



Statens vegvesen
Rogaland

Rygjavegen

Nr. 1
februar 1998
26. årgang

Med bronsealder-øks høgg ordfører Fridtjov Thorsen Norland over ullsnora og markerer Lysefjordbrua for opna. Til venstre står Johannes Thomsen frå Statens vegvesen og på kvar side av ordføreren står to unge forsandbuar, Thomas Stangeland og Merete Stangeland.

(Reportasje side 4-7)



- 8** Dobling av sykkelbruken i Stavanger innen år 2002?
- 9** Seks-åringane i fokus ved vegopning på Moi
- 10** Stortingets samferdselskomite i Rogaland
- 11** Stormønstring for Ryfylkes fastlandssamband
- 12** Alfred Jensen – steinmannen på Berge
- 16** Eddi Westad – den nye administrasjonssjefen



VEGSJEF - TEIGEN

BOMPENGERING – helhetsvurdering eller kommunalt veto?

Stortingets samferdselskomite har vært på befaring i Rogaland nå i begynnelsen av februar.

Det er både nyttig og viktig at nasjonalforsamlingens fremste samferdselspolitikere kommer seg ut i distriktene og får både høre om og se hva vi er opptatt av på samferdselssektoren i vårt distrikt. Et av hovedtemaene på møtene var transportplanlegging i Rogaland. Jeg tror komiteen satt igjen med et inntrykk av at vi er kommet svært langt når det gjelder samordnet transportplanlegging i vårt fylke. Det samarbeidet mellom kommunene, fylkeskommunen og vegvesenet som ligger til grunn for transportplanene i både Nord-Rogaland, Dalane og på Nord-Jæren ble betegnet som forbilledlig. Problemet er imidlertid knyttet til oppfølgingen av planene. Det mangler penger på vegsektoren, - spesielt på fylkesvegsektoren og det mangler penger til drift av kollektivtrafikken. Dette har en tatt konsekvensen av og foreslått bompengefinansiering av infrastrukturtiltakene i alle de tre transportplanene.

Men heller ikke det er så enkelt. Stortinget, som er det organ som endelig godkjenner bompengoordninger, har til nå forlangt lokal enighet om bomringer eller bompengeprosjekter. Det betyr i praksis at en kommune har vetorett.

Det vil alltid være slik at det i en region vil være ulike forhold og problemer knyttet til veg- og samferdsel generelt. Når så

mange lokalpolitikere har problemer med å løfte blikket og se litt utover kommunegrensen og tenke litt regionalt, sier det seg selv at det er uhyre vanskelig å få til lokal enighet om noe så kontroversielt som en bompengering. Spesielt blir det vanskelig når vi har mange kommuner involvert hvor både størrelse og problemforståelsen varierer.

I slike tilfeller bør fylkeskommunens regionale rolle og autoritet tillegges større vekt. Den sektorovergripende rolle som fylkeskommunen er tildelt gjennom fylkesplanleggingen bør bli noe mer enn bare fine dokumenter og runde vedtak.

Rogaland er det fylke i landet som i 1997 hadde den største trafikkveksten med 6,2% økning fra året før. Det betyr at Nord-Jæren ligger på topp i landet når det gjelder trafikkvekst. Det fører til aksellererende framkommelighetsproblemer, miljøproblemer og trafikkulykker. Transportplanens intensjoner med å redusere veksten i trafikken ser ut til være lite verdt dersom ikke noe blir gjort. Det vil være synd dersom enkeltkommuner skal kunne torpedere et samordnet handlingsprogram for transport.

Tor Geir Espedal

Foto: Torleiv Tveit



INNHALD

| | | | |
|--|----|---|----|
| Vegsjef-teigen | 2 | Avfall blir kompostjord | 13 |
| Høgsfjordprosjektet og Ryfylke si framtid | 3 | Allservice: «Trykkeriet vårt» | 14 |
| Lysefjordbrua vil byggja nye bruer | 4 | Veg- og trafikkseksjonen | 15 |
|  | | Eddie Westad ny administrasjonssjef | 16 |
| Fridtjov Thorsen Norland: Lysefjordbrua kan snu negativ trend | 6 | Kryssord | 17 |
| Jakob Løland: Utviklinga har gått fort | 7 | Pensjonistfest for veteranar | 18 |
| Per Aarskog: Både Høgsfjordrøyr og veg til Frafjord | 7 | Natursteinmur på Algård | 19 |
| Sykkel i Stavanger | 8 |  | |
| Seks-åringane i fokus ved vegopning på Moi | 9 | Arbeidsmiljøprien til Torbjørn Hogstad | 19 |
| Stortingets samferdselskomite i Rogaland | 10 | Attføring = Tiltrettelegging av arbeidet av helsegrunner | 20 |
| Stormønstring for Ryfylkes fastlandssamband | 11 | Personallytt | 21 |
| Alfred Jensen: Steinmannen på Berge | 12 | For 25 år sidan | 21 |
|  | | Redaksjonsrådet Rygjavegen | 21 |
| | | Færre skader, større sjukefråver | 21 |
| | | Leiarkommentar | 22 |
| | | «Pensjonistkurs» | 22 |
| | | Statens vegvesen på yrkesmesse | 23 |
| | | Tillitsvalgtes spalte | 23 |

Rygjavegen

Nr. 1 – februar 1998

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Eva Vivoll

Redaksjonsråd
Bjørn Alsaker
Nils Lausund
John Mathias Mathiassen
Tormod Nag
Anne Elise Njærheim
Liv Rettedal

Sats/layout
Sissel Gro Norland

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Knut S. Vindfallet

Baksidfoto
Kjell Helle Olsen

Opplag
1900 eksemplar



Høgsfjordprosjektet og Ryfylke si framtid

– Det er tydeleg at du ikkje har vore avhengig av ferje i 30 år, sa røyrbruforkjempar Øyvind Bergøy til stortingsrepresentant Gunnar Kvasheim i ein radiodebatt om Høgsfjord-prosjektet. Stortingsrepresentanten frå Egersund argumenterte sterkt imot fastlandssambandet.

Det er enkelt å sitja i Egersund eller i Oslo og bagatellisera den betydningen eit fastlandssamband vil vera for Ryfylke. Men for dei som bur der er ofte ferja ein barriere – eit stengsel.

I 1993/94 arbeidde eg i Hjelmeland og var vekependlar til Bryne. Hadde eg tidlegare vore i tvil om betydningen av fastlandssamband for Ryfylke, var eg det ikkje etter å ha budd eit år i Hjelmeland.

Skal næringslivet kunne utvikla seg og skal Ryfylke framleis vera ein livskraftig region, då er ikkje ferje godt nok. Særleg set unge folk store krav til kommunikasjon, når dei skal etablara seg og velja kor dei skal slå seg til. I mange kommunar, også i Ryfylke, bur det mange gamle folk og få ungdommar. Dette er ein alvorleg situasjon. Fastlandssamband vil vera viktig i arbeidet for å snu den negative trenden. På sikt vil det truleg vera avgjerande for at Ryfylke skal overleva som ein livskraftig region.



Harald Sel

Ordfører Fridtjov Thorsen Norland hogg over ullbandet og erklærer Lysefjordbrua for offisielt opna. Øksa er modell av ei omlag 2.500 år gammel bronseøks som er funnen under utgraving på Fossanmoen.



Unge forsandbuar med flagg og niste ventar på den offisielle bruopninga.



Lysefjordbrua

vil byggja nye bruer

– Gratulerer Forsand, gratulerer Ryfylke, gratulerer Statens vegvesen. Gratulerer med brua og lykke til med fortsettelsen – Høgsfjordbrua. Den inspirerte helsinga kom frå ein av brukarane, Rønnaug Foss Alsvik frå Jørpeland, før ho framførte sine songar på opningsfesten for Lysefjordbrua. Rønnaug er ein stor songartist, og me har knapt høyrte henne betre enn under opningsfesten for Lysefjordbrua. Stilfull og vakker song til ære for ei stilfull og vakker bru.



Tekst: Harald Sel
Foto: Bård Asle Nordbø

Ordfører i Forsand, Fridtjov Thorsen Norland, markerte den offisielle opninga av Lysefjordbrua ved å hogga over ei ullsnor. Øksa han bruka var ein modell av ei ca 2.500 år gammel bronsealder-øks frå eit funn på Fossandmoen. Eigentleg skulle samferdselsminister Odd Einar Dørum ha opna brua. Men han måtte melda forfall på grunn av ein viktig samferdselsdebatt i Stortinget.

«Ny tidsrekning»

Opningsdagen, 18. desember 1998, var ein strålende dag med sol frå ein skyfri himmel over Lysefjorden. Folket i Forsand har lenge sett fram til å få fast samband over fjorden. Hundrevis av glade og smilande menneske var møtt fram, fest-

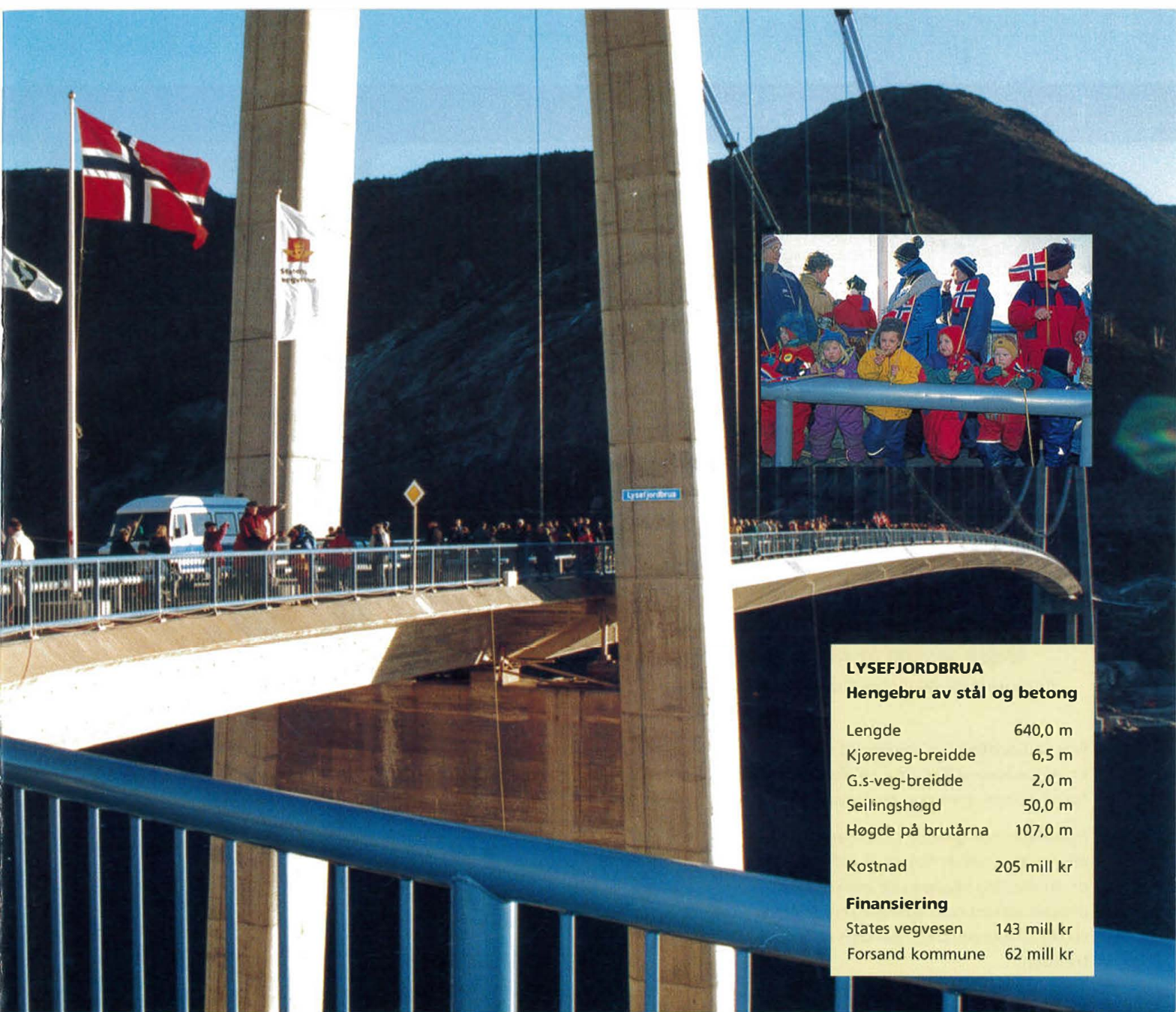
stemte barn og vaksne med norske flagg, skulekorpset spelte; folkefest av beste slag for å markera ei «ny tidsrekning» for bygda. – I takt med samferdselsutviklinga, har fjorden blitt eit stadig større stengsel mellom folk i kommunen. Lysefjordbrua vil byggja nye bruer mellom folk på begge sider, sa ordfører Fridtjov Thorsen Norland i opningstalen.



