



Statens vegvesen
Rogaland

Rygjavegen

Nr. 4
september 1998
26. årgang

Magedans av gjester frå det finske
vegvesenet under Kulturdagane 1998.
Fotoreportasje side 12-17



- 4** Miljøgate og sykkelsti gjennom Gausel
- 6** Emil Ripland: Tur og treskjering
- 10** På sykkel inn i neste årtusen
- 18** Statens vegvesen Rogaland på Internett
- 21** Dronningen blant bruer
- 22** Lyngblomstprakt i vegkanten



VEGSJEF - TEIGEN

Nasjonal Transportplan

Så er vi igang igjen, – med revisjon av langtidsplanen vår. Denne gang heter barnet Nasjonal Transportplan for perioden 2002–2011. Mens vi tidligere hadde Norsk Vegplan (NVP) og Norsk Veg- og Vegtrafikkplan (NVVP) skal vi nå altså lage en plan som omfatter all samferdsel i Norge. Vegtrafikk, jernbane, luftfart og skipsfart skal ses i sammenheng. Vi øyner en utvikling fra de tidlige vegplanene som først og fremst var dokumenter for å prioritere mellom ulike investeringsprosjekter til et transportplandokument der virkemidlene i transportpolitikken skal vurderes under ett.

Innen vår etat vil noen kanskje vurdere dette som skummelt, i den forstand at vi kan risikere at penger blir tatt fra vegsektoren og overført til f.eks. jernbane. Jeg tror ikke dette er noen trussel. Jeg tror derimot at vi er tjent med å få en sammenheng med andre transportmidler. I de diskusjoner som går, både faglig og politisk, er det altså mange myter ute og går om det ene eller det andre transportmiddelets fortreffelighet. Jeg tror vi er tjent med en ryddig og saklig debatt om transportpolitikken i Norge basert på faglige innspill. Det tror jeg denne transportplanprosessen kan gi oss. I en slik diskusjon tror jeg vi vil se enda klarere hvor viktig vegtransporten er i et land som Norge. Vegtransport har en fleksibilitet som ingen andre transportmidler har og konkurrerer på alle strekninger. Det blir heller et spørsmål om begrensninger i vegtransporten på grunn av kapasitets- og miljøproblemer i byene, og det

er her andre transportmidler som buss og bane kommer inn som alternativer.

