjøring og har enmanns betjening.

Ut frå oppnådde resultater beregnes også en besparelse av saltforbruket på opp til 35 %. Det er viktig blant annet å få ned antall vedlikeholdsoperasjoner på vegen og utstyret representerer i så måte også en god service overfor trafikantene. Dette har gitt positive tilbakemeldinger fra transportnæringen

Løsningen er flexibel i og med at trekkvogna kan benyttes til andre formål når «Slapsekaren» ikke er i bruk.



Dette er 4. året Vegsjefen har gleden av å premiere den som har gjort en ekstra innsats for arbeidsmiljøet i etaten. Det kan være fysiske tiltak for sikkerhet og gode rutiner, slik at vi unngår skader og ulykker. Likeens er det viktig å vise omsorg og ansvar for hverandre i vårt arbeid. Glede, i motsetning til likegyldighet, skaper engasjement og er grunnleggende for å utvikle en god bedriftskultur.

Kjære kollega, merk tidsfristen 15. november. Send inn forslag på din kandidat eller den avdeling som du mener er verdig denne hedersprisen.

Vegsjefen foretar prisutdelingen 9. desember.

Forslaget sendes til:  
Arbeidsmiljøutvalget (AMU)  
Statens vegvesen Rogaland  
Postboks 197, 4001 Stavanger.

### Retningslinjer for arbeidsmiljøprisen

1. Utdeling av arbeidsmiljøprisen har som mål å stimulere til økt innsats og engasjement i verne- og miljøarbeid.
2. Prisen tildeles ansatte som har vist spesiell interesse og engasjement i SIKKERHET- MILJØ- og TRIVSELS- skapende arbeid innen etaten.
3. Prisen kan tildeles enkeltpersoner eller avdelinger.
4. Alle ansatte kan foreslå kandidat til prisen. Forslagene skal sendes Arbeidsmiljøutvalget (AMU) innen 15. november 1994. Forslag til kandidater skal være begrunnet. AMU-medlemmene går gjennom forslagene og avgjør hvem som får prisen.
5. AMU kan også beslutte at det ikke skal deles ut pris for det aktuelle år

## Gassferja vil koma

- Eg føler meg sikker på at naturgass kjem til å bli det viktigaste drivstoffet i norske bilferjer. Men når det vil skje er eg uvisst på. Dette sa administrasjonsdirektør Kjell Håland til Stavanger Aftenblad i samband med Stortingets samferdselskomite sitt besøk i Haugesund

i september. Håland sa vidare at han ikkje har tru på at naturgassdrift av ferjer vil bli sett i gang berre på nokre få strekningar. - Når naturgassdrivne ferjer kjem for alvor må dette bli norm for det meste av kysten, sa administrasjonsdirektøren.

Vinteren 1994/95:

## Hunnedalsvegen blir stengt under uver

Under uver og når vervarsla er dårlege, vil riksveg 45 bli stengt komande vinter.

Erfaringane etter sist vinter viser at det er rett å vera meir tilbakehalden med å halda vegen open under dårlege verforhold. Omsynet til sikkerheten til trafikantane og broytemannskapa er tillagt mest vekt.

Dessutan er det svært dyrt å halda vegen open under dårlege verforhold. Statens vegvesen har ganske enkelt ikkje råd til å halda Hunnedalsvegen open for i all slags ver.

Når det til vinteren blir meldt dårleg ver, vil vegen bli nattestengt meir enn han var sist vinter. Dette vil spesielt bli gjort midt i veka når det er lite trafikk.

Dermed kan ein spare krefter og pengar til å halda vegen open i helgene, når behovet er større

Det vil ikkje bli organisert kolonnekjøring i Hunnedalen. Grunnen er enkel: Det er relativt kort omkjøringsveg, det tar like lang tid å kolonnekjøra som å kjøra via Tonstad. I tillegg er kolonnekjøring og (av og til) risikabelt.

Sist vinter var ein del trafikantar misfornøgde då vegen var stengt, særleg fordi han var blitt heilårsveg. Det er heilt vanleg at høgjellsvegar blir stengde, når vinterveret blir for tøft.