Stor kommunal innsats

Brua har kosta 205 millionar kr. Av dette har Forsand kommune betalt over 60 mill. Utan engasjement og tilskot frå kommunen ville nok bru over Lysefjorden framleis vore ein fjern draum. Vegsjef Tor Geir Espedal kommenterte Forsand si prioritering i sin tale og sa mellom anna: – At kommunen har brukt over

Frå eit av borda under opningsfesten for Lysefjordbrua på Lysefjordsenteret. Frå venstre: Stortingsrepresentant Olav Gjerdem, leiar i utval for samferdsel i Rogaland fylkeskommune Jan Mikal Hanasand, vegdirektør Olav Søfteland og fylkesmann Tora Åsland.



| LYSEFJORDBRUA | |
|-----------------------------------|-------------|
| Hengebru av stål og betong | |
| Lengde | 640,0 m |
| Kjøreveg-breidde | 6,5 m |
| G.s-veg-breidde | 2,0 m |
| Seilingshøg | 50,0 m |
| Høgde på brutårna | 107,0 m |
| Kostnad | 205 mill kr |
| Finansiering | |
| States vegvesen | 143 mill kr |
| Forsand kommune | 62 mill kr |

60 mill på prosjektet fortel litt om ein solid økonomi, men også om kor viktig kommunikasjon er for folket i Forsand.

Utvida miljø-samanheng

Vegdirektør Olav Søfteland snakka også om kor viktig det er med gode kommunikasjonar, – ikkje minst for utkantane. – Somme seier at det er meir rasjonelt å bruka pengane i sentrale strøk; her blir nytteverdien større. Men i ein utvida miljø-samanheng er det viktig at folk over heile landet får gode kommunikasjonar, samkvem og kontakt, sa vegdirektøren. Han kommenterte også den estetisk vakre brua Forsand har fått. – Det er problematisk med inngrep i så storslått natur som me har i Lysefjorden. Men denne fine brua kan også berika naturen og føra til endå ein turistattraksjon, sa Søfteland.

Visjonen vidare

Lysefjordbrua og den nye vegen mellom Oanes og Jørpeland er delar av ein større samanheng, der røyrbu over Høgsfjorden gjenstår. Rønnaug Foss Alsvik var ikkje den einaste som nytta høvet under Lysefjordbru-festen til å sjå fram mot realisering av også dette prosjektet. Fylkesordførar Odd Arild Kvaløy og fleire med han sto fram i rekke og rad med sine visjonar om ein ferjefri Høgsfjord og eit ferjefritt Ryfylke.

Torleiv Haugvaldstad, glimrande festleiar og historieforteljar.



Mange eldre og få unge i Forsand

Lysefjordbrua kan snu negativ trend

– Når Forsand har bidratt med så store midlar til Lysefjordbrua, er det ikkje minst på grunn av dei klare signala frå ungdommen.

Når unge folk skal etablere seg og velja kor dei skal slå seg ned, set dei store krav til kommunikasjon, seier ordførar Fridtjov Thorsen Norland.

Attraktive tomter og god kommunikasjon slik at ein ikkje føler seg innestengt og har frihet til å koma seg ut, det er viktigast for ungdommen.

Attraktive tomter har kommunen lenge hatt. Og med brua er ikkje lenger sørsida av Lysefjorden ein kommunikasjonsmessig utkant.

Vegen ut er kort, og ein vil få ein felles arbeidsmarknad med Strand.



Fridtjov Thorsen Norland

Forsand-ordføraren meiner at betre kommunikasjon har vore ein føresetnad for at kommunen skal overleva.

Folketalet har gått ned i seinare tid og ein for stor del av folket er eldre. Dette er ein alvorleg situasjon for ein kommune. Brusambandet over Lysefjorden vil vera viktig i arbeidet for å snu den negative trenden.

Ferje, ein barriere

Ferje kan vera bra, men ho er ein barriere; kanskje endå meir ein mental barriere enn ein reell barriere, seier Fridtjov Thorsen Norland. Ferja er ein barriere, mentalt og reelt, for dei fastbuande og ennå meir for folk som kjem utanfrå. Ein har ofte hatt inntrykk av at folk utanfrå har sett på ein tur til Forsand som ei lita Amerikareis.

Ordføraren nemner også den barrieren ferja har vore for ein del skulebarn. Ein del kom lett «utanfor det gode selskap» når dei fleste fritidsaktivitetane var på andre sida av fjorden.

Frå sjø- til landtransport

Lysefjorden har alltid delt Forsand i to. Men tidlegare var sjøtransporten viktigare enn landtransport. Fjord og sjø var i større grad med på å knytta saman – enn å skilja folk og bygdelag. Så kom den store vegutbygginga og

snudde opp ned på mykje av det gamle samferdselsmønsteret. Nye vegsamband førte til at Frafjord og Dirdal blei overført frå Forsand til Gjesdal kommune i 1965. Ved den store kommunerevisjonen då, var Forsand den einaste kommunen i Rogaland som fekk eit mindre areal enn tidlegare.

– I takt med omlegging av samferdselsmønsteret har stadig fleire i Forsand sysla med tankar om bru over Lysefjorden. For dei fleste er det difor stort at me nå har fått dette sambandet, seier Fridtjov Thorsen Norland.

Kommunerevisjon?

– Forsand blei mindre ved kommunerevisjonen i 1965, men nå blir det hevda at Lysefjordbrua gjer det aktuelt å slå saman Strand og Forsand til ein kommune? Ordføraren vil ikkje vera med på at brusambandet har noko avgjerande betydning for ein eventuell revisjon av kommunestrukturen.

– Tankar om kommunesamanslåing har me høyrte lenge. Tidlegare kommunalminister Gunnar Berge tok t.d. opp dette fleire gonger. Men ein slik prosess går uavhengig av eit bruprojekt. Dersom Stortinget vil setta søkelyset på kommunestrukturen, er Forsand kommune i faresonen uansett. I så fall er det meir naturleg med ein storkommune av

Hjelmeland, Strand og Forsand enn å slå saman berre Strand og Forsand. Ser ein på dagens grenser, har ein del av Forsand vegsamband med Hjelmeland. Ved å byggja veg vidare til Lysebotn, vil dette gjelda andå meir. Ved ei eventuell kommunesamanslåing av nåverande Forsand og Strand, vil difor Lysefjorden koma i bakevja. Inntil vidare er det ingenting som tyder på at Stortinget vil tvinga igjennom kommunesamanslåingar, og det er Forsand-ordføraren glad for.

– Det er ein fordel for oss å vera aleine. Kommunen er heller ikkje til byrde for storsamfunnet. Me klarar oss godt utan store statlege overføringar, seier han.

Høgsfjorden neste?

Lysefjordbrua er ferdig og dei fleste i Forsand håpar på at røyrbu over Høgsfjorden blir det neste store prosjektet. Mange er også opptatt av å få eit samband mot Frafjord, og dermed ein rask veg til Sirdalen og Austlandet. Men dette prosjektet vil ikkje kommunen engasjera seg i nå, seier Fridtjov Thorsen Norland.

– Me satsar alle kort på Høgsfjord-sambandet. Det nyttar ikkje å forskreva seg på to prosjekt. Me må først sjå korleis det går med røyrbu, før me tenkjer på noko samband til Frafjord.



Jakob Løland

Tekst og foto: Harald Sel

– Kan du fatta deg på såvore, kor fort utviklinga har gått

– Då eg slutta i Statens vegvesen i 1987 og blei pensjonist, drøymde eg ikkje om at eg 10 år seinare skulle kunna kjøra bil over Lysefjorden.

Det er eineståande lettvent. Jakob Løland er imponert, imponert over den vakre brua og imponert over kor kort tid det tok å byggja henne.

– Eg har vore inn ein del og lakka, mens dei bygde brua. Det er utruleg kor fort og greit det har gått å få ferdig eit så stort byggverk. Nei –, det er andre tider nå enn då me dreiv med feisel og bor rett etter krigen.

Tenk, – det er berre 50 år sidan; kan du fatta deg på såvore, – kor fort utviklinga har gått.

Han kan gjerne undrast, 75 år gamle Jakob Løland frå Forsand. Det var andre tider enn i dag, då han begynte som arbeidar på vegen langs Lysefjorden til Eiane i 1943. Seinare hadde han stort sett arbeidet sitt i Forsand, til han blei pensjonist nesten 45 år seinare.

Vegvoktar av gamle slaget

Jakob er ein av dei siste i Statens vegvesen Rogaland som med rette kan kalla seg vegvokter av det gamle slaget. I praksis

var han «gammaldags vegvoktar» og tok seg av vegvedlikehaldet på sørsida av Lysefjorden heilt fram til 1987. Det var ikkje alltid like enkelt. Lenge hadde han nesten ikkje tekniske hjelpemiddel og han måtte ta mange tunge tak.

– Jau då, eg hadde mykje å stå i. Vegane var fleire stader så kronglete. Til Fossmark f.eks. var det spesielt isete og vanskeleg om vintrane. Så det var ikkje alltid så lett, når eg var aleine. Det måtte vera noko sær, dersom eg skulle få hjelp frå andre, seier han.

Walkie-talkie-vakt over fjorden

Jakob minnes eit noko spesielt arbeid han hadde tidleg i 1980-åra, under bygginga av vegen til Høllesli.

– Frå anlegget såg dei dårleg innover Lysefjorden. Når dei skulle sprengja stod eg vakt på Forsandsida for å sjå om det kom båtar ut fjorden. Og så hadde eg kontakt med formannen via walkie-talkie kvar gong dei skulle fyra av ei salve.

