



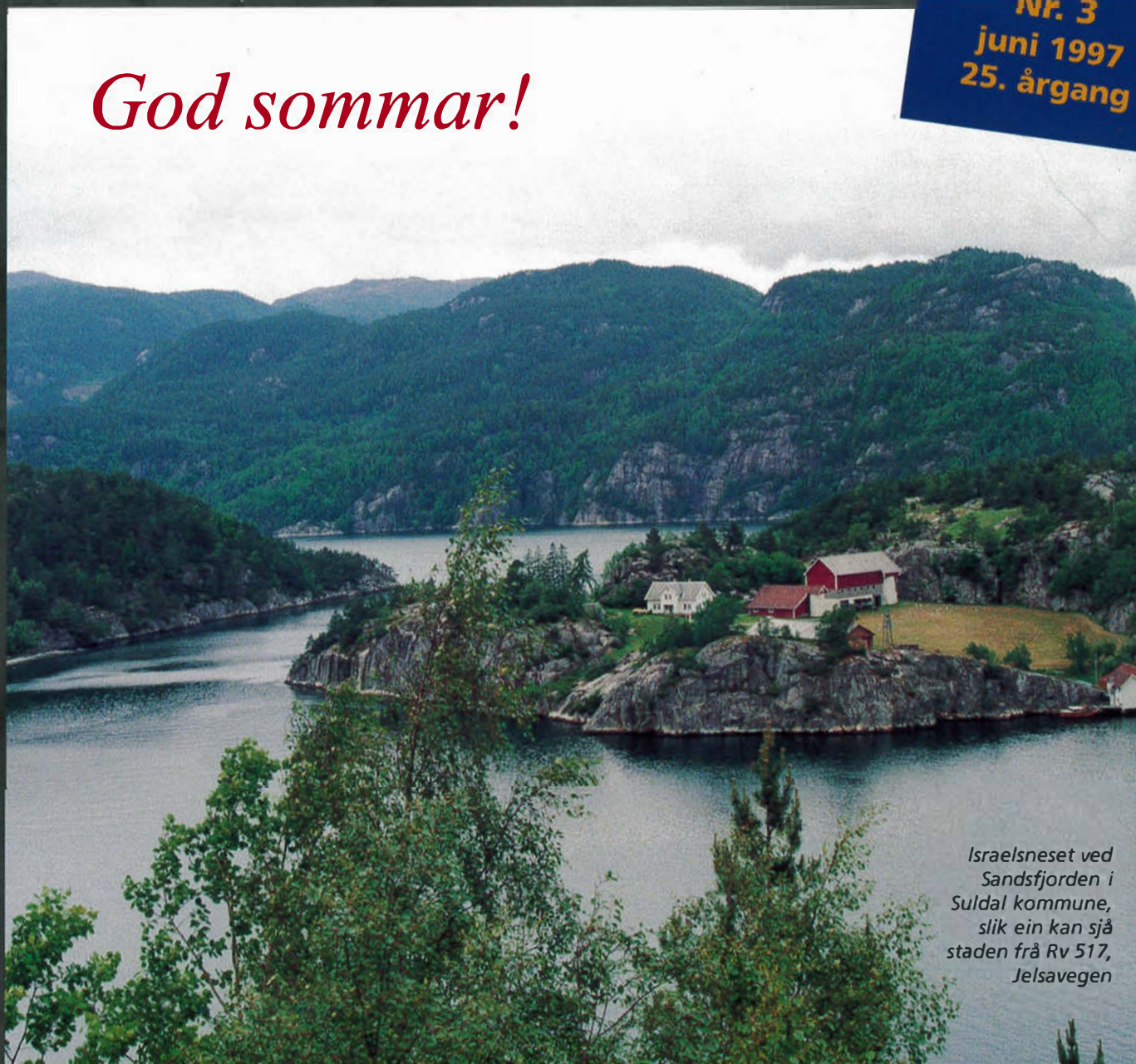
Statens vegvesen  
Rogaland

25 år

# Rygjavegen

Nr. 3  
juni 1997  
25. årgang

*God sommar!*



*Israelsneset ved  
Sandsfjorden i  
Suldal kommune,  
slik ein kan sjå  
staden frå Rv 517,  
Jelsavegen*

- 4** Feiring for anleggsstart Frafjord - Gilja
- 5** Rogalendinger på brubygging i Oslo
- 8** Miljøprosjekt langs Hafrsfjorden
- 10** Reflekskonkurransen for 7. klassingene
- 11** Vegprising, et mulig virkemiddel?
- 14** Vennskapstur på to hjul i Kina

## Refleksjoner etter ett år som vegsjef

Det nærmer seg ett år siden jeg tiltrådte som vegsjef, og tiden er kanskje inne til å gjøre seg visse refleksjoner over det første året. Mange ord kan brukes for å beskrive mine følelser gjennom året, og her kommer et utvalg av dem.

Etter bare ett år som produksjonssjef, ble jeg kastet ut på dypt vann. I begynnelsen tenkte jeg mye på at jeg gjerne skulle ha vært lenger på Produksjonsavdelingen. Det er en spennende avdeling med mange utfordringer (altfor mange vil kanskje noen si). I alle fall var året som produksjonssjef en svært verdifull erfaring å ha med seg i min nye rolle som vegsjef. Jeg lærte å kjenne mange, faktisk de fleste, i Produksjonsavdelingen, og det er viktig selv om avstanden er større og besøkshyppigheten nå kanskje er noe mindre.

Jeg prøvde svært tidlig å presentere meg selv som en vegsjef med stor omtanke for organisasjonens indre liv. Åpenhet, trygghet og tillit mellom ledelse og ansatte er kanskje blitt noe forslitte ord, men jeg tror faktisk de er svært viktige. Året som har gått, har med all tydelighet vist det. Temaet har vært sentralt i lederutviklingsprosjekter både i toppledelsen og i avdelingsledelsene. Erfaringene vi har gjort med å ha arbeidsmiljø som satsingsområde har også vist at mange i organisasjonen er opptatt av at de mellommenneskelige forhold må fungere for at arbeidsmiljøet skal bli godt.

Jeg har vært på besøk i 25 av fylkets 26 kommuner (Utsira som den 26. kommunen besøkes 1. juli), og er blitt vel mottatt overalt. Det er svært viktig å etablere gode samarbeidsforhold med fylkets kommuner. De er viktige finansielle bidragsytere i tillegg til at de er planmyndighet etter Plan- og bygningsloven som vi må fremme våre vegplaner etter.

I Statens vegvesen Rogaland er vi noe over 600 ansatte. Det er få som slutter, - noe som tyder på at arbeidsplassen oppfattes som trygg og god (selv om ikke alle er fornøyd med lønna). Jeg er så ubeskjeden at jeg tror at vegsjefens ledelsesstil og framferd faktisk betyr ganske mye for hele etaten. Av den grunn vil jeg gjerne ha tilbakemeldinger, - gjerne fra enkeltpersoner; men kanskje aller helst gjennom tillitsmannsapparatet. Tilbakemeldinger gir større trygghet og mulighet for korreksjoner. Åpenhet er nøkkelordet.

Til slutt en erkjennelse. Jeg har strevd litt med å finne meg til rette i vegsjefsstolen. Det er kanskje naturlig når man starter med relativt begrenset topplererfaring. Året som har gått, har imidlertid gitt meg vesentlig større trygghet i rollen og oversikt over etaten. Dette er takket være en positiv utvikling av samarbeidet i topplergruppen, en alltid velvillig og hjelpsom stab og sist, men ikke minst takket være velvilje og positiv innsats fra alle jeg har samarbeidet med i løpet av dette første året.

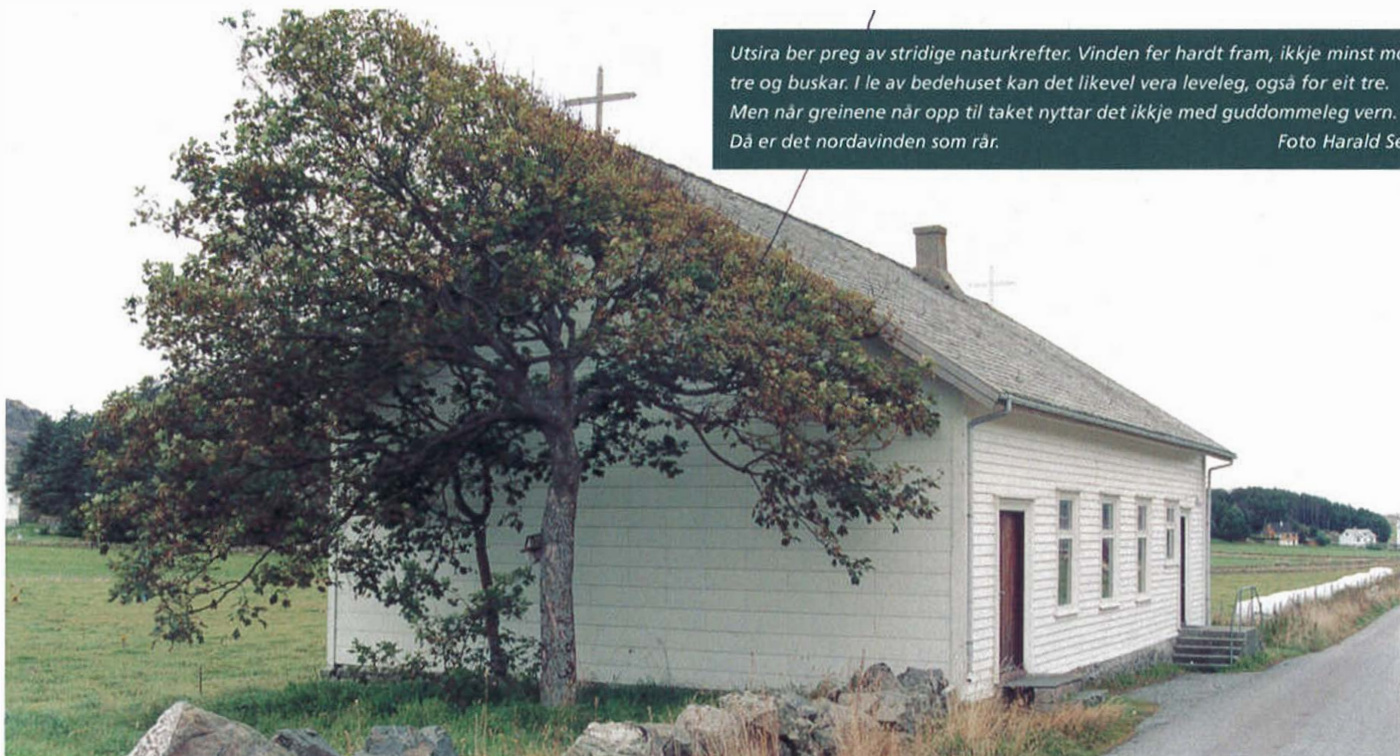
Etter ett år i stolen er jeg blitt varm i trøya, jeg trives og ser store utfordringer med å lede Statens vegvesen Rogaland inn i det neste årtusenet.