Harald Sel



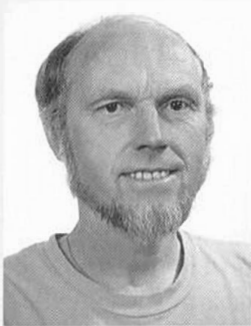
## Etterlysning fra Vegmuséet!

Vårt flotte vegmuseum i kjelleren på vegkontoret forteller oss historien om vegvesenet. Men også Biltilsynet har sin historie. Og denne vil vi prøve å fram i muséet. I den forbindelse er vi på jakt etter gamle håndskrevne sertifikat og vognkort, og gamle bilder.

Bildene vil vi kopiere og returnere til eier. Sertifikat og vognkort håper vi at vi kan få beholde.

Har du noe av dette liggende blir vi svært glad om du tar kontakt. I så fall, ring Elisabeth Renberg på vegkontoret, tlf. 51 50 13 00.

## NYE MEDARBEIDERE



**Harald Erland**  
Overingeniør ved Anleggsavdelingen  
- Engasjement i 2 år fra 1. desember

## JUBILANTAR

60 år

**Guro Flokketvedt**  
Biltilsynet - 27. oktober

## Trafikksikkerhet - skilt ved vegen



*Skiltet det vises til i innlegget, slik det var plassert i svingen ved Borne.*

Jeg vil først takke for at jeg får tilsendt deres bedriftsblad, som leses med stor interesse.

For første gang drister jeg meg til å komme med en meningsytring, og det gjelder det svært aktuelle emnet om skilt ved offentlig veg.

Tidligere i år åpnet den flotte nye vegen mellom Botne og Oanes. Men under anleggsperioden hadde vegvesenet plassert et skilt med informasjon om den nye vegen, av alle steder midt i en delvis uoversiktelig sving, der det også er en innsnevring på vegen.

Budskapet i teksten er ganske komplisert og vil fange bilistenes oppmerksomhet i mange sekunder. Til min undring ble også skiltet stående slik, selv om den uheldige plasseringen ble omtalt i Rogalands Avis.

Det aktuelle skiltet er nå forlenget borte. Men jeg tillater å minne deres etat om at «sort tekst på oransje bunn» nok kan være like trafikkløst som reklame for melk og brød - eller EU-meninger.

**Rolf Ravndal**  
lensmannsbetjent i Strand og Forsand

## Lokal likestillingspris 1994

Likestillingsutvalget vil også i år dele ut likestillingspris for Statens vegvesen Rogaland. Prisen deles ut til avdeling/seksjon eller enkeltpersoner som har utmerket seg i forhold til likestilling.

Formålet med likestillingsprisen er å bidra til å øke oppmerksomheten omkring likestillingsarbeidet i etaten. Det er ønskelig å premiere god resultat- og måloppnåelse på likestillingsområdet.

Dessuten er det viktig å gi honnør til enheter eller enkeltpersoner som har gjort en god innsats på dette området. En likestillingspris kan inspirere til et aktivt likestillingsarbeid i etaten.

Alle kan sende inn forslag til hvem som bør få prisen. Begrunnede forslag sendes likestillingsutvalget i Statens vegvesen Rogaland.

## Veginvesteringer

En gang deltok jeg ved åpningen av den nye tunnelforbindelsen mellom Kvaløya og Ringvassøya i Troms. Tunnelen fjernet behovet for en ferjestrekning og leder til at store deler av Karlsøyas befolkning døgnet rundt har direkte forbindelse med Tromsø.

Ved siden av meg sto en eldre mann. Da den daværende kronprins Harald klippet båndet, kunne jeg se tårene på et herdet og værbititt ansikt.

«Ble du rørt», sa jeg. «Ja», sa han, «æ har ikkje grått siden krigen. Dette er også en frihetsdag æ ikkje trudde æ skulle få oppleve».

Akkurat da forsto jeg mer om veginvesteringer enn jeg noen gang har lært på Norges Handelshøyskole i Bergen.