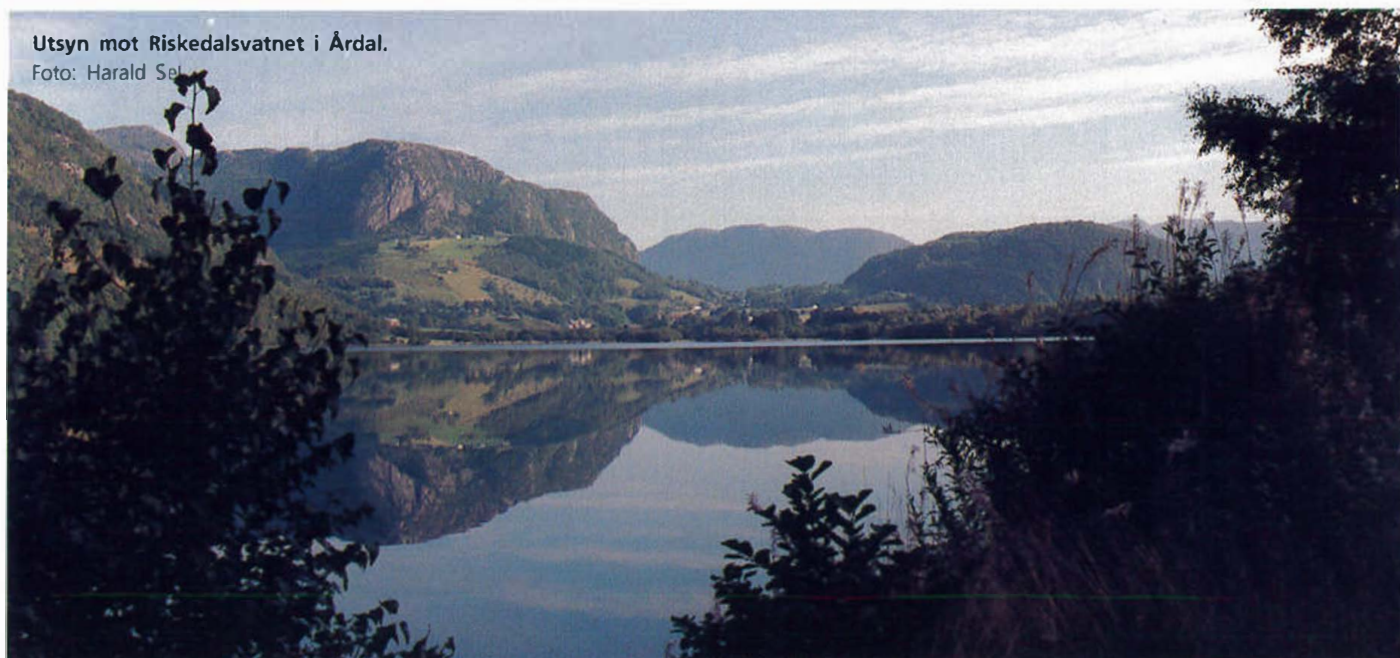
Første skritt i arbeidet med Nasjonal Transportplan er å utarbeide et lokalt utfordringsdokument for transportpolitikken i vårt fylke. Statens vegvesen har fått den tilliten av departementet at vi skal koordinere arbeidet mellom etatene både sentralt og lokalt ute i fylkene. Det tar vi som en tillitserklæring til etatens transportfaglige kompetanse. Fylkesutvalget i Rogaland har også besluttet at man parallelt med utarbeidelsen av lokalt utfordringsdokument skal utarbeide en fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland. Denne vil i hovedtrekk inneholde det samme som det lokale utfordringsdokumentet. Dette sikrer en aktiv fylkeskommunal medvirkning i planarbeidet, noe som også er i tråd med departementets målsetting.

En malurt i begeret er det likevel. Vi har fått signaler fra departementet om planrammer for arbeidet med nasjonal transportplan. Rammene er ti ganger 99-budsjettet (for hele tiårsperioden). 99-budsjettet representerer et historisk lavmål for vegvesenet, ihvertfall på investeringssiden. Blir bevilgningene så lave framover, er det ikke mange av de samferdselspolitiske utfordringer vi kan løse i den neste tiårsperioden.

Tor Geir Espedal

Utsyn mot Riskedalsvatnet i Årdal.

Foto: Harald Sel



INNHALD

Vegsjef-teigen	2	Trafikkavdelinga: Stabsseksjonen	20
Kulturdagane 1998	3	Dronningen blant bruer	21
Dobbelfeiring for miljøgate og sykkelsti på Gausel	4	Lyngblomstprakt i vegkanten	22
		Privat blomsterprakt på vegvesen-grunn	23
Emil Ripland: Tur og treskjering	6	Trafikkinformasjon til foreldre	23
Rogaland bygger bru ved Oslofjorden	8	Miljøprisen til Gunnar Nærum	24
Ny gang- og sykkelveg på Jørpeland	9	Utdeling av Vakre Vegars Pris 1997	24
Velo Borealis 98 – på sykkel inn i neste årtusen	10		
		Personalnytt	25
Kulturdagane 1998	12	Rygjavegen for 25 år sidan	25
Statens vegvesen på internett	18	Ny på Info	25
Kryssord	19	Avdelingsleiar kommentar	26
		Sverige sluttar med salt	27
		Tillitsvalgtes spalte	27
		Ferjekaier gir utvikling	27

Rygjavegen

Nr. 4 – september 1998

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Eva Vivoll

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

Sats/layout
Sissel Gro Norland

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Harald Sel

Baksidefoto
Harald Sel

Opplag
1900 eksemplar

Kulturdagane 1998

– Dette er det beste arrangementet Vegvesenet nokon gong har arrangert, sa vegdirektør Olav Søfteland ved slutten av Kulturdagane 1998. Tidlegare hadde samferdselsminister Odd Einar Dørum, som var til stades under ein stor del av arrangementet, uttrykt seg minst like rosande.