Tor Geir Espedal

Utsira ber preg av stridige naturkrefter. Vinden fer hardt fram, ikkje minst mot tre og buskar. I le av bedehuset kan det likevel vera leveleg, også for eit tre. Men når greinene når opp til taket nyttar det ikkje med guddommeleg vern. Då er det nordavinden som rår.

Foto Harald Sel



# INNHALD

|  |   |  |    |
|--|---|--|----|
| Vegsjef-teigen .....                                       | 2 | Maraton ved Californias stillehavskyst ..... | 12 |
| Verdisyn utover bygrensene .....                           | 3 |  |    |
| Verdig feiring for tunnelen mellom Frafjord og Gilja ..... | 4 |  |    |
| Rogalendinger på brubygging i Oslo .....                   | 5 |  |    |
| Rusfri og i sikker bil .....                               | 6 |  |    |



|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| VTP .....                            | 13 |
| Vennskapstur på to hjul i Kina ..... | 14 |



På godfot med rusen ...7

Gang-sykkelveg og miljøopprustning langs Hafrsfjorden .....

8

Kryssord .....

15

Produksjonsavdelinga: Dekkeseksjonen .....

16

Kvinner viser vei .....

17

Personalnytt .....

17

Kompetanse og kompetanseutvikling .....

18

Gassbil .....

18

Alfred Rake til minne ...19

Tillitsvalgtes spalte .....

19

Reflekskonkurransen for 7. klassingene .....

10

Vegprising, et mulig virkemiddel? .....

11

## Rygjavegen

Nr. 3 - juni 1997

**Redaktør**  
Harald Sel

**Sats/layout**  
Sissel Gro Norland

**I redaksjonen**  
Eva Vivoll

**Trykk**  
Allservice A/S

**Redaksjonsråd**  
Bjørn Alsaker  
Lewy Dalen  
Halvor Folgerø  
John Mathias Mathiassen  
Anne Elise Njærheim  
Liv Rettedal

**Forsidefoto**  
Harald Sel

**Baksidefoto**  
Harald Sel

**Opplag**  
1900 eksemplar

## VERDISYN utover bygrensene

«Det er godt å leva i eit land som har eit verdisyn som går ut over bygrensene og med armar som strekk seg ut i distrikta.» Dette skreiv Kristin Eikemo i sine «Tankar frå Lysefjord-brua» i forrige nummer av Rygjavegen. Ho var byggeleiar for betongarbeida på brua.

Kristin peikar her på noko viktig og sentralt ved det norske samfunnet. Me bur i eit land der det stort sett er godt å leva - både i byane og i distrikta. Det skuldast eit verdisyn som iallfall inntil nyleg, har hatt nokså brei politisk tilslutning: Heile landet skal vera i bruk. Storparten av folket skal ikkje klumpa seg saman i byar og store tettstader. Me skal også ha levande utkantar og livskraftige bygdesentra. I den samanhengen har samferdselspolitikken vore eit viktig virkemiddel. Utan den store satsinga på vegar, bruer og annan kommunikasjon i distrikta ville utkantane vore langt verre stilt enn i dag.

Det blir hevda at Stortingsmeldinga om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007 nedprioriterer distrikta i forhold til urbane strøk. Om det kan nok meiningane vera delte. Men i alle tilfelle er det grunn til enno ein gong å minna om kor viktig det er med gode kommunikasjonar i distrikta. Det må framleis satsast på nye vegar, bruer og tunnelar i Ryfylke, i Dalane og fleire andre stader i fylket. Gjer me ikkje det risikerer me at Rogaland og landet vårt ikkje lenger blir så godt å leva i.

Uansett, me har framleis ting å gleda oss over; sett frå ein distriktspolitisk synsstad. I vår er arbeidet med ny tunnel til Frafjord starta opp. I denne bygda har det ikkje berre vore godt å leva i, kanskje særleg for dei mange småbarnsførelde, på grunn av ein dårleg og rasfarleg veg. Når den nye vegen er ferdig vil folka i Frafjord få eit lettare og betre liv.

I den samanhengen må me også sjå Høgsfjordprosjektet, som det er godt håp om at Stortinget vil gje si foreløpige støtte til under behandlinga av NVVP 1998 - 2007. Fast samband, ikkje berre over Høgsfjorden men seinare også over Jøsenfjorden, Sandsfjorden og RennRand-sambandet mellom Hjelmeland og Rennesøy, vil ha stor betydning for regionen si framtid. Om ferjetilbodet er aldri så godt, så er fast samband ennå betre. Med gode og ferjefrie vegar vil sjansane bli større for at det også i framtida skal vera godt å leva i dei mange Ryfylke-bygdene.



Harald Sel

*Når innbyggjarane i Frafjord om to år kan kjøyra trygt i tunnel mellom Frafjord og Gilja, er det langt på veg eit resultat av både innsats, engasjement og samarbeid blant folket i bygda.*

*Fredag 23. mai samla Frafjord-folket seg nok ein gong. Dei inviterte like godt politikarar, vegfolk og seg sjølv til fest for å markera gleden over anleggsstarten.*

*Også den i god samarbeidsånd, der alt frå busstur til fest og bevertning var planlagt og utført av innbyggjarane sjølv.*

*Flagget gjekk til topps då heile Frafjord, politikarar og vegstyresmakter feira tunnelen som skal vera ferdig om to år.*

## Verdig feiring for tunnelen mellom Frafjord og Gilja

**Tekst og foto: Eva Vivoll**

Befolkninga i Frafjord har i årevis kjempa for å få tunnel mellom bygdene Frafjord og Gilja.

Den 30 år gamle Fv 281 som no bind saman bygdene er mykje rasutsatt. Ungane blir frakta med buss til og frå skulen på Gilja, og etter fleire til dels store steinblokker i vegbanen, rett nok utan personskade, blei kravet frå innbyggjarane forsterka. Men fylkesvegvar har som kjent ikkje vore av dei høgst prioriterte. Det blei difor eit langt lerret å bleike for dei som hadde satt seg fore å få bygt ein tunnel.



*Iltsjela i Aksjonskomiteén, Gerhard Frafjord, med tunnelkaka. Praktkaka var bakt av Marit Kommedal frå Frafjord.*

*Nær 80 av Frafjords 101 innbyggjarar var med på festen. Her frå eit av langborda på Giljastølen.*



### Fremst i Aksjonskomiteén

Iltsjela i dugnadsarbeidet har utan tvil vore Gerhard Frafjord. Han har troppa opp både på Stortinget, hos fylkespolitikarar og hos vegstyresmakter. Han har skreve brev, og sogar hatt skuleungane med seg til Stortinget. Og på festen fekk han velfortjent ros frå alle som tok ordet.

Ros for pågangsmotet og styrken, men og for samarbeidsviljen og jovialiteten. Aldri eit vondt ord eller sure miner frå han, men positivitet og glede var karakteristikken talarane ga han. Og synleg glad var Gerhard Frafjord under feiringa, glad for alle godorda, men mest for at dei endeleg skal få den etterlengta tunnelen. - Fleire unge vil etablere seg i bygda no når vegen blir trygg, trur Frafjord.

### Politiske irrgangar

Fleire politikarar frå Stortinget var og til stades under festen. Ein av dei var Hilde Frafjord Johnson frå Krf. Ho kunne fortelja om mange irrgangar i politiske korridorar og mellom stat og fylke. Men laganda i bygda gjorde nok sitt til å påverka politikarane. I august 1995 blei det i Fylkestinget gjort einstemmig vedtak om bygging av tunnelen.