Jakob mumrar litt, og så legg han til: – Kan du skjønna at dei bygde vegen inn til Høllesli så smal. Det gjekk jo berre få år før dei måtte utvida han voldsomt, då den nye vegen til Botne blei bygt. Nei det har gått raskare enn me trudde, både med den vegen og med Lysefjordbrua.

Trur røybrua kjem

Kva tru har så vegvoktar-veteranen på røybruprosjektet over Høgsfjorden. Svaret frå Jakob kjem raskt. – Eg trur røybrua kjem, og det kan skje raskt, berre dei kan bestemmas seg for at røyret skal byggjast. Me har sett kor fort det gjekk å byggja Lysefjordbrua.



Per Aarskog

Per Aarskog frå Forsand er styreleiar for interesseselskapet Tunnelen Espedal – Frafjord, som arbeider for vegsamband mellom Forsand og Frafjord. Etter Statens vegvesen sine grove utrekningar, vil

Både Høgsfjordrøyr og veg til Frafjord

prosjektet kosta i overkant av 100 mill kr. – Når me nå har fått bru over Lysefjorden og om ikkje lenge får ny tunnel frå Frafjord til Gilja, bør ikkje det manglande leddet mellom Espedal og Frafjord stå igjen. Ved å byggja tunnel her, vil Ryfylke få ca 15 mil kortare veg austover. Utan samband til Frafjord, vil turen både til Forsand og Frafjord vera blindvegar, uansett om Høgsfjordrøyr kjem eller ikkje, seier Per Aarskog.

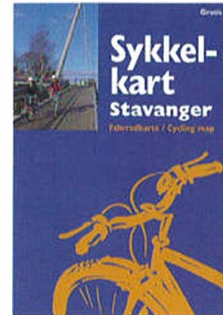
Aarskog understrekar at vegsambandet Forsand - Frafjord ikkje er ein konkurrent til Høgsfjordsambandet.

– Røybrua over Høgsfjorden er eit sjølvstendig prosjekt, som er viktig for vekst og framgang i bygdene våre og som i alle tilfelle bør koma, seier han og legg til. – Og går det som me vonar, og Høgsfjordrøyr kjem, vil vegsambandet frå Forsand til Frafjord få endå større trafikk og bli endå viktigare.



Dobling av sykkelbruken innen år 2002?

Sykkelprosjektet i Stavanger har som målsetting å få flere til å velge sykkel som transportmiddel. Andel sykkelreiser skal dobles innen 2002, basert på registreringer i 1998



Sykkelkart for Stavanger viser alle ruter som er spesielt tiltenkt sykling.

Av Kari Smådal Turøy

Sykkelprosjektet i Stavanger startet så smått opp i 1993. Sandnes hadde da hatt «Sykkelbyprosjektet» gående som et prøveprosjekt fra 1991, og «storebror Stavanger» ønsket også å sette i gang et tilsvarende prosjekt. Dette arbeidet resulterte i at Stavanger kommune og Statens vegvesen Rogaland i 1994 inngikk en avtale om finansiering og bygging av sykkelanlegg for tilsammen 60 mill kr i løpet av perioden 1995–2001

De første årene

Når man går i gang med et prosjekt med så mye midler tilgjengelig, er forventningene til synlige resultater svært stor. I «Sykkel i Stavanger» måtte vi imidlertid skynde oss sakte: En helhetlig plan for arbeidet måtte lages, hoved- og bydelsrutenett fastlegges, nye vegvisningsskilt utvikles, sykkelparkeringsstativ vurderes, tiltak på kort og lang sikt prioriteres og enkeltprosjekter detaljplanlegges – før vi kunne vise til synlige resultater. Tildelingen var på 4 mill kr hvert år fra hver av partene. I 1995 var planleggingen kommet så kort at vi kun forbrukte 1,7 mill kr – i 1996 forbrukte vi hele 14,5 mill kr!

Gjort i 1997

I 1997 tok vi igjen hele etterslepet og fikk et overforbruk på 1,5 mill kr.

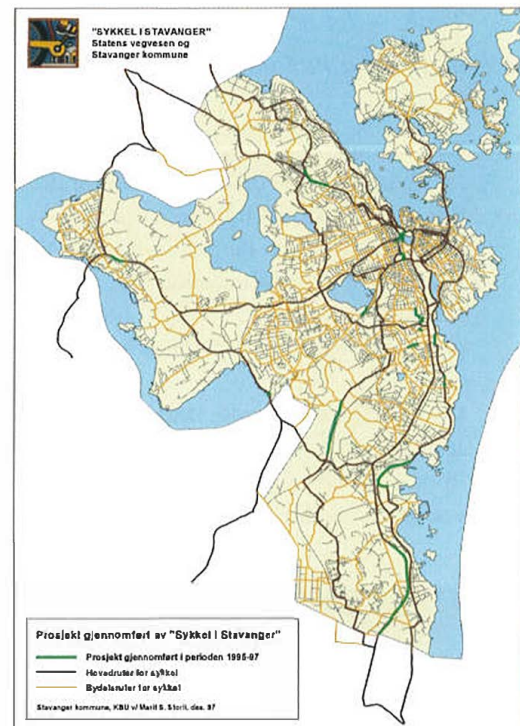
Sykkelkart for Stavanger var det viktigste tiltaket for kampanjegruppen i 1997. Kartet ble distribuert til alle husstander og ble svært godt mottatt. Vegdirektoratet har også brukt kartet som et godt eksempel til etterfølgelse for andre. I 1998 vil sykkelkartet for Sandnes bli revidert etter samme lest som kartet for Stavanger.

Fysiske tiltak som ble gjennomført i 1997:

- Sykkelvegprosjekter for 10,7 mill kr ble bygget
- De fleste hovedrutene ble ferdig skiltet og utvikling av skilt for bydelsruter startet
- 102 parkeringsplasser for sykkel ble etablert
- Mange strakstiltak på hovedrutenettet i sentrum ble gjennomført (nedsenking av kantstein, justering av sluk osv.)

Vil bli gjort i 1998

Hovedkampanjen for 1998 vil være i tilknytning til innføring av nytt regelverk for syklistene. Vegdirektøren har bedt Statens vegvesen Rogaland om å lede arbeidet med et sentralt informasjonsopplegg, samtidig som vi arbeider sammen med Stavanger og Sandnes om et lokalt opplegg basert på det sentrale. I tillegg vil vi utnytte ferdigstillelsen av prosjekt til å skape blett om sykkelprosjektet. Arbeidet med å etablere sykkelparkering og gjennomføre stakstiltak vil fortsette



i 1998. Resten av hovedrutene vil bli skiltet, i tillegg til at bydelsrutene på Storhaug vil få de nye skiltene. Noen mindre, men svært viktige prosjekt ved Mosvannet, på Tasta og Hinna/Jåtten vil bli bygt. Statens vegvesen vil ferdigstille prosjektene i tilknytning til miljøgata i Gausel sentrum. Da vil vi allerede ha brukt opp årets bevilgning – og vel så det.

SEKS-ÅRINGANE I FOKUS

ved vegopning på Moi

Lund kommune spanderte tresko, eller kloggar, på vegvesen-folka som har arbeidd med- og på veganlegget. Dette fottøyet blir laga ved skofabrikken på Eik og ordførar Tore Tagholt viser her fram dette suksess-produktet frå Lund, før han skal til med gave-overrekkinga.



Seks-åringane, som går i første klasse ved Moi skule, saman med folk frå Lund kommune og Statens vegvesen under opninga av gang- og sykkelvegen. Fremst står Stine Moi som med assistanse frå ordførar Tore Tagholt foretok den offisielle opninga. Foto: Harald Lødemel

Seks-åringane, som i haust starta i første klasse ved Moi skule, var i fokus då den nye fylkesveg 1 med tilhøyrande gang- og sykkelveg blei offisielt opna i november. Elevane var spesielt innbedne til markeringa og ei av dei, Stine Moi, foretok den offisielle opninga av gang- og sykkelvegen. Opninga av sjølv fylkesvegen tok vegsjef Tor Geir Espedal seg av med god assistanse av ordførar i Lund Tore Tagholt.



Av Harald Sel

At seks-åringane var æresgjester ved denne vegopninga er naturleg. Prosjektet har også ført til ein tryggare skuleveg enn tidlegare. I tillegg til bilvegen, er det bygt 1,2 km. ny gang- og sykkelveg med to planfrie kryssingar av fylkesvegen.

Overlevd fem ordførarar

Det er ein gammal vegplan som er realisert ved bygginga av den nye omkjøringsvegen ved Moi. – Planen har overlevd fem Lund-ordførarar, fastslo ordførar Tore Tagholt og uttrykte si glede over at prosjektet nå var vel i hamn. Ordføraren kom vidare med ros til Statens vegvesen og arbeidarane ved anlegget for godt arbeid. – Vegvesenet er utruleg flinke, ikkje berre til å lø stein. Etaten byggjer svært fine vegar, og den nye vegen ved Moi er mellom anna eit nytt eksempel på god landskaps-

tilpassing. Resultatet har blitt svært godt; vegen framstår som eit flott anlegg som folket set stor pris på, sa Tore Tagholt. Som takk for arbeidet, overrekte han vegvesenmannskapet kvar sitt treskopar som gave frå Lund kommune. Kloggar, som dette fottøyet blir kalla, er eit produkt frå skofabrikken på Eik i Lund.

Viktig prosjekt for Moi

I sin tale sa vegsjef Tor Geir Espedal at Moi sentrum nå framstår på ein annan måte enn før. Han såg då den nye vegen i samanheng med opprustinga av Moi gamle bru. Sentrum har fått både mindre trafikk og ei «ansiktsløfting». – At Moi kommune og folket er fornøgde med den nye vegen er den beste attesten vegvesenet kan få, sa vegsjefen og uttrykte ønsket om at alle vil få stor nytte av vegen. Han takka vidare Statens vegvesen sine folk, som har arbeidd med- og på anlegget. – Det har vore eit godt samarbeid mellom kommunen og vegvesenet. Me har å gjera med folk

som har beina godt planta på jorda og som er flinke til å samarbeida, sa Tor Geir Espedal.

Ny fylkesveg 1 ved Moi

| | |
|---|--------------|
| Ny veg | 1,1 km |
| Ny gang- og sykkelveg | 1,2 km |
| Gang- og sykkelvegkryssing av fylkesvegen med undergang | |
| Gang- og sykkelvegkryssing av fylkesvegen med bru | |
| Omlægging Lundheimsvegen | 150 m. |
| Finansiering | |
| Rogaland fylkeskommune | 6,00 mill kr |
| Lund kommune | 1,35 mill kr |
| Staten – Aksjon skuleveg | 0,35 mill kr |
| Total kostnad | 7,70 mill kr |

I tillegg har Lund kommune betalt kr 350.000 i grunninnløysing.

Arbeidet er utført av Statens vegvesen Rogaland i eigenregi.



Leiar i samferdselskomiteén Oddvard Nilsen studerer vegvesenet sin brosjyre om Høgsfjord-prosjektet i bussen, under synfaringa frå Stavanger til Lauvik, Oanes, Forsand, Tau og tilbake til Stavanger.



Konsentrerte tilhørarar i Forsand kulturhus under orienteringa om Høgsfjord-prosjektet. Framme: Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (Ap) og Sverre Myrli (Ap). Bak: Sigrun Eng (Ap), Thore Aksel Nistad (FrP) og May Britt Vihovde (V).