– Dette er eit arrangement 150 konsulentfirma ikkje kan erstatta, sa han mellom anna. Og samferdselsministeren fylgde opp tre dagar seinare, då han opna sykkelkonferansen Velo Borealis i Trondheim, der det var utsendingar frå heile verda. – Eg har aldri sett så mange gode revyar på ein gong som under Statens vegvesen si kulturmonstring. Så mykje treffande satire. Statens vegvesen er ein rocka etat! utbraut Dørum. Han karakteriserte Vegvesenet som straumlinjeforma og seriøs og befolka av menneske med sjel. Han sa at ein etat som kan mønstra så mykje kreativitet, vil vera i stand til å møte dei store utfordringane me står framfor i samferdselssektoren, som f.eks. arbeidet med utforming av ein nasjonal sykkelstrategi.

I ein meir uformell samtale under Kulturdagane med representantar frå fylkeskontaktane og arrangementskomiteen kom samferdselsministeren med ei sterk oppfordring om vidare kulturarbeid på det grunnlaget som nå er lagt. – Bruk av pengar og resursar til slike miljø- og trivselstiltak er gode investeringar, sa han mellom anna.

Kulturdagane 1998 samla rundt 2.500 frå heile landet, og var ein braksuksess. Rogaland var godt representert. Dei aktive deltakarane sto for kvalitet og gjorde sakene sine framifrå, og publikum frå fylket vårt viste godt igjen.

Me reknar med at det blir nye kulturdagar om fire år. I mellomtida er det viktig at ein ikkje går i dvale. Det gjeld dansegruppa, det gjeld koret og det gjeld oss alle. Me bør ta samferdselsministeren på ordet: Det grunnlaget som er lagt må me byggja vidare på. Kulturarbeid er ei god investering.



Harald Sel

To gutar frå Gausel, Tor Eivind Forus og Runar Håland, fekk æra av å klippa snora og opna miljøgata og sykkelvegen. Etter jobben fekk dei takk og blomar av vegsjef Tor Geir Espedal.



Riksveg 44 gjennom Gausel:

Dobbelfeiring for miljøgata og sykkelveg

Tekst og foto: Harald Sel

Dobbelfeiring for ny veg opplever me ikkje ofte, men på Gausel skjedde det då miljøgata og sykkelvegen blei opna i juli.

Om morgonen serverte Vegvesenet med vegsjef Tor Geir Espedal i spissen, nysteikte vaflar, kaffi og hundrevis av roser til morgonfriske sykkistar. Om ettermiddagen var det offisiell opning og gatefest. Ved begge feiringane var frivillige organisasjonar i bydelen aktivt med. Ikkje minst gjorde folk frå Jåtten kvinne & familielag ein flott innsats med vaffelsteiking og grilling. Sykkistar kom susande på rekke og rad under den times lange markeringa frå kl 7 til 8 om morgonen. Og på denne

Vegsjef Tor Geir Espedal og prosjektleiar Kari Smådal Turøy under roseutdelinga til morgonfriske sykkistar. I tillegg til rosa fekk dei også sykkelbrosjyre og refleksar. I bakgrunnen tre av Statens vegvesen sine folk som har vore engasjerte med prosjektet. Frå v.: Norleiv Undheim, Kåre Skrudland og Torbjørn Hogstad.