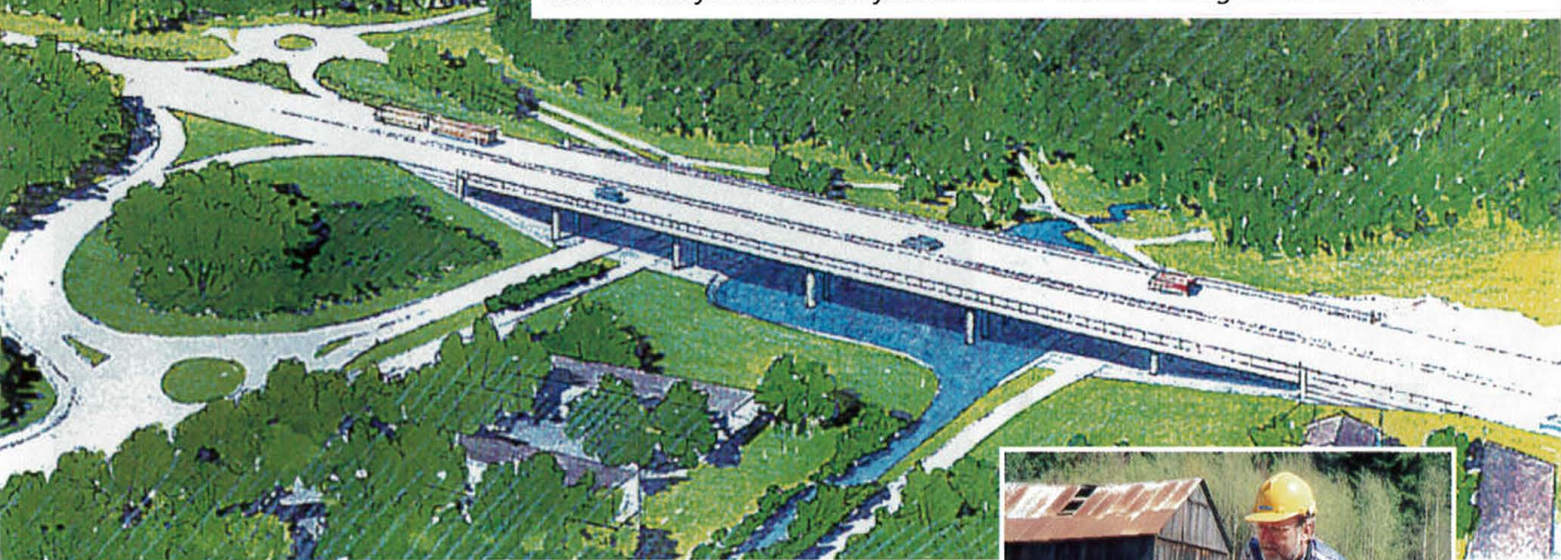
### Og ei anna historie

Kampen for å få bygd tunnel mellom Frafjord og Gilja har i høgste grad vore ei politisk historie, men vegsjef Tor Geir Espedal kom og inn på ei anna historie. Historia om dei menneskelege faktorane i det å leva med utryggheta. - Ingeniørar flest har ein tendens til å tenkja nytte/kost når me skal planleggja og byggja ny veg. I det her tilfellet ser me at me og må tenkja på følelsane til dei som ber om å få ny veg, sa vegsjefen mellom anna.

Han gratulerte Frafjord-folket med deira arbeid. - No har politikarane skaffa pengar, då skal Statens vegvesen gjera resten med sjølv livsnerven til bygda, avslutta han. ■

Frafjord-tunnelen er hittil det største og dyraste fylkesvegprosjektet i Rogaland. Sjølv tunnelen får ein lengde på 3810 m, mens det i tillegg skal byggjast 200 m ny veg i Frafjord og 250 m på Gilja. Det heile er kostnadsrekna til 85 mill kr, der 44 mill er statlege midlar og 41 mill kr er frå fylket. Det er og avsett Aksjon skoleveg-midlar til fortau på Gilja. Heile anlegget skal vera klart 1. juni 1999.

Slik vil det nye Skullerudkrysset se ut når det står ferdig sommeren 1998.



Samarbeid over fylkesgrensene

# ROGALENDINGER på brubygging i Oslo

**Tekst og foto: Kenneth Rott**

Statens vegvesen Rogaland, Hedmark og Oppland har inngått samarbeid om bygging av Skullerudkrysset bruer i Oslo. Samarbeidet kom i stand ved at Vegdirektoratet mente at arbeidet med bygging av Skullerudkrysset skulle utføres i egenregi av Produksjon. Dette på grunn av ekstraordinære midler og kort tid til planlegging, noe som gjorde at det var lite fornuftig å sette arbeidet ut på entrepriser. Statens vegvesen Hedmark fikk da forespørsel om å ta ansvaret for bygging av krysset. Hedmark hadde ikke kapasitet til å bygge bruene alene. Rogaland og Oppland fikk da forespørsel om å delta i byggingen av prosjektet sammen med Hedmark.

Statens vegvesen Rogaland stiller med seks fagarbeidere og en faggruppeleder. Oppland stiller med seks fagarbeidere og Hedmark, som er ansvarlig for samordningen av prosjektet, stiller med en anleggsleder, to oppsynsmenn og tre fagarbeidere. Statens vegvesen Rogaland har med seg flere trailerlass med tungt forskalingsutstyr som leies ut til anlegget.

Skullerudkrysset er ett av de verste ulykkespunktene på E6 gjennom Oslo. Det skal nå bygges toplankryss på firefeltsvegen der det i dag er lyskryss. Statens vegvesen Oslo, som er byggherre, skal bruke 75 mill kr på anlegget. For denne summen skal det bygges to parallelle bruer på 132 meters lengde for trafikken på E6, to rundkjøringer samt tilstøtende vegger. Selve bruene er kostnadsberegnet til 28 mill kr. Det er lagt stor vekt på estetikk med blant annet forblendede landkar i hogget granitt.



*Betonggjengen fra Rogaland er samlet under dekkeforskalingen. Bak fra venstre: Terje Kallekødt, Ole G. Tvedt, Kenneth Rott, Karl Riska, Leif Møller. Framme: Agnar Svanes og Curt H. Lid.*



*Byggeledelsen fra Statens vegvesen Oslo er innom anlegget på besøk. Fra venstre byggeleder Bjørn Dieseth og prosjektleder Torstein Kjærvik.*

Byggingen startet i februar i år og skal være ferdig før jul i år. En del arbeid, som beplantning og kunstig dam under bruene, blir utført i 1998. Arbeidet som hittil er utført, har gått meget bra. Byggherre og publikum er meget tilfreds med framdrift og kvalitet. På den økonomiske siden er det lagt opp til at arbeiderne skal få bonus dersom overskuddet er av en viss størrelse. Selve brudekkene ser ut til å bli ferdige i slutten av august, så da kan det hende at noen av arbeidsfolkene kommer hjem igjen. Vi får trekke lodd! ■

# Russen

*Opplegget omfatter kontroll  
av ungdommenes biler:  
Her Odd M. Jåthun  
på jakt etter mulige feil.*

## RUSFRI og i SIKKER BIL!

**Tekst og foto: A.G.Vasbø**

I flere år har «Ung på hjul» vært arrangert i Rogaland. Dette er et av mange tiltak rettet mot ungdom for å gjøre dem til bedre trafikanter. Målgruppen for dette spesielle tiltaket er soldater og avgangselever fra videregående skoler.

I denne gruppen finner vi også årets russ. Vi innrømmer gjerne at denne gruppen får litt ekstra oppmerksomhet. Fremstøt for å gjøre disse «hordene» til bedre trafikanter blir til en viss grad integrert i russeløyene.

Fylkets trafiksikkerhetsutvalg bevilger 90.000 kr til formålet hvert år. Det er Trygg Trafikk som står for det praktiske opplegget og koordinerer innsatsen fra politi, ambulanse, skolene, bilorganisasjoner, fra vår egen etat og enda mange flere. Dette er en grei arbeidsfordeling og bonuspoengene høster vi fordi Trygg Trafikk sin innsats ofte løser litt på andres pengebinger. Vi får mye for FTU's 90.000 kroners startkapital.



Opplegget i «Ung på hjul» består av en holdningsdel og en praktisk del. Holdningsdelen har utviklet seg til å konfrontere ungdommen svært direkte med farene og følgene av uvettig kjøring. Vi får mange meldinger om at nettopp denne delen har gjort sterkt inntrykk på de unge.

I den praktiske delen kan de unge delta i ferdighetsløp og få hjelp til å kontrollere bilene sine. For russen er det en egen samling og et eget ferdighetsløp der ytelsene i tillegg til de rent trafikale krav er typiske knuteferdigheter.

Men ut av all «galskapen» kommer det positive tanker og gode sosiale kontakter.

Vegvesenet sin del i dette opplegget sørger Trafikkavdelingen for. Det har vært en intern diskusjon om graden av hygge og trivsel før russen skaffer seg russebiler har vært for stor.

Vi har landet på at trafikkstasjonene skal utføre ordinære kjøretøykontroller

også på russebilene. Kjøretøyet skal være i orden. Dette forplikter alle sjåfører, også russen. Vi mener å vinkle kontrollene galt dersom de skal gå ut på å «smyge» kjøretøyer gjennom slik at de holder ut en russetid på et par måneder.

Nå er ikke de røde og blå hordene kjent for alt for mye disiplin. I opplegget «Ung på hjul» viser man ingen nåde. Der skal reglene følges og avtalene med russen etterleves. Trafikk krever respekt - på alle områder.

Opplegget har omfattet også ca 4.500 soldater. På holdningsdelen av «Ung på hjul» deltok 3.700 avgangselever i 1996. Vi har i løpet av de siste 10-15 årene erfart at andelen unge mennesker involvert i trafikkulykker har gått nedover, men det er også tragiske eksempler på at vi ikke kan legge denne delen av trafiksikkerhetsarbeidet til side. ■



*Det er ikke bare utseendet det kommer an på, man må være god inni også!*

## *På godfot med russen*

**Tekst og foto: A.G.Vasbø**

### *- Det går jo an å snakke med Biltilsynet !!*

- Nettopp dette er et hyggelig utsagn, sier Petter Sivertsen, faggrupeleder for kjøretøykontroll på trafikkstasjonen i Haugesund.

Det er klart at kjøretøykontroll skal være en alvorlig sak. Vi kan ikke gå på akkord med reglene slik de er, men det er mange måter å nærme seg et publikum. Selv liker jeg å være på talefot med kundene, jeg syns jeg oppnår mest da.

For etaten er det også best å rive ned alle fiendebilder. Vi skal betjene et publikum og vi skal til og med på sikt leve av det. Det kan snakkes mye trafikkultur ned i hodene på en kunde når vi samarbeider om å finne en løsning. Bare å gi dem en mangellapp

virker mer avstumpet.

Men sluttresultatet er vi ikke uenige om - bilen skal være i orden.

*- Men respekten for lover og regler etter et besøk hos «onkel biltilsyn»?*

- Hvis russen ikke er voksen nok til å forstå alvoret i det vi sier, blir de bråmodne første gang de treffer på oss på veien.