**Matz Sandmann**  
i Kommunal Rapport

# Kommentar til Miljøplan 1994-97 for Statens vegvesen

Planen opnar med å lista opp resultat-område under fem valde tema, luft, barriere, grunn, støy, landskap. Miljøproblema knyttar seg i stor grad til dei område som er lista opp i miljøplanen. Desse er såleis eit godt verktøy til å få oversikt over problemområdene når det gjeld dagens samferdselsmønster.

Problemområda er ikkje gradert, så dei gjev såleis ikkje noko signal om kva for områder som er mest sentrale og konfliktfylte idag.

## Marginal i høve til

### transportforurensing generelt

Planen set seg mål i høve til dei ulike problemområde, og peikar på tiltak for å nå desse måla. Me vil her kommentera nokre av dei tiltak me helsar spesielt velkomne. Me vil og kommentera dei tiltak me meiner ikkje vil vera tilstrekkelege til å nå overordna mål.

Miljøplanen for vegvesenet er ikkje ein plan for reduksjon av bilbruk. Heller ikkje er det ein plan som vrir transport over frå privatbil til kollektivtrafikk og sykkel/gang. Miljøplanen for vegvesenet vil difor vera forholdsvis marginal i høve til transportforurensing generelt, utan at dette forringar kvaliteten av miljøplanen som ein plan for vegetaten.

## Kjemiske middel

Planen inneheld mange tiltak som omhandlar internkontroll og miljømål. Desse er sjølsagt viktige både for det ytre miljø og for omdøme Statens vegvesen får i folks medvit. Tiltak på dette området ser me på som rimelege krav til forurensande verksemd, til dømes utfasing av løsemiddel til vegmerking og redusert avgassutslepp frå eigne kjøretøy.

Reduksjonen av kjemiske middel til kontroll av vegetasjon langs vegnettet meiner me må endrast frå «skal reduserast» til «skal ikkje førekoma».

## Naturleg vegetasjon

Det bør, slik det er påpeika i tiltak for vakre vegkantar, leggjast vekt på å ta vare på naturleg vegetasjon. Ikkje minst skulle Rio-konvensjonen om biologisk mangfald vera god grunn for å ta vare på



**Naturvernforbundet i Rogaland takker for tilsendt miljøplan for Statens vegvesen Rogaland.**

**Naturvernforbundet har i si hovudsatsing for 1993-1995 samferdsel som eit av hovudsatsingsområda. Dette fordi samferdselssektoren er ein av dei største bidragsytarane til miljøproblem i dagens Noreg. Naturvernforbundet helsar difor satsing på miljø innan vegsektoren velkomen.**

*Av Anndi Lomeland Jacobsen  
leiar i Naturvernforbundet i Rogaland*

mangfaldet av arter langs vegkanten.

## Opprydding i grus- og sandtak

Vi helsar og velkommen opprydding i gamle grus- og sandtak, samt miljøomsyn ved utvinning og oppstart av nye. Vi vil her peika på at det er vel to hundre slike grus- og sandtak i Rogaland, og at mange av dei tilhøyrer vegvesenet. Restaurering av landskap etter sanduttak er etter kvart blitt eit vanleg krav til andre entreprenører, og statens egne aktører bør såleis vera eit eksempel både i å skåna landskap ved uttaking og ved god restaurering i ettertid. Ambisjonane om å restaurera eit grustak i året kan vel ikkje seiast å vera serleg høge sett i samband med etatens totale budsjett?

## Estetikk og landskapstilpassing

Naturvernforbundet i Rogaland ser svært positivt på at estetikk, landskapstilpassing og omsyn til natur- og kulturlandskap har kome inn i vegplanleggjinga. Vi vil her framheva deler av Rennfast over Rennesøy og Bokn som gode eksempel i vegtilpassing i opent landskap. Vidare vil vi berømme arkitektur og bearbeiding av til dømes innslaget i Fridtjof Nansens veg frå Lagårdsvegen. Samstundes kan neppe ei arkitektonisk tilpassing vega opp for dei miljøproblem store vegsystem skaper både i det opne landskap og i bybilete.