Gausel-prosjektet

Totale kostnader: 15,3 mill kr

Finansiert av: «Miljøpakke Stavanger» og «Sykkelpakke Stavanger». Begga «pakkane» er finansieringsavtaler mellom Statens vegvesen og Stavanger kommune, der partane betaler kvar sin halvpart.

Miljøgate: 260 m

G/s-veg/fortau: 0,6 km

Sykkelfelt: 1,0 km

Støyskjermer: Skjerming mot 16 eigedommar

Med bygginga av det nye gang- og sykkelvegssystemet, er det samanhengande gang- og sykkelvegnett mellom Hinna og Forus.

I samband med anlegget har Statens vegvesen utført tilleggsarbeid for Stavanger kommune og andre etater for nesten 5,3 mill kr med skifting av kablar, vatn- og kloakkrøyr.

Arbeidet er utført av Statens vegvesen Rogaland si produksjonsavdeling, som har utført eit krevande arbeid på ein svært god måte. Dei har ikkje hatt lette arbeidsforhold, når 18.000 kjøretøy skal passera kvar dag. Mange bilistar har liten respekt for farts- og varselskiilt. Likevel er arbeidet utført utan ulykker på trafikantar eller arbeidrarar.



Trengsel ved grilldisken.

strekninga av Rv 44 kan ein nå by både syklistar og andre mjuke trafikantar gode vilkår. Vegen har eigne sykkelfelt i begge retningar. I tillegg er det bygt breie fortau og det er planta tre langs fortauskanten. Farten i gata er senka til 40 km/t.

Ikkje minst er miljøopprustninga av Rv 44 gjennom Gausel ein god ting for dei som bur i området. Difor var også dei og vegbrukarane i fokus under gatefesten frå kl 16 og utover. Mellom dei som underheldt var Statens vegvesen Rogaland sitt kor, Macadammane. Dessutan spela eit lokalt hardrockband. Det mangla heller ikkje på servering. Folk sto i kø for å sikra seg bakte poteter, hamburgerar, pølser, kaker og kaffi. Mellom ungane var vass-skli eit populært innslag.



Gro Meldahl og Åshild Helgøy frå Jätten kvinne & familjelag sørga for at syklistar som gav seg tid til å stansa på morgonturen sin, fekk kaffi og nysteikte lappar.



I arbeid med ei ny klokke. – Eg reknar ikkje timar. Gleda ved å få det til, sjå ei ferdig klokke og konstatera at ho ikkje er så verst, det er god løn for alt arbeidet og alle timane, seier Emil Ripland.

Foto: Harald Sel

Emil Ripland sto på reisebot, då me besøkte han i juli. Han skulle til søster si på Dombås, og under opphaldet der sto mellom anna ein tur til Snøhetta på programmet. Etter ei alvorleg ulykke, der lårbeinet blei knust, og etter andre helseproblem, skulle han normalt ikkje kunne gjennomføra ein så tung tur. – Det nyttar å vera sta, seier 69-åringen frå Eigersund. Etter to og eit halvt år på krykker, har han hatt vilje og pågangsmot til å byggja opp att førighet og muskelstyrke. I dag legg han gjerne ut på opp til ti timars lange turar i terrenget. Glad i naturen og turgåing har han alltid vore. Hans andre store hobby, treskjering, er derimot av ny dato. I 1993, etter dei langvarige helseproblema, fekk han uførepensjon. Då hadde han 42 års teneste i Statens vegvesen. Som nybakt pensjonist melde han seg på eit kurs i treskjering.

Tur og treskjering

Av Harald Sel

Emil Ripland kjem frå garden Ripland i Sokndal. Etter ein tur til sjøs, arbeid som fiskar og yrkesskule i Sauda, begynte han i 1951 som mekanikar ved Vegvesenet sin verkstad i Eigersund.

– Verkstaden var den gongen i det såkalla «blekkhuset» ved Hestvad bru. Der var det nokså kummerlege forhold. Ved flaum opplevde me f.eks. at vatnet flaut inne i verkstaden, fortel Emil.