Stortingets samferdselskomité i Rogaland



Frå bedriftsbesøket ved Øglænd DBS. Adm. direktør John Rønneberg orienterer om sykkelproduksjonen. Vidare ser me frå v.: Generaldirektør NSB Osmund Ueland, stortingsrepresentant Sverre Myrli (Ap, Akershus), leiar i samferdselskomiteén Oddvard Nilsen (H, Hordaland) og nestleiar i samferdselskomiteén Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (Ap, Finnmark).

Tekst og foto: Harald Sel

I februar var Stortingets samferdselskomité på tre dagers synfaring i Rogaland. Komiteén hadde eit tettprogram, og fekk ei omfattande innføring om situasjon, problem og ønske innan dei enkelte samferdselssektorane i fylket. Transportplan for Nord-Jæren og forslaget om bompengering var den saka det blei brukt mest tid på. Fleire representantar uttrykte ros over arbeidet

som er gjort ved utarbeidinga av transportplanen. Særleg blei det vist til det positive ved at dette langt på veg er ein samla samferdselsplan, der kollektivtrafikk og miljø er tillagt stor vekt.

Høgsfjord-rørbrua var ei anna sak som samferdselskomiteén viste stor interesse for. Ved synfaring og gjennom innlegg frå både tilhengjarar og motstandarar av prosjektet, fekk representantane gjera seg kjent med prosjektet.

Siste dagen reiste komiteén med tog frå Stavanger til Sandnes. Her fekk dei

mellom anna orientering om utbyggingsplanane for Jærbanen og om planane for NSB-godsterminal på Ganddal. I Sandnes var det også bedriftsbesøk hos Øglænd DBS sykkel fabrikk. Interessen frå stortingsrepresentantane tyder på at det er fleire ivrige syklistar mellom medlemmene i samferdselskomiteén. Frå Sandnes gjekk turen vidare med buss langs Rv 44 over Jæren til Egersund og Sokndal. Herfrå fekk stortingsrepresentantane stifta bekjentskap med fylkets dårlegaste riksveg, Rv 501 frå Hauge i Dalane til E 39 ved Heskestad. På vinterføre, var nok ikkje alle representantane like glade over den turen. Men dei kom heilskinna opp Glubo og vidare til Heskestad og fylkesgrensa mot Vest-Agder. Der blei dei tatt imot av vegsjef Andreas Setså og andre representantar frå grannefylket.



Under ferje-overfarten Tau – Stavanger blei forsamlinga invitert opp i styrehuset til kaptein Per G. Stangeland, som argumenterte sterkt for ferjedrift og tilsvarande sterkt imot rørbrua. Frå v.: Per G. Stangeland, stortingsrepresentantane Sigrun Eng (Ap, Buskerud) og Sverre Myrli (Ap, Akershus), regiondirektør NSB Oddvar Hodne og stortingsrepresentantane Jan Sahl (Kr.f, Nordland) og Rigmor Kofod-Larsen (KrF, Oppland).



Frå folkemengda.

Frå v.: Tidlegare Forsand-ordførar Torstein Haukali, nåverande Hjelmeland-ordførar Terje Thornquist, Lillian Thornquist og næringsdrivande i Hjelmeland, Leif Magne Kleppa.



Høgsfjordrøyret er ikkje berre viktig for Ryfylke, men også for heile indre Vestlandet, sa Suldal-ordførar Torkel Myklebust mellom anna i sin tale.

Stormønstring for Ryfylkes fastlandssamband

Tekst og foto: Harald Sel

1. februar samlast ca 2.500 menneske på Jørpeland for å demonstrera si støtte til Høgsfjordrøyret; imponerande mange på ein dag då veret var ufyseleg og vegane var glatte. Bak mønstringa sto

foreninga «Ferjefri framtid for Ryfylke». Foreninga hadde to hovudføremål med arrangementet. For det eine ville ein markera at røybrua har stor støtte i lokalbefolkninga. For det andre ville ein setta ekstra press på fylkestingpolitikarane, som i mars skal ta standpunkt til Ryfylkes fastlandssamband. Mellom talarane var Oddgeir Nordhus,

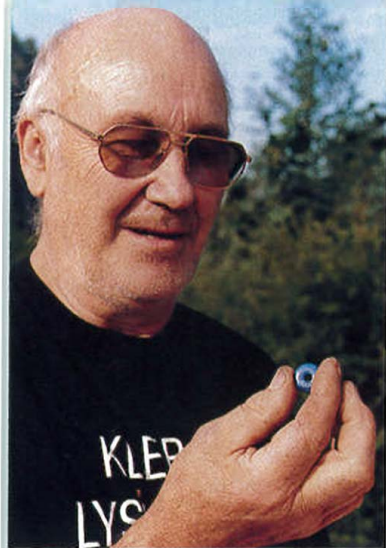
varaordførar i Rennesøy kommune. Han viste til at også Rennesøy hadde ei splitta befolkning i synet på Rennfast. – Få av dei ville vore utan fastlands-samband i dag, sa Nordhus. Talarar elles var Suldal-ordførar Torkel Myklebust, styreformann i Høgsfjordbruene A/S Roald Bergsaker og fylkesvaraordførar Gerd Reidun Helmikstøl.

Mellom dei frammøtte var sosialminister Magnhild Meltveit Kleppa og fylkeordførar Odd Arild Kvaløy. – Dette var ei sterk og historisk markering, sa sosialministeren frå Hjelmeland etter møtet.



«Høgsfjordrøyret = framtida for Ryfylke», var eit av slagorda under folkemøtet for Ryfylkes fastlandssamband.





Alfred med ein ring han har laga av mineralet Lapis Lasula som kjem frå Afghanistan.

Tekst og foto: Harald Sel

Steinmannen på Berge



Alfred viser fram to vakre, norske steinslag: blank bergkrystall (t.v.) og raud thulitt. Raud thulitt blir rekna for Norges nasjonalstein.

– Å kløyva ein stein og sjå kva som er inne i han, det er alltid like spennande. Dei utrulegaste flotte mønster kan dukka opp. Alfred Jensen fortel - engasjert og ivrig. Me får sjå ei storveges samling av stein og steinsmykke som han har slipt. Interesse for stein har han hatt like frå barndommen, men smykkesteinsliping starta han først med for ti år sidan.

62 år gammal pensjonerte Alfred seg i 1994, etter 42 års teneste i Statens vegvesen Rogaland. Så det er først gjennom dei siste tre åra at den steingale mannen på Berge i Suldal har fått god tid til å dyrka sin store hobby.

Under Vegvesenet sine kultur dagar 1998 blir det høve til å sjå ein del av Alfred sine vakre steinar – både slipte og uslipte. Men det blir nok eit problem å bestemma seg for kva han skal ta med seg til Norsk vegmuseum i juni. Han har mykje å velja mellom.

Alfred Jensen er frå Hareid på Sunnmøre. Som 19-20 åring avtente han militærtenesta på KNM «Harald Hårfagre», Madla. Mens han var her møtte han Sigrun Berge frå Suldal. Dermed blei det giftarmål, arbeid på Ryfylkevegen og etablering med hus og heim på Berge.

Stor steinkunnskap

Alfred har imponerende kunnskap om stein og mineraler. Frå samlinga si plukkar han fram den eine «godbiten» etter den andre, fortel om kva han inneheld, kva han kan brukast til, kvar han kjem frå og kor det fins forekomster av nett denne berg- eller steinarten rundt om i verda. – Korleis har du tileigna deg all denne kunnskapen? spør me.

– Av ein eller annan grunn blei eg interessert i stein då eg var ganske liten. Seinare har eg lese og lært ein masse. Og så har eg truffe mange «steinfolk», snakka med dei og utveksla erfaringar. Eg har reist ein del og plukka med meg stein frå alle stader der eg har vore.

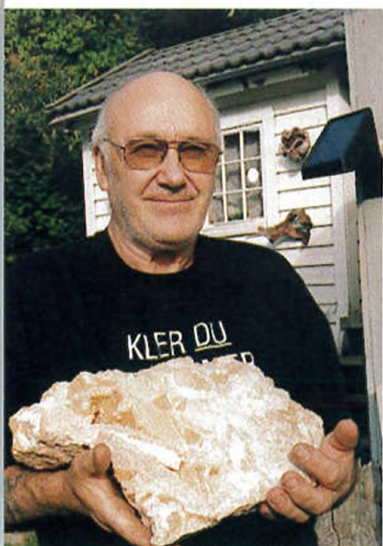
Smykkestein

Gjennom mange år vaks samlinga, flotte og fargerike steinar både inne og ute. Alfred tomte nok med tankar om at det ville vore moro å gjera meir ut av det, få mønster og fargar ennå betre fram ved sliping og polering. Men først for ca ti år sidan gjorde han alvor av det, han laga dei første steinsmykkene.

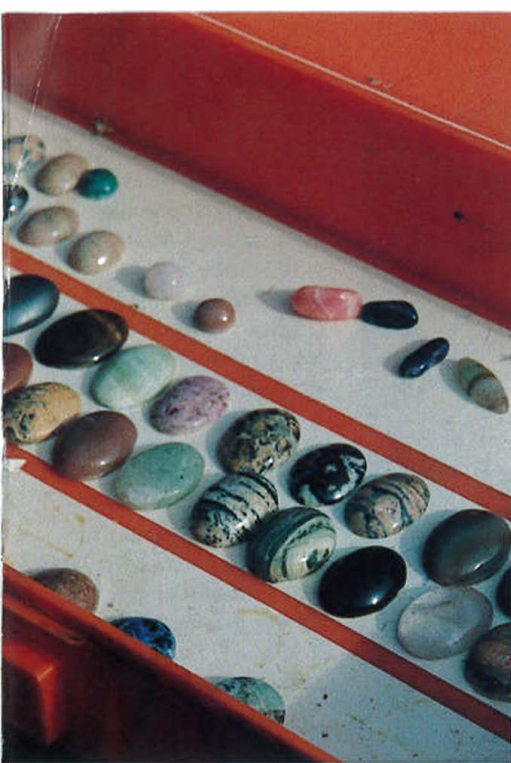
– Utstyret som skal til er grævla kostbart. Difor laga eg det meste sjøl. Både steinsaga og poleringsmaskinen er heimelaga, fortel Alfred. – Når det gjaldt sjøve slipinga, lærte eg ein del av ein kompis på Sand, Tor Him. Og så kom ferdigheten etter kvart. Og at ferdigheten kom kan me skriva under på. Ein blir imponert over dei flotte smykkene han viser fram.

Først og fremst hobby

Ein god del av det Alfred har laga opp gjennom åra har han selt. Elles seier han at det ikkje er så svære produksjonen han har, heller ikkje nå etter at han er blitt



Alfred med ein kraftig stein av mineralet stillbit, ein krystallstein. Denne har han henta i den gamle sinkgruva i Allmanna-juvet i Sauda, ca 700 meter inne i fjellet.



Ein del av av smykkesteinane som Alfred har slipt i seinare tid. I handa held han eit smykke laga av mineralet Crysokolla frå Chile.

pensjonist. Tidlegare, då han arbeidde, var steinslipinga helst vinterarbeid og helgearbeid når det var dårleg ver ute. – Dette er først og fremst ein hobby, og det er ein tidkrevande hobby som kostar. Sjøl om eg sel litt, så har eg ikkje så rare forteneisten, seier han.