## Natur- og kulturlandskap

Vegbygging står idag truleg for større natur- og landskapsinngrep enn utbygging av vatnkraft gjorde på seksti og syttitalet. Konsekvensanalysar og

samarbeid med miljøvernmyndigheter slik at omsynet til friareal, naturområde og verna område kjem inn før planleggingsfasen, er eit forsømt område.

Idag opplever ein at vegar vert planlagde gjennom viktige friareal, naturområde og til og med i verna område, utan at planane er klarert med miljøvernmyndigheter på førehand. Miljøplanens presisering om at konsekvensar for natur, friluft og kulturminne skal inngå som ein del av planarbeidet, signaliserer såleis ein ny og viktig strategi. Likeså at andre sektorar/interesseorganisasjonar skal inn tidleg i planfasen.

## Strategiske mål

Statens vegvesen har 4 hovedmål:

- god framkommelegheit
- godt miljø
- høg trafikksikkerheit
- god service

Av dette utleiar miljøplanen dei strategiske miljømål for etaten. Planen fastset som første miljømål at

- veg og ferjetraffikkens energiforbruk og bidrag til energiforbruk og bidrag til forurensing skal reduseres

## Tiltak i konflikt med hovudmål

Dersom dette er å forstå som meir enn tekniske forbetringar på bil- og ferjemateriell, inneheld miljøplanen strategiske tiltak som i sterk grad er i konflikt med hovudmåla sjøl om dei fire hovudmåla er uklære.

God framkommelegheit for kven? For bilistar eller for kollektivtransport,

# Rogaland

sykkel og gangtrafikk. I dag er både brukarar av kollektivtransport, syklistar og fotgjengarar utsett for stadig fleire barrierar og stadig meir forurensa omgivnader i høve til privatbilen. Verknaden av auka vektleggjing på gang- og sykkelveggar frå kommunanes side, vert delvis redusert av ein stadig auke i biltrafikk og barrierar frå nye vegar.

I planen vert det sett opp som tiltak at ein skal *leggja tilrette for gang- og sykkeltransport i fylket*. Og på strekningar med *store forsikelsar for kollektivtrafikken, skal fysiske tiltak som byggjing av kollektivfelt og betre kryssløysingar gjennomførast*.

## Privatbilismen er hovudaktøren

Hovudaktøren er privatbilisten. God tilgjengelegheit slik det er praktisert, synest bety at etaten har som mål å byggja så mykje og så breie vegar at ferierusj og matpakkekøyring kan skje utan kødanning. Det blir sagt at dette er miljøvenleg fordi ein elles får ekstra avgass frå bilar på tomgang. Forskning hevdar på andre sida at slik køkøyring totalt fører til mindre køyring, og at det påverkar folk til å velgja kollektivtransport der det er mogleg. Sett heilskapleg, kan difor køkøyring bidra til meir miljøvenlege reisevanar og redusera det totale utsleppet ved redusert køyrelegde. Med fokus på framkomelegheit for kollektivtrafikk og syklistar ville dessutan også køkøyring av privatbilar reduserast.

## Konklusjon

Naturvernforbundet i Rogaland ser mykje positivt i den framlagte miljøplanen, og vil gje etaten ros for arbeidet så langt.

Planen viser samstundes at dersom ein skal koma til miljøvenlege samferdselsmønster må samferdselssektoren omorganisera slik at ansvaret for kollektivtrafikanter og syklistar/ fotgjengarar vert like tungtvegande som ansvaret for bilistar. Vegsjefen har ikkje ansvar for desse. Difor blir miljøplanen frå vegsjefen ein sektorplan på samferdselssida. Som ein slik plan seier vi oss stort sett tilfreds med innhaldet og målsetningane for etaten.

## DET NYE VEGVESENET

Vegdirektørens forslag vedrørende omorganisering av vegkontorene foreligger, og da gjenstår bare forhandlingene etter hovedavtalen når det gjelder avdelingsstrukturen og en del «føringer». Det kan jo være delte meninger om forslaget, men en kan vel være enig om at vegdirektøren har vært «spenstig» ved sitt forslag.



Vi vil få en helt ny organisering av etaten, og de fleste iallefall på teknisk side, kan få en helt ny arbeidssituasjon.