*- Betyr dette at du virkelig slår i bordet, eller panseret om du vil.*

- Absolutt! Både politiet og vi krever lydighet for inngåtte avtaler. Forleden var det russtreff for 6.000 i Kongeparken. Da var bilene på veg gjennom vårt område.

På Halhjem stoppet UP 10 biler og sendte dem hjem. Det var galt med oppførsel, kjøretøyet og misbruk av prøveskilt. Ingen nåde.

*- Da var det mange sure folk å se!*

- Slett ikke, vi oppnådde respekt. Vi sto på ferjekaien på Bokn og advarte mot

tullete oppførsel, det samme gjorde politiet. Fra alle hold får vi tilbakemelding om at russen oppførte seg bra. Husk at av de 6.000 i Kongeparken var bare 1 promille i konflikt med politiet!

*- Og vi som trodde at engler var kvite, så er de altså røde og blå?*

- Dette var russ som hadde det gøy og som respekterte grenser. Vi måtte gripe inn mot overtallige passasjerer, mot ølkasser som var slengt i bilen uten å sikres og en del andre forhold. Men alt gikk i en gemyttlig tone og russen var snakkende til når vi måtte.

*- Du står gjerne på til neste år også?*

- Dette er hyggelig, jeg deltar gjerne både på holdningsdelen og den praktiske oppfølgingen. Jeg har tro på å holde god kontakt med folk, syns faktisk at det var litt stusslig i år når de fleste av russen gikk til NAF. Jeg ser gjerne at parkeringsplassen er full av rød og blå ungdom som vil ha oss på talefot! ■

*I historisk ånd åpnet Kristian Byskov fra Syklistenes Landsforening gang-og sykkelvegen langs Hafrsfjord med blinkende sverd. Fra venstre: Ordfører i Sola kommune, Eli Hellestø, vegsjef Tor Geir Espedal, Kristian Byskov og ordfører i Stavanger Leif Johan Sevland.*



## *Vår Herre skapte Hafrsfjorden, vegvesenet gjorde resten*

**- og Syklistenes Landsforening fikk sin 50-årspresang**

*Sykle, springe, fiske, hvile. Gang- og sykkelveganlegget langs Hafrsfjord innbyr til det meste.*



*Blomster til første syklist var planen, men først kom lille Martine Lerstøl Haaland trillende, om ikke på sykkel så i alle fall på hjul, og fikk velfortjente blomster fra vegsjefen. Martine bor på Gosen, og kommer nok til å få god bruk for gang-og sykkelstien når hun vokser til.*

*Nå framstår Hafrsfjord med 1390 m gang- og sykkelveg, rasteplasser, fiskeplataer og molo. Promenaden er skilt fra kjørebane med plen, lønnetrær og spirea. Det er også anlagt små parkanlegg med bjørk, roser og blomsterenger. Stavangerstein (fylitt) er hentet fra Hillevågstunnelen til fylling av skrådde naturmurer ned mot sjøen, fiskeplasser og trapper. Rekkverkene er spesialkonstruert for ikke å bryte for mye med området rundt, og det er åpent for å gi best mulig utsyn over havet og Sverd i fjell. Dette er blitt et praktfullt område i Stavanger som alle kan være stolte av. Og det var Syklistenes Landsforenings Kristian Byskov som fikk æren av å åpne vegen, i anledning Syklistenes Landsforenings 50-årsjubileum.*

### **Tekst og foto: Eva Vivoll**

Det har tatt lang tid å realisere denne gang- og sykkelvegen. Allerede i 1989 ble det tatt initiativ for å få bygd gang/tursti langs Hafrsfjorden. Men de høye kostnadene førte til at disse planene ble lagt bort. I 1992 ble det nedsatt en gruppe fra Stavanger

kommune og Statens vegvesen som skulle planlegge standardheving av Fv 382 der gang- og sykkelveg inngikk som en del av et større turvegnett.

### **Miljøavtale**

I miljøavtalen mellom Stavanger kommune og Statens vegvesen ble det i 1995 satt av midler til prosjektet, og



arbeidet startet høsten samme år. Når arbeidet har tatt lang tid, skyldes dette Stavanger kommunes arbeid med legging av nye vannledninger. Dette har vært et komplisert arbeid som gjorde framdriften dårlig.

### Praktfullt anlegg

Men nå ligger anlegget der i all sin prakt, klart til bruk enten man vil sykle, jogge, fiske, bade eller rett og slett bare ta en hvil. Anlegget har vært drevet i egenregi, og det var en stolt gjeng fra vegvesenet som bivånet den offisielle åpningen. Og velfortjent ros fikk de. Både vegsjef og ordfører ga honnør til både ingeniører og landskapsarkitekt, anleggsfolk, steinløpere og gartnere. -Alle involverte har jobbet sammen, det er dette samarbeidet som har gitt det flotte resultatet vi ser her i dag, sa Martin Aske som har vært byggeleder for prosjektet.

### Kostnader

Anleggskostnadene er prosjektert til 4,8 mill kr, der Statens vegvesen og Stavanger kommune har spleiset med halvparten hver. I disse millionene inngår også belysningen som kostet 500 000 kr. I tillegg har Stavanger kommune hatt utgifter til grunnverv som beløper seg til 700 000 kr.



Steintrapper fører ned til flotte fiskeplasser.

Nå gjenstår det ca 400 m fra Sola grense til Grannes før det er sammenhengende gang- og sykkelveg rundt Hafersfjorden. Fortsettelsen er under planlegging, men foreløpig er det ikke satt av penger til videreføring. ■

*Sykkel i Stavanger er et samarbeidsprosjekt mellom Stavanger kommune og Statens vegvesen Rogaland. Målsettingen er å øke andelen sykkelreiser, viktigste målgruppe er arbeidsreisende. Hittil har det vært fokusert på hovedsykkelrutene og området innenfor 3 - 4 km fra Stavanger sentrum. Nå er det Forus-området som står for tur:*

## MARIT SLETTEBERG STORLI

*er prosjektleder for*  
**SYKKEL I STAVANGER**

### Her er hennes visjon for Forus:

Jeg kan se for meg et bilde av Forus etter at vi har brukt 20 år på å legge til rette for bruk av sykkel, tog og buss. Bedriftene, de ansatte og offentlige instanser inngår forpliktende avtaler for tiltak som bidrar i samme retning.

### Fellesskapet yter:

-Bedriftene på Forus har innsett at det er mer lønnsomt å øke bygningsvolumet og antall ansatte for dermed å øke produksjonen, enn det er å ha store parkeringsarealer til daglig lagring av biler. Bedriftene velger derfor å gi sine ansatte tilbud om spesialrabatt ved bruk av buss eller tog eller kjøp av sykkel.

- Kommunene og Statens vegvesen samarbeider om bygging av effektive overordnede og interne sykkeltraséer til og på Forus.

- Bedriftenes ansatte forplikter seg til å benytte de reisemidlene de har fått rabatt på.

### Næringslivet på Forus, de ansatte og beboerne oppnår det alle drømmer om:

- Et transportsystem som håndterer transportbehovene på en bedriftsøkonomisk lønnsom måte.

Næringstransporten gis god framkommelighet på bilvegnettet fordi privattransport foregår på annen infrastruktur.

- Omsetningen på Forus øker som følge av positiv oppmerksomhet utenfra, bedret markedsposisjon, økt produktivitet, mindre sykefravær, og reduserte parkeringskostnader.

- Et næringsområde som er tett og effektivt utnyttet gir små tomte-kostnader for hver bedrift og korte interne avstander.

- Forus blir et enda mer populært etableringssted for ressurssterke bedrifter som legger vekt på positiv profilering. Attraktivt lokaliseringssted for internasjonalt næringsliv.

- De ansatte trives fordi de daglige sykelturene gir positive opplevelser, trim, bedre helse, frisk måte å våkne på, billig reisemiddel, mindre støy og forurensende avgasser, opplevelse av å bidra til et godt lokalt og globalt miljø.

- De ansatte velger å bosette seg nærmere Forus og infrastrukturen som disse reisemidlene benytter. Reisemidlene blir mer kostnads-effektive, og ansatte på Forus blir skatteyttere til kommunene nærmest Forus.

- Forus blir et næringsområde som vekker stor oppmerksomhet både nasjonalt og internasjonalt fordi felles satsing har ført til at en har klart å etablere et ressurssterkt næringsområde som fungerer etter fundamentale bærekraftige miljø-prinsipper. Forus blir et eksempel på handling og gis stor oppmerksomhet i media.

**Sykkeltrafikken blir etterhvert så stor at det blir nødvendig å bygge ut sykkelvegnettet for å øke kapasiteten. Det blir nødvendig med bedre regulering og utvidet lovverk for å unngå kinesiske tilstander.**



## Refleks redder liv

- Vi vet dette så godt, vi ser det så tydelig når vi møter andre. Dessverre er vår egen praksis på dette området som regel mer enn mangelfull.

# REFLEKS- konkurranse for 7. klassingene er avsluttet



Vi velger 7. klassen i Vikedal som representant for gode refleksbrukere. Pengene går til skoletur.

Tekst og Bilde: A.G.Vasbø



Odd Einar Jamne fra Radio 102 intervjuer glad vinner fra 7.klasse i Vikedal.

For å innarbeide gode vaner allerede fra barneårene, har FTU i samarbeid med Trygg Trafikk arrangert reflekskonkurranser blant skolebarn i flere år. Resultatene blant de yngste har vært svært gode, men de eldre klassene har vært vanskeligere å motivere.

I denne tevlingen er det en prestasjon å bli blant vinnerne. Reglene sier at alle elevene i den mørke årstiden skal være utstyrt med refleks på tøyen eller refleksbrikke. Elevene vil bli kontrollert flere ganger i løpet av vinteren og det vil skje uten varsel.

Da er det svært vanskelig å oppnå full klaff, det vil si at refleksene bæres på - alltid!. Særlig er dette vanskelig for 7. klassingene. Det virker som om de yngste er lettere å styre. Når man vokser til skal man plutselig demonstrere sin uavhengighet, gjøre som man vil.