Favoritt-steinar

– Har du nokon favorittstein?

– Det må vera ametyst, ein blå-fiolett krystallstein som m.a. fins i Åsjuvet i Sauda. Elles er det lite av denne steinen i Norge. Største forekomstane er i Sør-Amerika.

– Og så opal, då. Den er flott, ulike sjatteringar og utrulege fargevirkningar i lyset. Fargane skriv seg frå mikroskopiske vassdrapar inne i steinen. Men opal er ein eksklusiv stein, han fins stort sett berre i Australia, fortel Alfred.

Deretter fer han bort på ei hylle og hentar ein vakker blåleg stein. – Denne er ennå meir eksklusiv. Namnet er Lapis Lasuli og steinen kjem frå Afghanistan. Han kostar opp til kr 4000,- pr. kilo.

– Og så har me Norges nasjonalstein, thulitt.

Han peikar, hentar og fortel og er eit oppkomme. Til sommaren kan me møte dette oppkommet av ein steinkyndig mann på Norsk vegmuseum under Vegvesenets kultur dagar.

DET STARTA PÅ NÆRBØ

Avfall blir til kompostjord

Det starta på Nærbø for tre til fire år sidan, nå blir gjenvinnings- og komposteringsmetoden utprøvd ved anlegg av ny E134 ved Morgedal i Telemark.

Per Skårland og hans folk på Nærbø starta med det såkalla grøntprosjektet i 1993-94. Det gjekk mellom anna ut på å laga kompostjord av gras frå vegkantklipping, kratt og anna materiale. Mellom anna hadde dei ei kompostkvern frå Tyskland til utprøving i ein periode.

Arbeidet med kompostering og gjenvinning har Per Skårland arbeidd vidare med, etter at han blei engasjert av Vegdirektoratet til å arbeida med forskings- og utviklingsarbeid. Eit mål for grøntprosjektet er utarbeiding av ein nasjonal plan for gjenvinning og ressursutnytting, i samsvar med Miljøverndepartementet si målsetting.

Ved anlegget i Morgedal blir alt treavfall samla saman i haugar. Materialet blir så knust, kverna og lagt i komposthaugar. Utstyret som kvernar treavfallet er også ideelt til å knusa alt anna overskotsmateriale, som t.d. gras, når ein ryddar vegkantane.

Etter at komposteringsprosessen har pågått ei tid, blir massen mellom anna brukt til fyllmasse langs nye vegskråningar. Kompostjorda er også velegna til plenar, rabattar og skråningar.



Kverna blir også brukt ved rydding langs vegkantar. Her blir store tre knust til småflis.



Kverna materiale etter skogrydding for trase til ny E 143 i Telemark.



Komposteringsprosessen er i gang. Etter ei tid skal massen brukast til fyllmasse langs den nye vegskråninga.



Ein del av dei som har ansvaret for trykking av Rygjavegen saman med Rygjavegen sin stab, samla i Allservice sine lokale.

Frå v.: Gruppeleiar grafisk trykkeri Magne Støle, avdelingsleiar grafisk Egil Østbø, Eva Vivoll og Harald Sel, redaksjonen Rygjavegen, lærling sats/grafisk Johnny Kløv, typograf og layoutansvarleg for Rygjavegn Sissel Norland, spesialarbeidar grafisk ferdiggjering Tollef Egeland og arbeidsleiar sats og grafisk Lars Egil Vatland.



Magne Støle ved trykkemaskinen under trykkinga av Rygjavegen nr. 6/97.

Avdelingsleiar Egil Østbø får takk, blommar og konfekt av redakør Harald Sel, for Allservice sitt gode arbeid med Rygjavegen i 1997 og for godt samarbeid med trykkeriet gjennom 23 år.



«Trykkeriet vårt»

Då Rygjavegen i 1997 gjekk til topps i bedriftsaviskurransen og blei kåra til Norges beste interne bedriftsavis, var det ei annerkjenning for høg kvalitet innan alle ledd i redaksjon og produksjonen. Det meste blir gjort internt i Statens vegvesen Rogaland, men det siste og heilt sentrale arbeidet, trykking av bladet, kjøper me av andre. Etter at Rygjavegen hadde blitt Årets bedriftsavis 1997, besøkte redaksjonen og layout-ansvarleg «trykkeriet vårt», Allservice A/S, slik at me personleg kunne uttrykka takk for kvalitetsmessig arbeid og godt samarbeid.

Tekst: Harald Sel
Foto: Bård Asle Nordbø

I 1997 markerte både Rygjavegen og Allservice A/S 25-års-jubileum. Gjennom 23 av desse åra har Allservice hatt ansvaret for trykkinga av bedriftsbladet. Difor syns me at me med rette kan kalla det for «vårt trykkeri». Og «vårt trykkeri» blir Allservice i minst eit år til. Då anbuda for trykking i 1998 blei gjennomgått, viste det seg at firmaet ennå ein gong hadde beste tilbod i den harde konkurransen; med hårfin margin – rett nok, men det heldt.

Ein kan gjerne seia at den kvalitetsmessige utviklinga av Rygjavegen og Allservice nesten har gått hand i hand gjennom dei 23 åra. Når me i dag blar tilbake i gamle årgangar av Rygjavegen, kan me sjå ei stadig utvikling innan

utforming og trykkekvalitet. Statens vegvesen har sjøl utvikla eit Grafisk senter med høg kompetanse og der ein set profesjonelle krav til seg sjøl. Utviklinga av kvalitetsbevissthet i Allservice har ikkje vore mindre imponerende dei siste åra.

Allservice er ei arbeidsmarknadsbedrift med tre satsingsområde, grafisk, saum og bil. Det vil seia at ein gir tilbod til folk som treng arbeidstrening for å kunna få ordinært arbeid andre stader. Den grafiske avdelinga er størst, med ca 65 sysselsette. Bedrifta har hatt suksess. Innan dei mange grafiske bedriftene i Rogaland f.eks., finn ein mange tilsette som har starta yrkeskarrieren ved å få arbeidstrening i Allservice. Samtidig har Allservice sjøl utvikla si grafiske avdeling til det ho er i dag, eit kvalitetstrykkeri som klarer å hevda seg i eit distrikt med mange store og kvalitetsbeviste trykkeri-bedrifter.

Veg- og trafikkseksjonen

Tv-seksjonen har idag 16 medarbeider som fyller 15 årsværk. I tillegg har seksjonen ansvaret for 6 personer i forbindelse med vinterberedskap på vaktentralen.

Tekst: Arne Johannessen
Foto: Arne G. Vasbø



Arne Johannessen
Seksjonsleder



Harald Andersen
Avdelingsingeniør,
vegdekker



Karl Arne Egeli
Leder for vaktentral



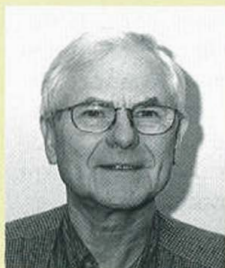
Bjarne Espedal
Avdelingsingeniør,
planlegging



Elin Fjetland
Driftassistent,
dispensasjoner



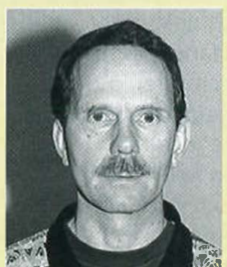
Jakob Høyland
Oppsynsmann, miljø/
grøntanlegg



Kåre Høyland
Oppsynsmann,
planlegging



Bjørn Johannessen
Driftassistent,
vaktentral



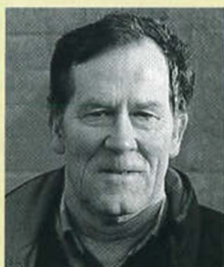
Helge Gunnar Nessa
Avdelingsingeniør,
planlegging



Martin Nødland
Driftassistent,
vegdekker



Tor Arnstein Rosland
Driftassistent,
vaktentral



Johannes Rørtveit
Avdelingsingeniør,
vegdekker



Per Skårland
Vegmester, forskning
og utvikling



Irene Stangeland
Driftassistent, NORDIC
(dataregistrering)



Pål Undheim
Fagarbeider, forskning
og utvikling



Per Østhus
Overingeniør,
planlegging

Seksjonens arbeidsoppgaver:

- Plan - byggherre for fornying av faste dekker på riks- fylkesveger
- Plan - byggherre vedrørende vedlikehold, utbedring og forsterkning av riks- og fylkesveger
- Drift og vedlikehold av elektriske anlegg i tunneller
- Drift og vedlikehold av signallysanlegg og variable skilt
- Drift, vedlikehold og utbygging av klimastasjoner
- Drift av vaktentralen
- Ansvar for beredskapsplan i forbindelse med hendelser på veg
- Kartlegging og strategi vedrørende vedlikehold av grøntanlegg i fylket
- Koordinering av 1 års inspeksjon av bruer
- Koordinering vedrørende Nordic registrering i fylket
- Dispensasjon for transport når det gjelder vekt, bredde og lengder på kjøretøy
- Forskning og utvikling (FOU) for utstyr i drift og vedlikehold

Budsjettet for 1998 er på ca. 60. mill kr. Av dette er 56 mill kr relatert til direkte investering, drift og vedlikehold.

den nye administrasjonssjefen

som er sivilingeniør med 18 års teknisk fartstid i etaten. De siste 12 årene som seksjonsleder med trafiksikkerhet som spesialfelt. Nå har han gått over på «den andre siden» og skal lede de merkantile. Kan det gå bra da?

Tekst: Eva Vivoll
Foto: Arne Vasbø

– Ja, svarer Eddie. – Jeg søkte administrasjonssjefstillingen fordi jeg hadde lyst på forandring, og fordi jeg gjorde en erkjennelse om at det ville være bra både for etaten og meg selv. I og med at jeg også hadde tatt etterutdannelse i ledelse, var dette en fin sjans til å få praktisert den. Som seksjonsleder ble det ofte mye fag og lite ledelse.

Om ledelse:

– Ledelse er å utvikle både menneskene og organisasjonen, og ta tak i og løse problemer, sier Eddie. – Jeg er glad i og interessert i mennesker, og trives godt i diskusjoner. Praten i kantina kan ofte være dagens høydepunkt. Da setter jeg meg bevisst sammen med folk som jeg ikke arbeider med til daglig. Det gir meg mange nyttige impulser.

– Det sies at menn og kvinner ikke snakker samme språk. Nå skal du lede en avdeling med stor overvekt av kvinner, og de er alle uten teknisk kompetanse. Hvordan ser du på det?

– I ekteskapet blir man fort overbevist om at påstanden om menn og kvinners ulikhet er riktig. Når jeg i tillegg er en løsningsorientert ingeniør, så er det grunn til å være på vakt. Jeg har innsett at det ikke alltid spørres etter løsningen, men at det like ofte handler om å snakke sammen og få forståelse. Jeg er klar over svakheten min, og erkjenner at jeg må være mer observant og lyttende. Jeg må dempe meg selv og passe på at alle meningene kommer fram. En del av ledelsesfilosofien min er at jeg ikke ønsker å stå i bresjen selv.

Seksjonslederne mine skal ha myndighet og ansvar. Det gjenspeiler seg også i administrasjonsbudsjettet som ikke har et snev av reserver i seg. Budsjettet er fordelt, og det er opp til seksjonslederne å vise at de behersker ansvaret. Ansvar og myndighet henger nøye sammen, og folkene mine skal kjenne at de har myndighet.