I 1955 blei verkstaden flytta til Slettebø. Her blei han verande, sjøl om han innimellom reiste rundt på anlegg over heile fylket, for å vedlikehalda og reparera maskinar og utstyr.

«Rygg-medisin»

Emil fekk tidleg problem med vond rygg. I 1972 blei han operert for utgliding i ein

rygghvirvel og han gjekk gjennom ein ny operasjon i 1982. Ingen av operasjonane var vellukka. Vond rygg er noko han må leva med. Men turar og heivandring hjelper han å halda smertene i sjakk.

– Eg er jo oppvaksn med heivandring og sauesanking, men med familie og arbeid blei det mindre av dette i vaksen alder. Til hjelp mot ryggplagene tilrådde legen min å gå turar i hei og terreng. Vegane måtte eg halda meg borte frå. Og det har vist seg å vera ein god medisin. Eg kan ha forferdeleg vondt, men når eg begynner å gå i utmark kan smertene bli nesten heilt borte.

2 ½ år med krykker

Ved ei traktorulykke i 1986 fekk Emil knust lårbeinet. Først etter to og eit halvt år kunne han kasta krykkene. I denne perioden hadde også ryggen plaga han mykje, når han ikkje kunne

halda smertene i sjakk med turgåing. Deretter starta ein lang periode med beinhard trening.

– Eg kom meg smått om senn, sjøl om eg enno kjenner skaden i låret. Det viser seg at det er håp for dei fleste, berre ein ikkje set seg ned og gir opp, seier han. Ga opp gjorde han heller ikkje våren 1995, då han brakk ein fot. Emil fortel: – Eg fekk ikkje stor oppmuntring av legen som fekk meg til behandling. «Det blir ikkje turar med turistforeninga for deg i år», sa han. Og ein fysioterapeut, som også var der, sa: «Ikkje neste år heller.» Men eg ville noko anna. I løpet av juni og juli var eg mellom anna på turar til Kjerag, Skomakarnibbå og Trodla Tysdal.

Treskjering

Om ein er glad i turgåing, så kan ein ikkje rusla rundt heile tida. Som pensjonist

Emil er mest glad i Dalane-naturen, men han reiser også til andre stader i Rogaland og i Norge.

Her er han på veg frå Skomakarnibbå under ein fottur i Hjelmeland.

Privat foto



melde difor Emil seg på eit kurs i treskjerjing. Etterpå starta ein del av kursdeltakarane klubben «Trefjøla», der det nå er over 20 medlemmer. Emil fann ut at treskjerjing var noko å satsa på. Han har utvikla imponerende ferdighet. Særleg er klokkene hans eit syn for auga. Det kunne ein mellom anna sjå på Vegvesenet sine kultur dagar i sommar, der Emil var med. Her hadde han også utskorne fat og bilete.

– Det må vera utruleg mykje arbeid å skjera ut ei klokke?

– Ja, men eg reknar ikkje timar. Eg likar dette og så er det tilfredstillessen ved å få det til. Sjå på ei ferdig klokke, konstatera at ho ikkje er så verst og så starta opp med eit nytt mønster. Kvar fredag reiser eg til Sokndal, der ei gruppe pensjonistar driv med treskjerjing, – mellom dei er bror min, Petter.

God mage utan gluten

Når Emil Ripland i dag har eit godt liv og føler seg sprekare enn på lenge, skuldas det også at legane i 1995 fann ut av eit mageproblem han har lidd under i nesten

40 år. Forklaringa viste seg å vera at han ikkje tolde stoffet gluten, som mellom anna fins i vanleg mjøl. Nå bakar han sjøl med glutenfritt mjøl, veit kva han kan eta og kva han ikkje kan eta. Då Rygjavegen var på besøk serverte han gluten-frie lappar og syltetøy av sjøplukka blåbær – herleg! Herleg er det også for Emil å ha det godt med magen, etter så mange år med disharmoni.