Å legge refleksene igjen hjemme er beklageligvis et frigjøringsymbol, et tegn på at man er blitt mer voksen. Mon tro hvor elevene har dette tåpelige inntrykket fra?

Føler du som har noen år på baken deg truffet. Du er jo blant dem som danner normer for dine unge poder!

Det deltok 28 klasser med 586 elever i 1996/97. Dette er flere enn året før. 17 klasser gjennomførte alle tellingene og 4 av dem hadde 100% refleksbruk. Andre hadde gode resultater mellom 80% og 100%

I yngste klassen, fra 1. til 6. klasse, var det atskillig flere deltakere og resultatene var bedre. Vi valgte likevel å legge stor vekt på å oppmuntre disse eldste. Vi er opptatt av å få dem som refleksbrukere over brytningstiden i unge år og over til gode vaner for resten av livet.

FTU hadde derfor pengepremier til alle vinnerne. Rekkefølgen ble valgt etter loddtrekning.

|                                |                 |
|--------------------------------|-----------------|
| <b>Øygard ungd.skole - 7C</b>  | <b>3.000 kr</b> |
| <b>Vikedal skule - 7. kl</b>   | <b>2.000 kr</b> |
| <b>Bokn skule - 7. kl</b>      | <b>1.000 kr</b> |
| <b>Sokndal ungd.skole - 7B</b> | <b>1.000 kr</b> |

Vi syns alle disse elevene fortjener ros for innsatsen og gratulerer. ■

Nord-Jæren står overfor en rekke utfordringer på samfunns-sektoren framover.

Å få utviklet et samfunns- og miljømessig forsvarlig transportsystem, vil være av stor betydning for videre befolknings- og næringsutvikling i regionen.

# VEGPRISING

## et mulig virkemiddel?

Av Gunnar Eiterjord

I Transportplanen for Nord-Jæren 1998-2007 er det anbefalt en tiltakspakke som vil løse de nevnte utfordringene. Men - tiltakspakken har en høyere kostnad enn det som er realistisk å få bevilget over offentlige budsjetter. Det vil derfor være behov for at regionen sjøl tar et tak med ekstraordinær finansiering for å bote på differansen mellom behov og det vi kan vente å få av ordinære bevilgninger fra stat, fylke og kommune.

Andre storbyområder som Bergen, Oslo, Trondheim, Kristiansand og Tromsø har gjort dette med godt resultat. De får nå til en utbygging av sitt transportsystem med en betydelig raskere framdrift enn det ordinære offentlige bevilgninger ville gitt muligheter til. Erfaringene så langt er gode. Folk ser at de får noe igjen for det de betaler. De negative konsekvensene er små. Skal vi ta etter?

Bompenger/vegprising har i utgangspunktet dårlig «klang» hos folk flest. Ingen av oss liker nye avgifter. Men - når et slikt tiltak er et nødvendig virkemiddel for å få løst nødvendige oppgaver og når vi ser resultater, endrer de fleste oppfatning.

Spørreundersøkelser gjennomført i Trondheim i forbindelse med bomringen der viser at før bomringen ble gjennomført, var det et klart flertall som var negative. I dag er holdningene endret og det er et betydelig positivt flertall. Folk ser at de får noe igjen for det de betaler.

**Kan bompenger/vegprising være et nyttig virkemiddel for å påvirke trafikken slik at en best mulig får utnyttet transportsystemet?**

I bomringen i Trondheim er det tids-diffrensierte takster. Det er dyrere å kjøre i morgen- og ettermiddagsrushet. Før-/etterundersøkelsen som er gjennomført i forbindelse med bomringen, viser at rushtrafikken er redusert. Trafikken har jevnet seg mer ut over døgnet dvs. at en får utnyttet transport-systemet bedre. Noen av trafikantene har også endret reisemiddel bl.a. til kollektivtrafikk.

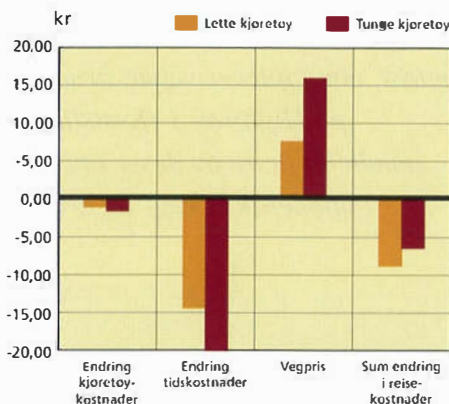
**Det bør være en sammenheng mellom det en krever inn i bompenger/vegpris fra trafikantene og den nytten de får igjen i form av investeringer i bedre infrastruktur.**

Et slikt mulig innkrevingsssystem for bompenger/vegprising på Nord-Jæren er nå under utredning.

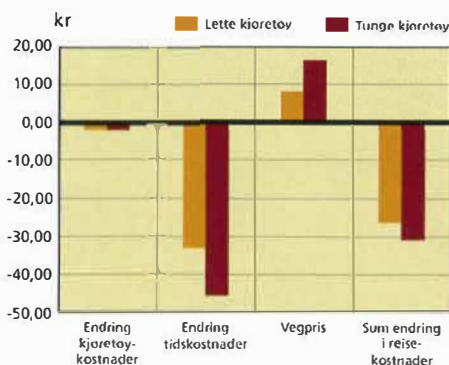
Utredningen skal være ferdig høsten 1997 som en del av handlingsplanen i Transport-planen for Nord-Jæren 1998-2007. Denne vil bli lokal- og fylkespolitisk behandlet høsten 1997.

Figurene viser reisekostnader for næringstrafikken ved etablering av 2 aktuelle vegprisingsprosjekter på Nord-Jæren. Figuren viser hvor mye trafikantene vil spare inn pr. tur i forhold til dagens situasjon, hvor mye de vil måtte betale i en mulig vegpris og samlet gevinst pr. tur.

### Rv 13 Hove - Vatnekrossen



### Rv 44 Stangeland - Skjæveland



### Som grunnlag for utredningen legges flg. prinsipper til grunn:

- Innkrevde midler skal være med å finansiere en konkret tiltakspakke.
- Rettferdighetsprinsippet. Flest mulig skal være med å betale.
- Samme størrelsesorden på lokal ekstrasfinansiering og ordinære statlige midler.
- Sammenheng mellom innkrevde midler og nytte av investeringer.
- Unngå deling av bydeler. Det skal være mulig å nå et bydelssenter avgiftsfritt.
- Tidsdifferensiering. Dyrere takster i morgen- og ettermiddagsrushet.
- Lavt takstnivå slik at en bl.a. unngår omkjøringsproblematikk.
- Kun en avgift pr. time. Gratis passering på kveldstid og i helgene.
- Kapasitetssterkt innkrevingsssystem som ikke skaper trafikkproblemer.
- Sammenheng mellom inntekter og investeringer. Begrenset innkrevingsperiode.
- Et innkrevingsssystem må ivareta hensynet til personvern på en forsvarlig måte.

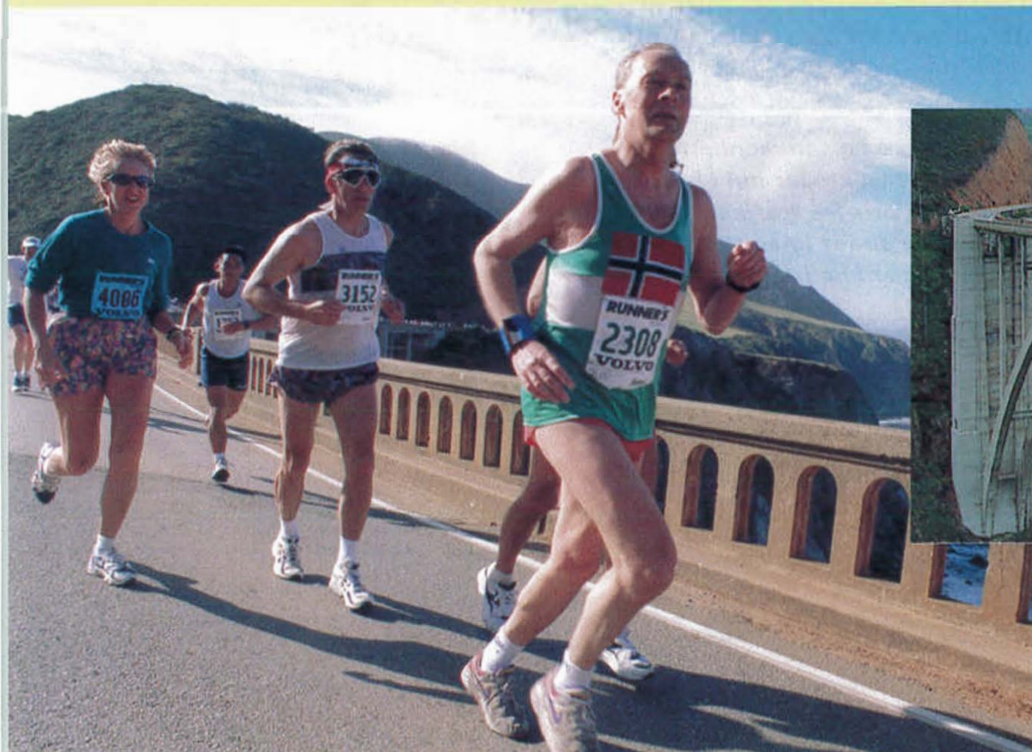
*Maraton ved Californias stillehavskyst:*

# Billaus «studietur» på imponerende kyststamveg

*Maratonløp er ei oppleving på mange plan. Ein er med i eit sosialt fellesskap. Ein opplever fysisk og mental velvære men til tider også sjølpining. Maraton kan vera ei stor naturoppleving. Løpa kan også vera ei spesiell form for «byvandring», der eit fargerikt folkeliv langs løypa gjerne høyrer med. Og ikkje minst, ein opplever vegar, bruer og trafikkforhold av ulike slag. Big Sur Marathon på Highway 1 (Kyststamvegen) langs ein del av Californias stillehavskyst inneheldt fleire av desse opplevingane i rikt mon. Men som «studietur» for å sjå imponerende veg- og brubyggingskunst var nok dette maratonløpet spesielt.*



**Tekst: Harald Sel**  
**Foto: Jorunn Jaatten Sel**



*Av bruene på den 42 km lange maratonstrekninga, er Bixby Creek bridge den mest storslagne og berømte. Til høgre ser me artikkelforfattaren mens han passerer brua.*

Big Sur blir brukt som fellesnamn for ein del av kyststrekninga sør for byen Carmel. Men sjølve namnet Big Sur skriv seg frå ei ganske høg, klippeliknande halvøy som stikk ut i Stillehavet. Den kunne maratonløparane beundra etter å ha tilbaketog ca 5 km.