Om konkurranse:

– I og med at Administrasjonsavdelinga nå finansieres av de tre andre avdelingene vil vi få større fokus på hva vi produserer og til hvilken pris enn tidligere. Det tror jeg er sunt, og var en av grunnene til at jeg søkte stillingen. Tidligere var avdelingen mer en myndighetsavdeling enn en serviceavdeling. Men innenfor denne myndighetskulturen er det flinke, serviceinnstilte mennesker. Men kulturen som sådan har nok en vei å gå før vi er framme ved god nok servicekultur. En utfordring blir å kombinere disse to kulturene. Dersom vi ikke klarer å produsere tjenester som er tilpasset behovene, er det fare for at vi mister oppgaver og at avdelingen svekkes. Men vi skal gjøre det vi kan for å innfri forventningene som de andre avdelingene har. Jeg ser for meg at vi etterhvert må ta i bruk metoder slik at vi kan måle tilfredsheten hos kundene. Bare på den måten kan vi klare å innfri behovene.

Om læring og utvikling:

– Læring i arbeidssituasjonen er ofte den viktigste ballasten i å gjøre en god jobb. Det er realkompetanse vi har bruk for til hverdags, og denne realkompetansen er ofte underkjent. Grupper satt sammen av relativt ferske mennesker med høy utdannelse kombinert med erfarne mennesker med lav utdannelse, men med god realkompetanse, er ofte svært vellykket.

En annen sak som opptar meg er å holde små fagmiljøer samlet. Da bevarer vi muligheten til dialog og videre utvikling av kompetansen.

Om eierskap:

– Eierskap er viktig. Kjenner vi eierskap til det vi holder på med gjør vi en mye bedre jobb. Og her kommer tilbakemeldinger inn. Vi må gi hverandre tilbakemeldinger på jobbutførelse, den må gå begge veier, og være både positiv og

negativ. Tibakemeldingene må ikke være så generell som et klapp på skulderen eller et piskeslag, men konkret på hvordan oppgavene utføres. Da viser vi at vi bryr oss om den jobben hver enkelt utfører, og det er med på å utvikle eierskap.

Om lønnspolitikk:

– Vi må kunne gi ansatte ei akseptabel lønn. Det burde ikke være en selvfølge at en seksjonsleder skal ha høyere lønn enn en underordnet. Vi må ha en lønnspolitikk der folk lønnes etter dyktighet, ansvar og innsats. Får vi ikke det til, mister vi verdifull kompetanse og arbeidskraft.

Om konflikter:

– Jeg er en veldig direkte person som må passe meg for ikke å støte andre. Men jeg er opptatt av å få ting opp på bordet, og ikke si og høre ting ad omveier. Jeg ønsker å gi folk trygghet slik at de tør å komme med egne meninger eller kritikk, og ingen skal straffes for det, jeg skal tvert i mot vise at jeg verdsetter det. Opposisjon og meningsbrytninger er sunt og skaper ofte positive endringer og utvikling.

Om jobben:

– Jobbmessig har den første tiden vært ganske overveldende, med mange nye ting å ta tak i. Men folk har vært åpne og fortrolige, så jeg har sluppet å gjøre de store fadesene så langt. Foreløpig har jeg måttet konsentrere meg mest om «små-tingene». Og jeg vil også i framtiden bruke kreftene mest der det er behov for det, der jeg føler at vi er svake. Der vi er sterke og selvstendige, vil jeg bruke mindre tid, uten at jeg med det mener å overlate dem helt til seg selv.

Om seg selv:

Det var ikke mange spørsmålene intervjueren klarte å smette inn på den korte timen vi hadde sammen. Nordmøringen Eddie snakker seg gjerne varm om ting som opptar han i jobben. Men vi vil gjerne også vite litt om hva Eddie er opptatt av på privaten.

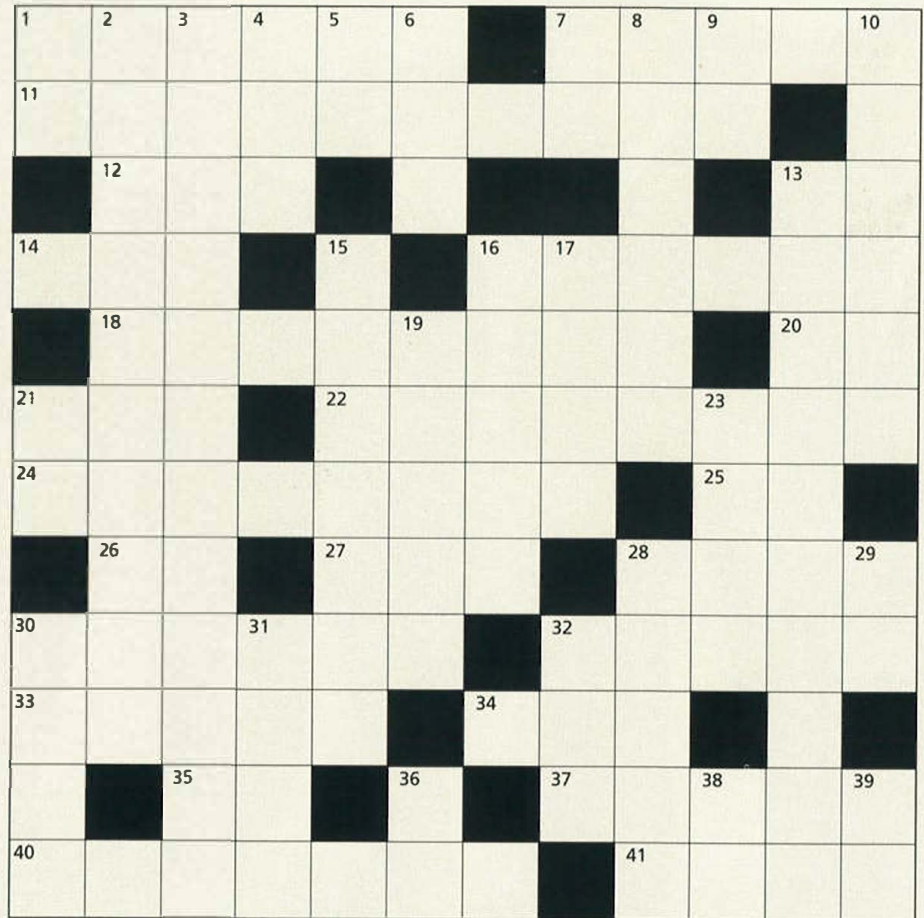
– Familien, svarer han. 43-åringen har utearbeidende kone og to barn. Det sier seg selv at det meste av fritiden blir konsentrert om dem. Ellers er han gjerne sammen med gode venner over et måltid god mat og vin. Og så har han dårlig samvittighet for at han trener for lite.....akkurat som de fleste andre av oss.

Kryssord

nr. 1/98

VANNRETT

1. Ugreie
7. Flokk
11. Vurdering
12. Lik
13. Klokke
14. Plog
16. Bolig
18. Strategisk
20. Lever
21. Legemiddel
22. Sikkerhetsutstyr
24. Ferjeleie
25. Fuglen
26. To vokaler
27. Arter
28. Navn
30. Oppgaver
32. Igjen
33. Vind
34. Stoff
35. Man
37. Soldat
40. Skapningene
41. Ba



LODDRETT

1. To vokaler
2. Forelskelser
3. Anordning for to
4. Øy i Danmark
5. Øyeblikk
6. Part
7. Uttale
8. Dele
9. Bindeord
10. Lege
13. Kostelig
15. Framkomstmiddelet
16. Kjører
17. Boknummer fork.
19. Stor
21. Tillate
23. Enkel
28. Kjempe
29. Lever
30. Bakverk
31. Dalte
32. Treslag
36. Artikkel
38. Kjem. fork.
39. To like

Løsningen på kryssord nr. 1/98 sendes til:

RYGJAVEGEN
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 16. mars 1998

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 6/97

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

Vinnere av kryssord nr. 6/97

Eli Undheim

Nærbø veg- og trafikkstasjon

Åshild Moe

Sand veg- og trafikkstasjon



Vegsjefen overrekte gave og diplom til kvar enkelt. Her er det Kristense Guggedal som er framme hos Tor Geir Espedal.



Her er sju av pensjonistane saman med vegsjefen og med Lysefjorden og den nye brua i bakgrunnen. Frå v.: Thorstein Thorsen, Stavanger, Kristian Nybø, Randaberg, Bernt K. Mong, Sokndal, Martha A. Eskevik, Stavanger, vegsjef Tor Geir Espedal, Kristense Guggedal, Stavanger, Hans Svanes, Eigersund og Asbjørn Oddane, Eigersund. Desse var ikkje til stades: Helge Espeland, Sauda, Jan Hove, Lund, Kristian Tjelta, Sola og Torleif Samsonsen, Sandnes.

Pensjonist-fest for veteranar

Tekst og foto: Harald Sel

Statens vegvesen Rogaland har hatt fest for tilsette som i 1997 har gått av med pensjon. Tilstellinga var dette året lagt til Lysefjordsenteret, etter at det først hadde vore omvising på Lysefjordbrua som skulle opnast kort tid etterpå. Det var elleve veteranar som blei pensjonistar i fjor. I gjennomsnitt har dei arbeidd 32 år i vegvesenet. Lengst tenestetid har Asbjørn Oddane frå Eigersund med over 45 år.

I talen sin til pensjonistane sa vegsjef Tor Geir Espedal at å bli pensjonist for somme er den største overgangen i livet, nest etter det å bli fødd. Ein har hatt eit aktivt yrkesliv og vore sosialt knytta til arbeidsplassen. Andre er kanskje slitne etter eit langt yrkesliv og ønsker å ta det rolig og slappa av. For dei fleste trur eg at pensjonisttilværelsen kjem på eit rett tidspunkt i livet, sa vegsjefen og heldt fram: «Det er jo eit privilegium å kunna styra si eiga tid. Men då er det jo også viktig å fylla tida med noko fornuftig.» Tor Geir Espedal avslutta talen med uttrykka stor takk og ønska alle til lykke

med pensjonisttilværelsen. Vidare overrekte vegsjefen gave og diplom til kvar enkelt pensjonist.

Ledsagarane fekk takk og blomar overrekt av avdelingsleiarane. Her har Olga Nybø, som er gift med Kristian, fått sin bukkett av Øyvind Kommedal som representerte utbyggings sjef Lidvard Skorpa.



Natursteinmur på Ålgård

Tekst og foto: Harald Sel



Tre av arbeidarane ved den nye natursteinmuren på Ålgård. Til venstre står Stein Johnny Nevland, som har hovudansvaret for maskinmuringa. Han står attmed maskinen og steik-kloa, som er «verktøyet» hans under muringa. Vidare ser me Jostein Frafjord og Njål Slettebø. Inge Byrkjedal og Kåre Gilje var også med på arbeidet.

Flotte natursteinmurar blir det stadig fleire av langs vegane i Rogaland. Ein av dei siste er bygd langs E 39 ved Statoil-stasjonen på Ålgård. Her er det bygd ei ny forbikjøringsfil. I samband med dette er det anlagt støyvoll mot husa langs vegen. På ei 75 meter lang strekning har vollen eit fundament av ein to meter høg natursteinmur.