Kultur og kunst

Emil demonstrerer treskjerjingsarbeidet. Og mens han formar ut sine vakre mønster, fortel han om ennå ein flott tur i naturfagre Dalane.

– Der må du gå, seier han med ettertrykk. Han er lommekjent i området. Det er ikkje for ingenting at han er med og går opp løypene for dei fleste fellesturane til Egersund turistforening. Då er det gjerne snakk om å ta seg fram der einer og kratt er i ferd med å skjula tidlegare ferdselsveggar.

– Å rydda gamle stiar og veggar er ei kulturoppgåve, seier han og gløttar opp frå arbeidet med sin treskjerjingskunst.



Emil med ei av dei 29 klokkene han har laga sidan han begynte med treskjerjing i 1993.

Foto: Harald Sel



Fra arbeidet med støp av dekket, som foregikk i juli.

Statens vegvesen Rogaland er inne i slutfasen for bygging av Midtbygda bru, som er en del av Oslofjordforbindelsen. Brua er 140 meter lang og har en kostnadskalkyle på 16,5 mill. kr. Arbeidet startet i januar i år og skal være ferdig i oktober.

Rogaland bygger bru VED OSLOFJORDEN

Tekst og foto: Kenneth Rott

Oslofjordforbindelsen er et nytt vegprosjekt som går fra Bjørnstad utenfor Drammen til Vassum øst for Drøbak. Vegen har en lengde på 26,5 km inkludert seks tunneler og sju bruer. Den lengste tunnelen krysser Oslofjorden ved Drøbak og har en lengde på 7230 meter. Hele prosjektet har en kostnadsramme på 1076 mill. og skal ferdigstilles i juli år 2000.

Egenregi og entreprise

Prosjektet er delt opp i fem parseller. Statens vegvesen ved produksjonsavdelingen ga et kostnadsoverslag på parsell en og to. Parsellene bestod av åtte km veg inkl. to bruer på 140 m og en tunnel på 2645 m. Etter gjennomgang av kostnadsoverslag og en del møtevirksomhet bestemte byggeledelsen seg for at kun de to bruene og tunnelen skulle bygges i egenregi. Vi fikk da til en avtale som gikk ut på at Statens vegvesen Rogaland skulle være ansvarlig for byggingen av Midtbygda bru og Statens vegvesen Hedmark skrev

kontrakt på Sagbakken bru. Statens vegvesen Hordaland fikk ansvaret med byggingen av tunnelen, mens veg i dagen gikk ut på entreprise.

Samarbeid mellom fylkene

Midtbygda og Sagbakken bruer er like og har en lengde på 140 m fordelt på fem spenn og en høyde i midtfeltet på 25 – 28 m. De store høydene gjør arbeidet mer komplisert og utfordrende enn tidligere bruer vi har bygget. Som nevnt skal Midtbygda bru være ferdige i slutten av oktober 98, mens Sagbakken bru som er litt forskjøvet i tid på grunn av at forskalingsystemet skal brukes på begge

bruene. Den er planlagt ferdig 1. mars 99. Rogaland og Hedmark har samarbeid på mannskapsiden. Pr. i dag arbeider åtte mann fra Rogaland og fem mann fra Hedmark på Midtbygda bru. Vi flytter mannskapet mellom bruene etter oppgaver og arbeidsmengde. Når det gjelder fremdrift og økonomi går dette som planlagt. Firmaet SRG bygger tilsvarende bruer i entreprise. I ettertid vil det bli utarbeidet en grundig sammenligning mellom de enkelte bruene på prosjektet. Ut fra fremdrift og bemanning ligger Statens vegvesen svært godt an, og vi har fått positive tilbakemeldinger på arbeidet som er utført.

Forskalinga er på plass for støping av kantdragere og dekke. I midtfeltet har brua en høyde på 28 meter.