## **Imponerende veganlegg**

Highway 1 gjennom Big Sur-landskapet blei anlagt i 1930-åra. Vegen er eit imponerende byggverk og han er godt tilpassa terrenget gjennom det sårbare

kystlandskapet. Særleg gjeld dette fleire av bruene, som kryssar mektige juv på den opprivne kyststripa. Den største og mest storslagne av dei heiter Bixby Creek bridge. Når det først skulle byggjast bru i dette særprega landskapet, er det nytta ein slank og elegant konstruksjon som på ein måte fell naturleg inn i terrenget.

Etter kvart har det blitt mange gode minne frå maratonløp i storslagen og vakker natur, ikkje minst i vårt eige land. Men turen langs den opprivne

og majestetiske kysten i California var ei spesiell og minnerik oppleving.

## **Bilfri Highway 1**

Sjøl om bilismen kanskje er meir «heilag» i USA enn i dei fleste land, så må utvilsomt også dei større maratonløpa ha høg status. Slik tolkar eg det når styresmaktene går med på å stenga ein stamveg, attpåtil Kyststamvegen, i seks timar og overlata han til maratonløparar og marsjfolk. Berre politi, ambulanser og andre utrykningsbilar fekk passera,

og av dei såg me heldigvis berre nokre få under løpet. Kva ville vegsjef, politi og andre som har noko med det sagt, dersom I.L. Skjalg søkte om å få stenga Kyststamvegen mellom Randaberg og Akksdal for å arrangera maratonløp?

### Maraton- og trimfest

Big Sur er både maratonløp og marsj med løyper av tre ulike lengder. Nesten 3.300 sprang maraton og ca 1.600 var registrerte marsjdeltakarar. Dessutan blei det arrangert eit fem km langt trimløp med over 2.200 deltakarar. Alt i alt ein trimfest for alle, godt arrangert, med ein storslagen ramme rundt, og forpleining og omsorg for løparane etter innkomsten. Av festlege innslag langs løypa var levande klassisk musikk av ulik slag, både frå orkester, grupper og frå enkeltpersonar. Mange syns nok synd på pianisten ved Hurrycane Point (orkan-punktet). Punktet ber namnet sitt med rette; det blåste minst kuling og var ganske surt. Fingrane til pianisten må ha blitt stive i blåsten frå Stillehavet. Ei anna sak er det at ein lite kunne høyra av dei sikkert harmoniske klaver-tonane; dei blei bokstavleg talt tatt av vinden.

### Mange inntrykk

Som alltid i utlandet, sprang eg med norsk flagg på brystet og på ryggen. På den måten får eg lettare kontakt med andre løparar, både norske og andre. Men under Big Sur Marathon traff eg ikkje ein einaste nordmann, verken før- under - eller etter løpet. Det nærmaste eg kom det norske var ei jente frå California som i eit år hadde vore utvekslingsstudent i Oslo. Derimot møtte eg eit par svenskar i løypa. Men så var då også Volvo hovudsponsor for Big Sur Marathon. Ein amerikanar såg opp mot toppane som steig nokre hundre meter opp frå Stillehavet, og spurde om me hadde så høge fjell i Norge. Slik kan ein hugsa tilbake på mange hendingar og inntrykk. Som f.eks. jenta med det utruleg lange og kraftige håret, og ho sprang med det fullt utslått. I kulingkasta flagra det som eit halvanna meter langt teppe bak henne. Kvar for seg er det helst ei rekke små opplevingar og inntrykk, men summen av dei blir den store opplevinga som eit maratonløp kan vera. ■

# VTP

**Tekst og foto: A.G.Vasbø**

Det går til tider i baddel med forkortelser av alle slag. Når vi vel har sortert ut SVR's mange initialer for seksjoner og avdelinger, møter vi KRØSUS, MOTIV, SVEIP og Gud vet hva. Nå også VTP.

*- Er dette T1 sitt bidrag til den alminnelige forvirringen?*

Vi har trukket til side faggrupeleder Odd Iversen i en kort pause under møte på vegkontoret.

- Det betyr «vegtrafikkpatrulje». Ordet er en pusteøvelse, lettere med VTP. Dette er en ide vi har på beddingen. Den skal settes ut i livet når vi får ny gassbil.

*- Gassbil ?*

- Vi venter bare på å få installert det som skal til for at vår nye tjenestebil kan gå på gass. Dette er en ny opplevelse for oss. Det markerer at etaten vil være med på en utvikling og vi har virkelig bruk for bilen til forskjellige tjenesteoppdrag.

*«Den lille gule» elektriske bilen kan også tenkes brukt til VTP-oppdrag.*



*Kjell G. Tronstad regner med atskillige timer ute på vegtrafikkpatrulje*

*- Men hvorfor VTP?*

- Vi tenker oss en bil som kjører forskjellige ruter i distriktet og tar seg av forskjellige oppgaver som trafikkstasjonen har langs denne ruten. Det kan være kontroll med avkjørsler og gravetillatelser. Det kan også være kontakt med skoler, verksteder eller kontrolloppgaver på bilsiden. Det hele er en ide som vi må utvikle videre når vi får bilen i drift.

*- Men patrulje, ligger det i dette et oppsyn med trafikantene også?*

- Vi mener det, ja. Vi vil se etter ulovlige tilstander i trafikkbildet og tenker oss at vi kan ta kontakt med trafikanter som oppfører seg klanderverdig. Vi tror at det virker forebyggende og positivt for trafikken når folk vet at de kan bli observert og stoppet dersom de foretar gale handlinger i trafikken. Vi tror også på en viss kontakt med publikum f.eks på ferjekaier og rasteplasser. Da snakker vi om kontakt, ikke kontroll! Som sagt, vi tenker foreløpig. Vi får snakke mer om dette etter litt prøving og feiling. ■

Kolbjørn Grødem:

# VENNSKAPSTUR på to hjul i Kina

- Det som imponerte mest, var den vennlige og flotte måten kineserne tok imot oss på, sier Kolbjørn Grøden - vel hjemme etter et 1.400 km langt fredsridd i sykkellandet Kina.

## Tekst og foto:

Hans Chr. Rygh, Sandnesposten

Kolbjørn er ingeniør ved Statens vegvesen Rogaland sin seksjon for eiendom og geodata. Til daglig er han en ganske alminnelig tursyklist. Han hadde ikke vært ute på noen lengre langtur før han i påsken kastet seg på et maratonritt i Kina etter invitasjon fra «Bike for peace», som brynemannen Tore Nærland står i spissen for. Den ti dagers lange sykkelturen fra Beijing til den tidligere keiserbyen var ment som en fortsettelse av et ritt som skulle gå fra Oslo langs silkeveien til Beijing i fjor. På grunn av visumproblem måtte den turen avbrytes i Moskva. Denne gangen ble det slik at alle som ville, kunne melde seg på. Det gjorde Kolbjørn pluss 17 andre menn og fire kvinner.



Kolbjørn Grøden (t.v.) og Oddmund Mikkelsen (fra Sandnes) tar til seg av kinamaten. Ved måltidene ble det servert opptil 20 tallerkenretter.

Turen gikk med fly fra Sola til Beijing via Amsterdam. Fra den kinesiske hovedstaden sykla gruppen 1.400 km fordelt på ti dagsetapper, før de nådde fram til den tidligere keiserbyen Xi an. Derfra med fly tilbake til Beijing og tilbake til Oslo.

Den norske gruppen vakte stor oppsikt i Kina. Ikke bare langs til dels humpete, støvete og sterkt trafikkerte landeveier og i tidligere forbudte byer. Også kinesisk fjernsyn viste interesse.

Den kinesiske guiden kunne fortelle at to programmer på 10 og 20 minutter om de norske fredsambassadørene ble sendt ut til henholdsvis 80 og 60 mill seere. Et kortere nyhetsinnslag på rikskanalen ble sendt ut til en milliard mennesker i Asia over sattelitt.

- Vi var overrasket over de flotte mottakelsene vi fikk. Noen ganger syntes jeg det nesten ble for stort. Det var tydelig at kineserne la stor vekt på besøket fra Norge, sier Kolbjørn. Elles undret han seg ofte på hvor alle de 1,3 milliarder kineserne befant seg. - Men så snart vi stoppet opp, myldret de rundt oss. Det var lett å få kontakt. Spesielt i de lukkede byene. Mange hadde nok aldri sett levende europere før.

Kolbjørn forteller om et variert landskap, med svære vidder, høie fjell og frodige jordbruksområder der okser dro plogen. Kunstgjødsel og sprøytemiddel var ikkeeksisterende, antakelig fordi det ble for dyrt.

Kineserne så sunne og friske ut. De spiser mye grønnsaker og lite kjøtt og drikker te isteden for kaffe. - Og dere lærte å bruke spisepinner? - Det gikk fint. Etter hvert brukte vi pinner til alt unntatt suppen. Serveringen var den samme hele tiden. Vi satt ved runde bort og opptil 20 felles tallerkenretter.



- Så snart vi stoppet, myldret det av folk rundt oss. Det var lett å få kontakt. Spesielt i de lukkede byene. Mange hadde nok aldri sett levende europeere før, forteller Kolbjørn Grødem.