Muringa er utført med maskin av Vegvesenet sine eigne folk og med Stein Johnny Nevland i spissen. For ein uinnvigd er det nokså utruleg at ein mur kan bli så fin berre ved hjelp av maskin. Rett nok må ein av og til bruka spett til finjustering, men allikevel. Steinane ligg så fint, flate mot flate, at ein må bli imponert.

Dyrt blir det heller ikkje, samanlikna med mur av ferdigstøypte element. Heile anlegget, forbikjøringsfil, støyvoll og mur har kosta omlag 400.000 kroner.

Vegsjef Tor Geir Espedal overrekker Torbjørn Hogstad (t.v.) pokalen, som er det synlege beviset for at han er tildelt Arbeidsmiljøprisen 1997.



Arbeidsmiljøprisen til ukueleleg optimist

Tekst og foto: Harald Sel

– Du har vore- og er ein ukueleleg optimist og ein pådrivar i HMS-arbeidet. Du er ofte i forkant, der du ser ting kjem; det har du også vore i arbeidet for eit godt og trygt arbeidsmiljø. Det er vel fortent at du får denne prisen.

Slik ordla vegsjef Tor Geir Espedal seg, då han ved ei tilstelling rett før jul delte ut Arbeidsmiljøprisen 1997 til Torbjørn Hogstad.

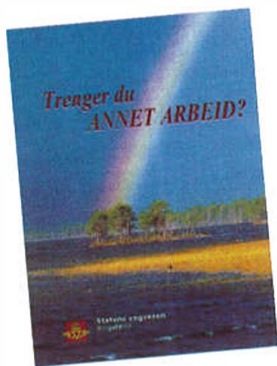
Arbeidsmiljøprisen skal stimulera til auka innsats og engasjement i arbeidet for godt arbeidsmiljø, og blir delt ut til personar som har gjort eit godt og ansvarsfullt arbeid på dette området. Vegsjefen understreka i talen sin under prisutdelinga, at Statens vegvesen Rogaland har hatt HMS som eit satsingsområde i 1997 og at etaten har ein god HMS-seksjon.

– Dette er viktig, sa han. – Godt arbeidsmiljø gir grunnlag for trivsel, og trivsel fremjar effektivitet og gir gode resultat. Dette har Torbjørn Hogstad forstått og

levd etter som leiar av Produksjonsområde Stavanger. Han er flink til å delegera og skapa motivasjon og trivsel mellom medarbeidarane sine.

Vegsjefen viste også til at Torbjørn Hogstad sjøl er med og går vernerunden, både på Bærheim vegstasjon og på anlegga. Dette er eit viktig signal om at HMS-arbeidet er viktig.

Torbjørn Hogstad takka varmt for prisen og sa at han var svært glad for denne anerkjennelsen. – Dette er ein inspirasjon til å halda fram arbeidet for trivsel og godt arbeidsmiljø, sa prisvinnaren.



Attføring

= Tilrettelegging
av arbeidet
av helsegrunner

Av **bedriftslege Børge Skeie**

Før var begrepet attføring knyttet til tiltak for å få syke og skadete tilbake i arbeidet. Etterhvert er det blitt mer og mer tydelig at det er bedre og lettere å forebygge sykdom og skade, dvs. en får lettere et godt resultat ved godt «vedlikehold» av personer og miljø enn ved å «reparere» på sykdom og skader. Derfor er alle nå opptatt av at vi skal gjøre noe før folk blir syke.

Vi kan ikke tilrettelegge oss bort fra all sykdom eller skade, men vi kan ta fornuftige forholdsregler når det er tydelig at arbeid eller arbeidsmiljø tærer på helsen enten fysisk eller psykisk.

Hvem skal ta initiativ til at det skjer? Det kan vi selv gjøre, først og fremst, men både ledelsen eller en arbeidskollega kan gjøre det.

Vi har et ansvar for oss selv, men lederne har også et formelt ansvar for dem de er satt til å lede, og vi har alle et ansvar for hverandre. Det er ikke alltid lett å innrømme hverken for seg selv eller andre at en ikke er «den gode gamle», men vi må ha en bedriftskultur som godtar at arbeidskraft og arbeidsevne er noe som varierer med tid. Vi må erkjenne at «idag er det deg, men imorgen er det meg.»

Det som står nedenfor er en tankemodell for hva vi bør gjøre i en situasjon hvor vi selv eller en arbeidskollega trenger tilrettelegging av arbeidet. Legg merke til at spørsmålet først skal legges fram for den det gjelder. Lovgrunnlaget for tilrettelegging av arbeidet finnes i §§ 12, 13 og 14 i Arbeidsmiljøloven.

PER: «JEG ER IKKE SYKMELDT, men merker at helsen holder ikke til (alt) det arbeidet jeg utfører nå. Jeg får ta det opp med ledelsen, eller kanskje gå rett til helsepersonalet vårt med det.»

eller

NÆRMESTE LEDER: «Per sliter med arbeidet, jeg spør ham om jeg kan hjelpe med noe. Tilrettelegging av arbeidet ser ut til å bli aktuelt her.»

eller

ARBEIDSKOLLEGA: «Jeg ser Per arbeider tungt, men han sier ikke noe. Jeg spør ham om det er noe jeg kan hjelpe med. Kanskje han bør ta det opp med ledelsen eller helsetjenesten i bedriften.»

HELSETJENESTEN under samtale med Per: «Du får fortelle meg hvordan du har det og hva du merker det er i arbeidet som sliter på helsen. Når vi har fått avklart dette, og du vil det, går vi tilbake til ledelsen og tar fatt på samarbeidet med ledelsen for å legge arbeidet til rette slik du kan ta de hensyn som er nødvendige.»

PER, NÆRMESTE LEDER m. personalansvar OG HELSETJENESTEN I FELLES MØTE:

Lederen: «Nå har vi fått klarlagt hva Per bør gjøre og hva han ikke bør gjøre. Så langt jeg kan se bør du kunne fortsette her hos oss i det arbeidet du har. Du får avlastning for noen arbeidsoppgaver og får et par nye. Per og jeg ser på dette i praksis, vi må prøve oss litt fram. Alle møtes her om f.eks. 6 uker for å bedømme om resultatet er godt nok.»

Det er sjølsagt ikke samme løsningen i alle tilfeller, hver sak er en sak for seg, men vi følger samme mønster for å sikre at vi får riktig samsvar mellom helse og miljø.

En liknende modell skal brukes hvis en ansatt er blitt sykmeldt, men her har vårt regelverk pålagt nærmeste leder med personalansvar å ta kontakt med den som er blitt sykmeldt så snart som mulig.

Grunnen til det er: En leder skal vise omsorg for sine og en del av den omsorgen er å undersøke om den ansatte trenger tilrettelegging av arbeidet (for kortere eller lengre tid) for å kunne komme i arbeid igjen. En slik omsorg som er lagt fram til hjelp og støtte vil ikke oppfattes som forsøk på å jage noen i arbeid før tiden. Tilrettelegging tar ofte tid og det er nødvendig med et samarbeid mellom den ansatte, ledelsen og helsetjenesten for å få best mulige løsninger.

Det er viktig å vurdere spørsmålet før den ansatte er tilbake

på arbeidsplassen og som regel også å begynne arbeidet med tilrettelegging så tidlig.

All erfaring viser at det er viktig med tidlig kontakt og å holde kontakt mellom arbeidsplassen og den sykmeldte, hvis ikke føles arbeidsplassen fremmed etterhvert. Hvis det går for lang tid uten kontakt blir mange usikre og noen engstelige. Noen begynner å spørre seg, «vil de ha meg tilbake?» eller «vil jeg klare jobben når jeg kommer tilbake?». Motivasjonen for å begynne igjen svekkes og kan virke som stengsel eller bremse for et effektivt attføringsarbeid.

Både de prosedyrer som er beskrevet her og det som skal skje videre i tilretteleggingsarbeidet for sykmeldte er beskrevet i kvalitetshåndboka. Se kapitlet «Bedriftsintern attføring».

Attføringsutvalget i Statens vegvesen Rogaland har laget en brosjyre som heter **Trenger du ANNET ARBEID?** Den var ferdig i oktober i år og er sendt ut til arbeidsplassene.

Jubilantar

50 år

Sverre Kvinnesland
Produksjonsavdelinga
9. mars

Tor Arvid Braut
Trafikkavdelinga
13. mars

Gerd Gravdal
Trafikkavdelinga
18. mars

Leiv Harald Hanesand
Trafikkavdelinga
23. mars

Hilmar Selseng
Utbyggingsavdelinga
23. mars

Øyvind Jørgen Ness
Produksjonsavdelinga
30. mars

60 år

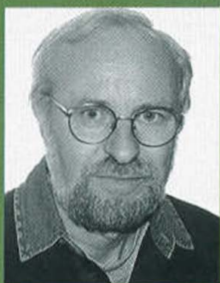
Inge B. Hanesand
Trafikkavdelinga
15. mars

Georg Eie
Trafikkavdelinga
17. mars

Nye medarbeidarar



Henrik Sigurd Dybdahl
Inspektør ved Haugesund trafikkstasjon
fra 2. desember



Per Einar Lædre
Overingeniør på Trafikkavdelinga,
Seksjon for Areal- og transportplanlegging
fra 1. mai

for 25 år sidan

Rygjavegen nr. 1-1973



Suldalsvegen

Etter mer en femti års ventetid, er nå arbeidet med Suldalsvegen i gang for alvor. Vi har nå drevet 120 meter tunnel, eller ca to prosent av den samlede lengde. Arbeidet i tunnelen blir drevet med to skift, mens driften forøvrig går på ett skift.

Årsmøte i idrettslaget

Det ble delt ut innsatspokal til H. Paulsen for 1972 og oppsynsmann Skårdal for 1971. Karl Flateland høstet mange rosende ord for sin innsats i forbindelse med vegeupen og fikk en egen pokal.

Oppsynsmann S.M.Olsen

har sluttet i sin jobb på Tau og overtatt i en nyopprettet stilling ved Vegkontoret som leder for etteropplæring og sekretær for verneutvalget.

REDAKSJONSRÅDET Rygjavegen



Tormod Nag



Nils Lausund

Vegsjefen har oppnemnt Nils Lausund og Tormod Nag som nye medlemmer i redaksjonsrådet for Ryggjavegen for åra 1998-99. Dei erstattar Lewy Dalen og Halvor Folgerø, som går ut av redaksjonsrådet etter å ha vore medlemmer i fire år. Nils Lausund er sjef for Produksjonsavdelinga. Tormod Nag er leiar for veg-faggruppa ved Stavanger trafikkstasjon. Tormod har også tidlegare vore med i redaksjonsrådet, i åra 1986-87

Vegsjefen har vidare oppnemnt førstesekretær Anne Elise Njærheim, Nærbø veg- og trafikkstasjon for to nye år som medlem i rådet. Dei andre redaksjonsrådmedlemmene, Bjørn Alsaker, John Mathias Mathiassen og Liv Rettedal, er oppnemnde for åra 1997-98.