Gutten på rulleskøyter var en av de første brukerne på det fine anlegget, der alle murer er bygd i naturstein.



Formann i fylkestrafikksikkerhetsutvalget Tor Ytre-Arne foretar den offisielle åpningen. Barn fra Fjelltun/Reset skolekrets er tilskuere.

Siste del av g/s- vegen langs Hellandsvegen på Jørpeland i Strand kommune er åpnet. Formannen i fylkestrafikksikkerhetsutvalget Tor Ytre-Arne var snorklipper og foretok den offisielle markeringen. Totalt har den 810 m lange vegen kosta ca 1,2 mill kr.

Ny gang- og sykkelveg PÅ JØRPELAND

Tekst og foto: Lars Eide

Siste deletappe, som er bygd i 1997–98, er på 270 m. Strand kommune har fått 682 000 kr i statsbidrag av Aksjon skolevegmidler samt 488 000 kr fra fylkeskommunen. Resten er finansiert av Strand kommune.

Opparbeidelsen av tiltaket har gått over flere år, med ferdigstillelse av delstrekninger. Kommunen har stått som byggherre med innleid entreprenør. Det er barna og beboerne i Fjelltun/Reset skolekrets som får gleden av trygg skoleveg ved denne ferdigstillelsen.

Det er en fin g/s-veg som er bygd, med murer i naturstein. Grunneiere ved g/s vegen har videreført de fine murene og det er laget en fin ramme av hagene mot g/s vegen. Samarbeidet med grunneierne har vært positivt og godt hele tiden. Dette er viktig, for å få til gode tiltak, slik som her.

Før den offisielle åpningen ved Tor Ytre-Arne, var det en appell ved Magnar Hapnes. Ordfører Jan Langvik deltok også ved åpningen. Snorholdere var rektor Øyvind Fjermestad og nestlederen i FAU, Elisabeth S. Fuglestad. Åpningen var satt til kl. 14.00, og vi hadde håpet på flere skolebarn som tilskuere, men de glimret med sitt fravær.

Alle ønsket at g/s-vegen skulle være et bidrag til sikker skoleveg til alle brukerne, og de ønsket at vegen skulle bli godt brukt. Barna hadde allerede tatt g/s-vegen i bruk, og da vi var der var det full konsentrasjon med rulleskøyter på den nye fine asfalten.

Statens Vegvesen og Fylkestrafikksikkerhetsutvalg ble takket for samarbeidet, og hilsen med takk til tidligere saksbehandler Arne G. Vasbø ble sendt med oss tilbake til Stavanger. Vi returnerer takk til Strand kommune for et godt utført tiltak, og synes at det er greit med markering av også «små» vegåpninger, som har stor betydning i nærmiljøet.

På sykkel inn i neste årtusen

Nasjonale strategier og sykkelpolitikk, Helse og miljø og Infrastruktur var hovudtema på den store internasjonale sykkelkonferansen, Velo Borealis, i Trondheim i slutten av juni. Andre tema var Sykkelen, Kunnskap og haldningar og Sykkelturisme. Konferanseleiar Erik Jølsgard uttalte etter konferansen at arbeidet med ein nasjonal sykkelstrategi i Norge har fått eit skikkeleg løft. Norske styresmakter og planleggjarar begynner å forstå at sykkelen er eit alternativt transportmiddel, særleg på kortare ruter i byområde.

Av Harald Sel

Konferansen samla nesten 300 del-takarar frå over 20 nasjonar, men det store fleirtalet var norske.

Mangelfull sykkelpolitikk

– Den norske sykkelpolitikken er mangelfull. Eigentleg er det berre brokker av ein sykkelpolitikk me har i dag, sa samferdselsminister Odd Einar Dørum i sitt opningsforedrag. Den samla planen for samferdsel, som skal leggjast fram for Stortinget i år 2000, skal også innehalda ein nasjonal sykkelstrategi, sa Dørum. Ministeren meinte at me har

mykje å læra av nasjonar som har kome lenger enn oss. Difor var sykkelkonferansen ikkje minst viktig for dei norske deltakarane, som skal vera med på å utforma den framtidige sykkelstrategien.