Den norske fredsgruppen fikk storslått mottakelse hvor de enn kom. Ofte møtte byens og regionens militære ledelse fram sammen med journalister og musikkorps. Det ble holdt taler og overrakt gaver. Kineserne snakket gjerne om både vennskap og fred, reiseliv og investeringer. De var tydelig imponert over nordmennene som gjorde en slik innsats på deres nasjonale framkomstmiddel. Politiske ledere poengterte at de tok miljøproblemen på alvor.

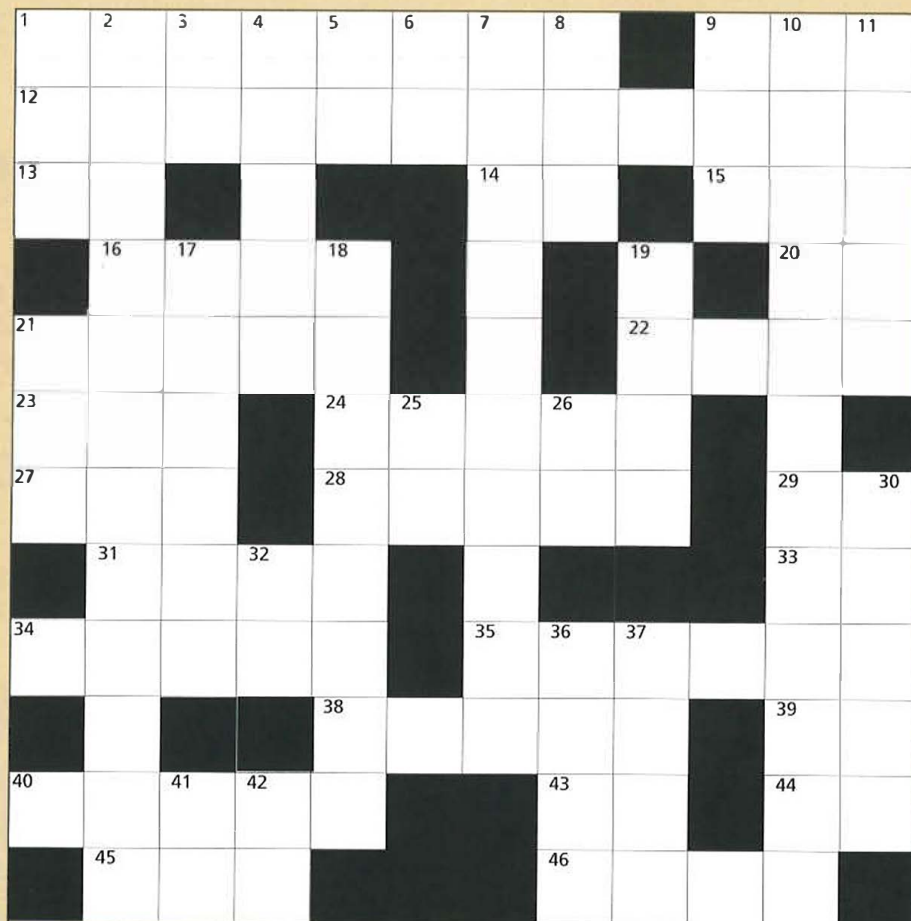
Flere steder sto hotellbetjeningen på rekke og hilste velkommen da nordmennene nådde fram etter endt dags- etappe. Det kunne hende at så mye som et par hundre politifolk var utkommandert for å passe på trafikken slik at de 22 norske syklistene kunne komme seg helskinnet og samlet inn og ut av byen. Alt dette skyldtes nok det arbeidet som Nærland og reisearrangøren Taiji Bureau hadde gjort på forhånd.

- Alt i alt gikk sykkelturen godt, selv om vi ble litt slakke på de lengste etappene og måtte fylle på med søtsaker, bananer og mye drikke. Over de høyeste fjellene valgte vi å sitte i bussen. Bare fem av «proffene» syklet over. Alt i alt var turen og Kina- oppholdet en fantastisk opplevelse, sier Kolbjørn Grødem. ■

# Kryssord nr. 3/97

## VANNRETT

1. Eventyrfigur
9. Popgruppe
12. Etterskrift
13. Mesterskap
14. Oppdrett
15. Kroppsdel
16. Livsledsager
20. Drikk
21. Antatt
22. Gud
23. Fattig
24. Barn
27. På himmelen
28. Kaker
29. Spurte
31. Fornem
33. Fisk
34. Orke
35. Bluss
38. Treffer
39. Voks
40. Leget
43. Rydde
44. Rekke
45. Unge
46. Over



## LODDRETT

1. Dyr
2. Fritiden
3. Kvalitetssikring
4. Moral
5. 12 vannr. fork.
6. I orden
7. Full stans
8. Prep.
9. Navn på vaskem.
10. Fartøyene
11. Matmoren
17. Be
18. Grunnlagt
19. Øde
21. Rep
25. Vasse
26. Røyk
30. Ergo
32. Ikke
36. Luft
37. Elite
41. Flirte
42. Lever

Løsningen på kryssord nr. 3/97 sendes til:

### RYGJAVEGEN

Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 4. august 1997

Innsendt av: .....

Adresse: .....



Rett løsning nr. 2/97

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

### Vinnere av kryssord nr. 2/97

**Johanna Skogerbø**

Fiskekroken 12  
4085 Hundvåg

**Henning Ivarrud**

Andr. Hauklands. 19A  
8021 Mørkved

# Dekkeseksjonen

**Tekst: Sverre Andersen**  
**Foto: Karl E. Grude**



Sverre Andersen  
Seksjonsleder

Dekkeseksjonen har hele Rogaland som arbeidsområde. I tillegg utfører vi arbeid i Aust-Agder og Vest-Agder. All produksjon av vegdekkematerialer foregår i Jøsenfjorden, Hjelmeland kommune.

Våre arbeidsoppgaver er produksjon av grus og asfalt, utlegging av asfalt, asfaltfresing, produksjon og utlegging av fresemasse (gjenbruk), oppmerking, justering av kummer og senk, samt kantutbygging i forbindelse med asfaltering.

I sesongen sysselsetter vi ca 40 personer, i tillegg er vi fem på kontoret. Budsjettet for 1997 er på ca 40 mill kr.



Nils Arne Bakkevik  
Spesialarbeider



Randulf Dirdal  
Fagarbeider



Steinar Fosfjell  
Spesialarbeider



Karl E. Grude  
Oppsynsmann



Kåre Grødem  
Oppsynsmann



Berit J. Haugslund  
Spesialarbeider



Harald Hellenen  
Formann



Helga Hjorteland  
Reinholdsbetjent



Helge Hjorteland  
Formann



Jan Hjorteland  
Formann



Audun Høgstø  
Spesialarbeider



Kåre J. Høyland  
Spesialarbeider



Gunnhild Karlsen  
Reinholdsbetjent



Jan Vidar Mattingsdal  
Fagarbeider



Bjarne G. Moen  
Spesialarbeider



Einar Moen  
Lærling



Rolf M. Nilsen  
Sjåfør



Tor Nordmark  
Fagarbeider



Stein Oftedal  
Fagarbeider



Osmund S. Ramsfjell  
Fagarbeider



Ole Rinden  
Fagarbeider



Sigmund Sandmark  
Oppsynsmann



Knut Atle Schei  
Fagarbeider



Magne A. Schei  
Formann





Magne Slettebø  
Formann



Arne Magne Sleveland  
Spesialarbeider



Oddvar Skjørestad  
Spesialarbeider



Kristian Steine  
Fagarbeider



Marianne Stokkebø  
Oppsynsmann



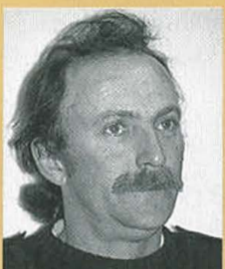
Ole Tamburstuen  
Formann



Jakob Taksdal  
Fagarbeider



Jakob Tednes  
Fagarbeider



John Vindheim  
Fagarbeider



Jarle Våge  
Fagarbeider



Lars Vaarvik  
Fagarbeider



Geir Johnny Aasen  
Fagarbeider

## KVINNER viser vei



Av kvinner  
- med kvinner  
- for kvinner

Kvinner Viser Vei messen ble  
arrangert i Nidarøhallen i  
Trondheim fra 24. - 26. april 1997.  
Fra Statens vegvesen Rogaland  
var 8 kvinner med på konferansen.

F.v.: Inger S. Eriksen,  
Else Askeland, Elin Fjelland,  
Wenche Nesse, Tove Hovd,  
Unni Johnsen. Hilde Serigstad  
og Liv Leikvoll var ikke  
tilstede da bildet ble tatt.



Årets tema var kvinner, arbeidsliv og samfunnsutvikling, med fokus  
på kvinners muligheter i dagens og framtidens samfunn.  
Mange spørsmål ble diskutert og dagene i Trondheim var lærerike  
og morsomme.

Unni Johnsen

## Jubilantar

### 50 år

**Norvald Egenes**  
Produksjonsavdelinga  
9. juli

**Terje Nesheim**  
Produksjonsområde Haugesund  
21. juli

**Eilert Evensen**  
Trafikkavdelinga  
31. juli

**Jostein Aadnøy**  
Administrasjonsavdelinga  
2. august

### 60 år

**John Nesheim**  
Produksjonsavdelinga  
9. juli

**Asbjørn Bøe**  
Produksjonsområde Egersund  
15. juli

**Jakob Tednes**  
Produksjonsavdelinga  
2. september

**Johannes Espevold**  
Trafikkavdelinga  
3. september

**Tor Nordmark**  
Produksjonsavdelinga  
12. september

## Nye medarbeidarar



**Olav Eikeskog**  
Inspektør Trafikkavdelinga  
Stavanger trafikkestasjon



**Peder Berge**  
Inspektør Trafikkavdelinga  
Stavanger trafikkestasjon



**Leiv Gunnar Skeie**  
Inspektør Trafikkavdelinga  
Stavanger trafikkestasjon

## Kompetanse og kompetanseutvikling



Av utbyggingssjef Lidvard Skorpa

Kompetanse er eit viktig verkemiddel for at vi skal vere ein konkurransedyktig og respektert etat. Kompetanse må til for at vi skal kunne utføre arbeidet på ein effektiv måte, og med rett kvalitet. Det handlar om krav som samfunnet set til etaten, det vil seie til alle i Statens vegvesen Rogaland. Men det handlar også om trivsel og utvikling for den enkelte. Gleda over å ha gjort ein skikkeleg jobb, og muligheten til å kunne få, og mestre, nye oppgåver.