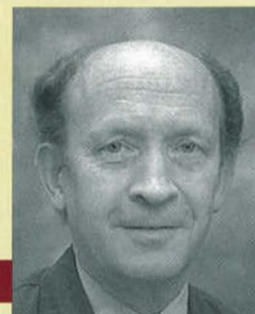
Færre skader, større sjukefråver

Statistikken for 1997 viser at talet på ulykker med personskade minka frå 16 i 1996 til 12 i 1997. Ulykkene i 1997 førte til 310 fråversdagar. Dette er ein reduksjon på 55 samanlikna med året før.

Som ledd i det skadeforebyggande arbeidet, er kampanjen «Min nestenulykke, din ulykke» gjennomført i alle avdelingane med unntak av Administrasjonsavdelinga. Dette har ført til forbetring av registreringsrutinene for nestenulykker. I 1997 blei det reistrert 106 nestenulykker mot 49 i 1996. All erfaring viser at talet på personskadeulykker går ned, når arbeidet med registrering av nestenulykker blir tatt alvorleg.

Trass i nedgangen i fråver på grunn av ulykker, auka det totale sjukefråveret i fjor samanlikna med 1996. For Statens vegvesen Rogaland totalt var sjukefråveret 4,1% i 1997 mot 3,8% i 1996. Dermed klarte ein ikkje målsettinga om å redusera sjukefråveret frå 3,8% i 1996 til 3,5% i 1997.

Tanker etter avslutningen av den 8. vegplanrevisjonen



Av stabsleder Halvor Folgerø

Proessen knyttet til framstilling og behandling av NVVP 1998–2007 er nå avsluttet. Den fylkespolitiske behandlingen av vegkontorets vegplanforslag fant sted på fylkestingets møte i desember 1997. Vi kom rimelig godt fra denne runden, da det ikke ble foretatt endringer i forhold til det forslag til handlingsprogram som vegkontoret hadde lagt fram. Den videre oppfølgingen skjer nå gjennom årsbudsjettene og ut fra de rammene som Stortinget setter av til vegformål.

Det ble denne gangen foretatt en evaluering av prosessen knyttet til NVVP-arbeidet. Evalueringen omfattet både den administrative og den politiske siden. Rogaland var ett av tre fylker som ble fulgt spesielt opp. Bl.a. foretok Transportøkonomisk Institutt intervjuer med sentrale fylkespolitikere og deltok også under behandlingen av vegplanen i de ulike fylkeskommunale organene.

Evalueringen tok for seg ulike sider ved det gjennomførte planarbeidet: Muligheter for medvirkning før politisk behandling, selve metodikken (strategidel for å framskaffe beslutningsgrunnlag, utarbeidelse av handlingsprogram for gjennomføring av vegplanen), tidshorisont (10 års planperiode), skille mellom stamveger og øvrige riksveger samt synspunkter på vegkontorets plandokument. Videre kunne politikerne ta opp forhold som de selv var opptatt av.

Gjennom undersøkelsen er det framkommet en del ulike syn og innspill knyttet til de problemstillingene som er nevnt

ovenfor. For Rogalands vedkommende framkom det ikke vesentlige innvendinger til det opplegg som ble benyttet for informasjon og medvirkning, samt til det grunnlagsmateriale som ble presentert på forskjellige stadier i prosessen. Det ble videre gitt positiv respons til de endelige plandokumentene. Men vi har fått en del innspill som vi har merket oss og som vi vil forsøke å forbedre til neste runde. Dette går bl.a. på større grad av medvirkning og informasjon tidlig i prosessen og bedre tid til den politiske behandlingen.

Ved behandlingen av NVVP 1998–2007 bestemte Stortinget at ved neste revisjon tas det sikte på å presentere et samlet dokument for norsk transportpolitikk. Samferdselsplanen bør primært fokusere på helheten i transportnettet og transportfunksjonen og fastlegge hvilke roller de ulike transportformene skal ha.

Hvordan det nye plansystemet vil bli utformet er enda ikke avklart, men mye taler for at vegplanarbeidet i sin nåværende form har utspilt sin rolle. Vi vil nok fortsatt få sektorvise investeringsrammer og årsbudsjetter som de enkelte samferdselsektorene skal operere innenfor. Statens vegvesen har engasjert seg i den videre utviklingen av langtidsplanssystemet ved å komme med innspill tidlig i den prosessen som nå er igangsatt. Dette er naturlig, sett ut fra den breie erfaringen etaten har for vegplanarbeidet. Så får tiden vise hvordan dette vil virke inn på opplegget for den 9. revisjonen.

«Pensjonistkurs»

De eldste medarbeiderne i Statens vegvesen Rogaland har vært samlet til 3 dagers kurs på Ryfylkehotellet på Sand. Ektefellene var også invitert slik at totalt var ca. 50 personer samlet til interessante og hyggelige dager.

Hensikten med kurset var å gi innsikt i og kunnskap om den forestående pensjonist-tilværelsen som for noen av deltakerne «var rett rundt neste sving». Tilsvarende kurs var ikke arrangert på flere år, slik at interessen og antall aktuelle var så stor at de «yngste» måtte avvises i denne omgang. I motsetning til tidligere kurs av denne typen, sørget vi denne gangen sjøl for opplegg og innhold. Liv Rettedal og Svein Dahle hadde ansvaret for både forberedelser og

gjennomføring. Emnene var bl. a. knyttet til kosthold og helse, økonomi, skatt, pensjon og arv. I tillegg til bruk av forelesere fra egne rekker – bedriftslege, jurist og trafikkpedagog – hadde vi fått representanter fra ulike relevante etater til å delta. Uten å fremheve noen spesielt vil vi si at alle gjorde en flott innsats og dermed bidro til at utbyttet ble så bra.

Tilbakemeldingene som ble gitt ved avslutning, tyder på at kurset var nyttig og vellykket – både faglig og ikke minst sosialt. Tilbud om tilsvarende kurs vil sannsynligvis bli sendt ut våren 1999. Opplegg og innhold vil da bli noe justert i forhold til de erfaringene som er gjort denne gangen.

Når kompetanse forsvinn



Ivar Hebnes, NIF
Norske sivilingeniørers forening

Landet er for tida inne i ei turbulent tid når det gjeld arbeidsmarknaden. Oppgangstidene har vart i nokre år utan at Statens vegvesen har merka presset, iallefall ikkje i Rogaland. Sommaren 1997 høyrde me at det var stort omskifte i Vegdirektoratet og fylka omkring Oslo, der mange kollegaer i Statens vegvesen fekk seg nye arbeidsgjevarar. Bruavdelinga i Vegdirektoratet er eit døme der det har vore stort fråfall, over 20 personar har slutta på kort tid. Det er særleg teknisk personell som er etterspurd i arbeidsmarknaden.

For oss i Rogaland er trenden frå Austlandet komen dei siste månadane. NIF som gruppa i SvR har/vil mista 5 medlemmer på 2 månader. Dette tilsvarar eit fråfall på nær 20%. Denne trenden er katastrofal og endå verre er dette når etterspurnaden etter kvalifisert arbeidskraft er så stor at det er ytterst usikkert om det lar seg gjera å erstatta dei som sluttar. Då oljealderen starta på 1970-tallet, var situasjonen tilsvarande som i dag, men den gong var det god tilgang på nyutdanna kandidatar. No for tida er studentkulla t.d. på NTNU innafor veg/samferdsle ekstremt låge. I 1997 var det 14 stk som tok hovudfag innafor fag der Vegvesenet normalt rekrutterar og talet vil venteleg gå under 10 i 1998 og kun 5 i 1999.

Kva kan, og må, vår etat gjera når verdfull kompetanse berre forsvinn til oljeverksemdar eller annan offentleg verksemd, som tilbyr interessante oppgåver med kraftig lønnsauke?

- Sjølsagt justera lønna for den konkurranseutsatte gruppa, men til no har dette kun vore som brannsløking når personane står med eit eksternt tilbud i handa. Målet må vera å «kjenna» situasjonen og etterspurnaden så bra at nødvendig justering av lønna skjer i forkant og over tid.
- Skapa ein veltrimma organisasjon som både er rasjonell og attraktiv for oss som framleis ser ei framtid i Statens vegvesen. Her ligg ansvaret både på leiinga og oss tillitsvalde. Statens vegvesen vil kun overleva og framleis vera ein attraktiv arbeidsgjevar dersom det foregår ei kontinuerlig utvikling av organisasjonen. Andre, både offentlege og private, som lykkast i dag, gjennomfører justeringar og lagar ein meir moderne organisasjon. Dette er ein trend som me kan lika eller ikkje, men det er ingen tvil om at dei etatar/bedrifter som er mottakelige for justeringar/endingar vil koma styrka ut.
- Byggja opp ein leiarfilosofi og eit kvalitetsystem som er moderne og i tråd med dei krava som samfunnet stillar til Statens vegvesen i ei tid med meir konkurranse og der alt skal målast i høve til andre me kan samanliknast mot.
- Innføra ein personalpolitikk der utvikling av medarbeidarane står i fokus. I dag er det fagspesialistane og dei unge som forsvinn, medan leiarane vert verande. Den alternative faglege karriereveg må meir i fokus og leiinga må vera mykje meir aktiv i utstaking/utveljing av framtidige fagspesialistar og kven som kan bli gode leiarar.



Staten vegvesen på YRKESMESSA

Yrkesmessa er en utstilling som presenterer yrkes- og utdanningsmuligheter for skoleungdom og andre arbeids- og utdanningsøkende. Det er Rogaland Fylkeskommune, etat for opplæring, som står som arrangør, og målgruppen er elever i den videregående skole og avgangselevne i grunnskolene i Sør-Rogaland. Yrkesmessa ble i år arrangert for 8. gang, og ble besøkt av over 18 000 interesserte.

Da Yrkesmessa ble arrangert i Stavanger Forum 27. 28. og 29. januar i år var Statens vegvesen Rogaland representert for fjerde gang. På årets messe fokuserte vi på lærlingeordningen, og tilbakemeldingene fra de involverte er positive. Mange ungdommer var innom standen for å høre mer om muligheten for å bli lærling i etaten.

På bildet ser vi Trygve Nilsen fra motorveganlegget orientere en potensiell lærling i Statens vegvesen.

Evi



RETURADRESSE:

Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197
4001 Stavanger

Forsand-songen

(Utdrag)

*Du Forsand mi heimbygd med fjell og med fjord,
med dalar og heiar i sør og i nord,
med urer og stup og med skogkledde lier,
der fefot la vegen frå utgamle tider.*

*Kong Kjerag han reiser seg høgt imot sky,
og reinen på vidda er rappe som fly.
Til Preikestolen turistane krabbar
over res og gjel og bakkar og rabbar.*

*Om fjelli er bratte med tøfler og to,
fins veldyrka gardar med sletter og mo.
Ja bygder og bøar og velstelte hagar
dei dyrka hev alle frå eldgamle dagar.*

*Og ljuset frå Lyse det lyser om stand
i byar og bygder i Rogaland,
for krafta frå Maudal og Lyse og Fløyrlí,
må brukast kvar stunda til kvardag og høgtid*

Tekst: Sikke Mæle (ca 1950)
Tone: Eg ser dette landert

Kjerag reiser seg 1000 meter over Lysefjorden. Ved sida av Preikestolen, er fjellet det mest markerte og kjente i naturfagre Forsand kommune. Kjeragbolten der ein stein står kilt i ei fjellsprekke oppe på Kjeragplatået, er eit særprega syn og ei spesiell oppleving for dei som vågar seg ut på bolten.



Statens vegvesen
Rogaland