Gjennom informasjon har de ansatte vært kjent med det meste av innholdet i forslaget, men noe har først kommet på plass i disse dager, jeg tenker da først og fremst på organiseringen av trafikkavdelingen.

Det mest radikale her er en sammenslåing av ledelsen ute, når det gjelder biltilsynsstasjonene og vegstasjonene.

Vi som i dag har vårt arbeid innenfor vegetaten kan ha vanskelig med å forstå hvorfor, og er vel redd for at dette blir en organisering på papiret, og at det i virkeligheten blir en deling på de nye utestasjonene. Muligens tenker vi for tradisjonelt, og har kanskje ikke sett de mulighetene vegdirektøren ser.

Vegdirektøren har valgt å holde prosessen i et stort tempo, og tiden frem til forhandlingene blir veldig kort. Dette fører til at muligheten for en skikkelig behandling i bedriftsgruppen er vanskelig, og vårt innspill til våre forhandlere kan bli preget av dette.

Styret i Nito's bedriftsgruppe i Rogaland har likevel en del problemstillinger som vi vil oversende etatsstyret:

- Hvor skal maskinavdelingen plasseres i produksjonsavd.?
- Skal all trafikkkompetanse når det gjelder planlegging ligge på trafikkavd., og i tilfelle hvorfor?

- Problemstillinger med at myndighetsdelen for dekke-, bruvedlikeholdet og noe av andre strukturelle tiltak skal deles mellom trafikk og utbyggingsavd.

- Hvor stor frihet skal fylkene ha i den videre organisering?

- Hvordan skal et eventuelt overskudd på produksjonsavd. takles?

- Prinsippet med direkte forbindelse avd.leder

prosjekter/stasjoner og produksjonsområder. Vi ser her faren med at avd.ledere vil kunne få et alt for stort kontrollspenn. Et akseptabelt kontrollspenn bør være 4 - 6 personer.

Alle disse problemstillinger må vi få svar på før den lokale organiseringen kommer igang.

Vegdirektøren har i utgangspunktet gitt vegsjefen stort spillerom i organiseringen av vegkontorene, og vi håper der ikke blir alt for mange «føringer». Forhåpningene er da at vegsjefen også i sitt forslag til lokal organisering blir preget av «spenstighet».

Det har blitt fokusert mye om produksjonsavd. sin rolle i den nye organiseringen, og viktigheten med å få gode medarbeidere, helst de beste til denne avdelingen.

I og med at alle tjenestemenn som er på særavtalen skal i denne avdeling, tolker vi at det er ledelsen av avdelingen det her siktes til.

Vårt forslag til vegsjefen er at det viktigste ved tilsetting av ledere både på produksjon og myndighetsdelen, er at evnene til samarbeid må prioriteres. Dette gjelder både mellom avdelingene og i sin egen avdeling. Det må også legges stor vekt på lojalitet overfor etaten, og viljen til å arbeide for at hele etaten kan bestå også i fremtiden.

Stavanger 22. september 1994

**Arne Johannessen**



Statens vegvesen  
Rogaland



RETURADRESSE:  
POSTBOKS 197  
4001 STAVANGER



Eg har vel lempa pukkstein  
og eg har lempa grus,  
og eg har vel lengta heim en gong  
til kjerring og til hus.  
Og eg har vel budd i brakke  
i vekevis i trekk,  
og eg har vel banna om kvelden  
og lengta meg ti mil vekk.  
Og dagen var lang  
og han var svart  
suddelida suddelidei.  
arbeidet var tungt og hardt  
suddelida suddelidei.  
Spør du meg skal du få svar,  
det var arbeid for ein kar  
ifrå oktober til januar  
suddelida suddelidei  
Tra la lalalala,  
fyll opp mitt tomme krus.

Frå:  
Eg heiter Ola Tveiten  
av Lillebjørn Nilsen

Olav Stokkenes (t.v.) og Sveinung Marvik på riksveg 503 ved Hofreista i Bjerkreim. Dei har i haust vore med på eit omfattande sikringsarbeid, etter at vegen her var i ferd med å rasa ut i vatnet. (Side 5.)

  
RYGJAVEGEN