Det «plagsomme», eller rettare sagt det som heile tida gir etaten og kvar enkelt av oss stadig nye utfordringar, er at vi aldri kan slå oss til ro. Oppgåvene som skal løysast skifter stadig, teknologi og utstyr skifter, og samarbeidsformer skifter. Utviklinga går raskare og raskare. Samstundes tek det tid å endre kompetanse. Dette medfører at vi vil slakke akterut dersom vi ikkje har sett framover og sett i verk tiltak i tide. Det er ikkje nok å ha kompetanse, vi må ha rett kompetanse til rett tid i forhold til dei oppgåvene vi skal løyse. Berre tenk på utspelet frå planleggingsminister Rugaas om garanti på offentlege tenester! Dette vil setje søkelyset på kvalitet og effektivitet, med andre ord kompetanse, for absolutt alle i etaten.

Ingen kan slå seg til ro med at no kan ein nok. Det som er avansert i dag, vil vere daglegdags om få år. Vi vil også måtte vere meir fleksible med tanke på å endre arbeidsfelt når situasjonen krev det. Nokon vil måtte spesialisere seg ytterlegare enn i dag, andre vil måtte bli all-rounderar. Etaten vil kanskje komme til å krevje at dei ansatte beherskar fleire arbeidsfelt med tanke på skiftande tider

og oppgåver, og den enkelte treng «fleire bein å stå på».

Kompetanse er meir enn kunnskap. Det dreiar seg også om ferdigheter (til f.eks. å kunne bruke moderne verktøy som IT), haldningar, og evne til å kunne samarbeide. Kort sagt evnen til å kunne utføre oppgåver på ein tilfredsstillande måte. Derfor må ein sjå kompetanse i forhold til arbeidsoppgåver.

Kompetanseutvikling må alltid ta utgangspunkt i den enkelte sin kompetanse på ulike arbeidsområder, slik at ein kan planlegge og gjennomføre nødvendige tiltak for å møte framtidige utfordringar.

Høyrest dette passeleg skummelt ut, at vi skal få det svart på kvitt kva vi duger til og kva vi ikkje duger fullt så godt til? Eg trur ikkje det, dersom vi ikkje ynskjer «å stå på stedet hvil» som det heiter. For det vil i realiteten bety at vi stadig blir hengande etter når utviklinga av faglige krav stadig går framover. I framtida må både den enkelte og leiarane ha eit bevisst forhold til nødvendig kompetanse, ut frå etaten (seksjonen, avdelinga, vegkontoret) sitt behov, og den enkelte sine ynskjer og tankar om framtidige arbeidsoppgåver. Til denne tid har det vore for stor grad av «frivillighetskultur» på dette området. Det personlege engasjementet i eiga framtid må vi behalde, samstundes som vi som etat må få eit klarare bilete av kva kompetanse vi treng på kort og lang sikt. Skal vi lukkast fullt ut må kvar enkelt vere motivert for stadig å utvikle seg, og alle leiarar må bevisst styre kompetanseutviklinga i den lei som framtidige arbeidsoppgåver krev.



### Gassbil til Haugesund trafikkstasjon

Trafikkstasjonen i Haugesund har mottatt en helt ny Ford Mondeo, som skal brukes til tjenestebil ved stasjonen. Det spesielle ved bilen er at den går både på komprimert naturgass og vanlig bensin. Den er bil nr. seks i distriktet som har gassdrift. På fotoet ser vi trafikksjef Svein Magne Olsen som tar imot bilen fra disponent Jørgen Jørgensen, Haugesund Auto. I bakgrunnen iler representanten fra Ford til med blomster.

Petter Sivertsen

*Alfred Rake  
til minne*



Alfred Rake døydde i heimen sin i Årdal måndag 19. mai. Han vart 86 år gamal.

Alfred Rake hadde sitt virke i vår etat frå han begynte på vegarbeid i heimbygda Loen i Nordfjord i 1930 og til han gjekk av med pensjon i 1977 - 47 år i alt.

Rake hørde til den generasjon av vegfolk som gjekk gradene frå vegarbeidar og til oppsynsmann gjennom eigen innsats og dugleik. I ungdomen arbeidde han i fleire fylke før han under krigen kom til Årdal i Sogn som formann på eit knusetverk. Tyskaren ville ha han i si teneste fordi han hadde lært seg tysk, - og dermed rømde han til Oslo der han tok elementært teknisk skule i åra 1942 - 43.

Til Rogaland vegvesen kom han i 1945. Først nokre månader i Sauda og seinare til Hålandsosen i Erfjord og til stillinga som oppsynsmann og dagleg leiar av Ryfylkeveganlegget. Etter åtte år her flytta han i 1953 med familien sin til Årdal der han overtok både stilling og hus etter kollega Manfred Fransson. Og her i Årdal levde han resten av livet sitt.

Alfred Rake var ein evnerik og dugande vegmann. Han kunne sitt fag, og han var all sin dag ein lojal og entusiastisk medarbeidar.

Han var evnerik også på andre områder. Han skreiv dikt og prologar, han var vel bevandra i litteraturen og kunne lange dikt av Jakob Sande og Henrik Ibsen utenat. Han skapte fest og humør i godt lag.

Han heldt på sitt vakre Nordfjord-mål, men var likevel Ryfylking så godt som nokon. Han var hjelpsam, gjestfri og raus og på alle måtar ein ordens mann.

Alfred Rake kunne ha sine bestemte meiningar om mangt, og han var ikkje redd for å seia ifrå. Men mine møte med Rake, - frå eg var avdelingsingeniør i Ryfylke i slutten av 50-åra og til han slutta, var alltid prega av godt humør, gode samtalar og godt samarbeid.

*Me lyser fred over  
Alfred Rake sitt gode minne.*

*Chester Danielsen*

Tillitsvalgtes spalte

## Hvorfor være organisert?



**Gunn Elise Vikre, Tillitsvalgt ELF**

Det er søndag kveld og kveldsnyhetene klokken 2400 nærmer seg. Har det skjedd noe i meklingen for oss statsilsatte? Skal de AF organiserte ut i streik, mon tro? Hva blir resultatet? Kanskje noen kroner mer i lønningsspen?

Klokken har slått 2400, og nyhetene begynner. - Fortsatt ingen avklaring sier stemmen fra Østlandet. Man trenger mer tid til å lese gjennom det siste tilbudet. Kanskje vi vet mer klokken 0300.

Klokken 0300, nei det «gidde eg ikkje» å vente på. Jeg trenger søvn! Jeg er jo ikke AF organisert, så den eventuelle streiken angår ikke meg, eller gjør den det?

Klokken 0630 blir nyhetene slått på igjen. «Ingen steik, partene er blitt enige» sier en morgenfrisk stemme på radioen. Enig om hva, lurer jeg på? Så fortsetter den samme stemmen å snakke om et lønnstillegg mellom kr 2500 og kr 3400. Hvor mye betaler jeg egentlig i fagforeningskontingent pr. år - tallene svirrer rundt i hode - men faller fort på plass.

Jeg betaler nesten like mye som jeg får i lønnstillegg. Kanskje det kan svare seg å være uorganisert? Da får jeg både det samme tillegget som alle de organiserte, pluss at jeg sparer fagforeningskontingenten. Da sitter jeg igjen med dobbelt så mye som de andre.

Men tankene vil ikke helt slippe taket denne morgenen. Jeg har da ingen problemer eller bekymringer som jeg trenger hjelp til - eller har jeg det? Hva om alle tenkte som meg. Ville jeg fortsatt være like fri for problemer og bekymringer? En ting har jeg glemt:

Meklingen kommer ikke i havn av seg selv. Vi har tillitsvalgte både sentralt og lokalt som er med på forhandlinger og drøftinger som bl.a. går på omorganisering, arbeidsforhold, ansettelser, velferd og juridisk bistand ved eventuelle konflikter. Som organiserte får vi, gjennom de tillitsvalgte, anledning til å være med på å forme vår arbeidsplass.

Klokken begynner å bli mange. Det er på tide å finne fram kneippbrødet og brun-osten for å smøre matpakken. Jeg kan håpe på at jeg som 62 årig pensjonist, fortsatt har råd til kneippbrød og brunost!



RETURADRESSE:

Statens vegvesen Rogaland  
Postboks 197  
4001 Stavanger



## *I slåttan*

*No ljåen han syng i den saftige voll,  
og alle småblomane slær han i koll,  
og graset av roti han sopar.  
Det gjeng seg så lett i den dogg-mjuke eng;  
i skårene svingar seg dreng etter dreng  
og slær så or vegen! det ropar:*

*Ja svinga, du slåttkar, og vollane snøyd!  
Det angar så godt av det nyslegne høy,  
som verdi var full utav blomar.  
Det legg seg ein god-dåm om bakke og hygd,  
det er som ei ørske av nøgd og av trygd,  
det angar så hjarteleg sumar:*

ARNE GARBORG

**Sommartid er slåttetid,**  
også for Statens vegvesen.  
Men det er lenge sidan ein nytta orv og ljå,  
slik som ein gjorde i Arne Garborg si tid.  
Her er det Jon G. Husveg som er slåttekar med  
eit av nåtidas reidskap.



Statens vegvesen  
Rogaland