Sykkel i samla transportplan

Arbeidet med nasjonal strategi for sykkel i samla nasjonal transportplan blei fylgt opp av etatsdirektør i Vegdirektoratet Kjell Bjørvig. – Det er Staten sitt ansvar å utvikla ein nasjonal strategi som er bygt på sykkelen sin betydning som viktig transportmiddel. Ein slik strategi skal

inggå i samla nasjonal transportplan, sa Kjell Bjørvig. Han sa vidare at utgangspunktet for utviklinga av ein nasjonal strategi for sykkelbruk er potensialet for å overføra korte bilturar til turar med sykkel. Omlag halvparten av bilturane i Norge er kortare enn 5 km. Den gjennomsnittlege sykkelturen er 3,2 km. I by og tettstader er sykkel raskare enn bil i dør til dør transport opp til 4 km.

– Samtidig veit me at 1,6 millionar nordmenn ikkje har førarkort for bil. Dei har også eit transportbehov som kan dekkast ved å utvikla tilbod for kollektivtransport og gang- og sykkeltrafikk, sa Kjell Bjørvig.





Sykkel og helse

– Sykkel som transportmiddel fører ikkje berre til betre helse for den enkelte – det er bra for heile samfunnet, og det er bra for miljøet. Dette sa den australske medisinpofessoren Harry Owen i sitt foredrag: «Framtidsvisjonar – sykling og verdens helse».

– Planlegging som satsar på sykkel fører til færre dødsfall på grunn av hjartekarsjukdommar, slag og trafikkulykker. Owen trekte i sitt foredrag liner frå nomade og jegar til dagens menneske med ein kvardag som for ein stor del byggjer på teknologi og stillesitting.

Denne utviklinga har på ein del område vore øydeleggjande for helsa vår, meinte professoren. Meir sykkelbruk kan vera eit viktig bidrag til å retta opp ein del av skadeverknadene.

– Å leggja forholda til rette slik at folk i større grad brukar beina og sykkelen, er den mest kostnadseffektive måten for mange menneske å koma fram på, samtidig som det forebyggjer livsstilssjukdommar. Me må snakka mindre om sykkelulykkene.

Det er langt farlegare med eit stille-sittande liv i ein bil enn det er å sykla, sa Harry Owen.

Nesten kvar dag heile året sykklar Rolf Holandsli til og frå arbeid – til saman 20 km. På turen mellom Gausel og Stavanger leverar og hentar han dottera Hilde på 4 år i Ulsberget barnehage på Forus.

Nullvisjon for syklistar

Den siste uttalen frå Owen var ikkje Barbro Winstrand frå Trafiksäkerhets-enheten i svenske Vägverket heilt med på. – Risikoen for hjartefinfarkt og beinskjørhet, må ikkje stillast opp mot faren for å bli drepent eller alvorleg skadd. Nullvisjonen – visjonen om ingen omkomne eller sterkt skadde i trafikken – må også omfatta sykling, sa ho. Winstrand sa at syklistar, som andre trafikantar, har ansvaret for eigne handlingar. Styresmaktene på si side må leggja forholda til rette slik at syklistar kan ferdast trygt i trafikken utan fare for alvorlege skader. Ho peika på fylgjande målsettingar for å oppnå dette:

- Syklistar må kunne ferdast i trafikken utan å vera nøydd til å blanda seg med bilar som kjører fortare enn 30 km/t.
- Sykkelfelt og gang- og sykkelveggar må vedlikehaldast slik at dei er fullt brukbare både sommar og vinter.
- Sykkelfelt og gang- og sykkel felt må utformast slik at syklisten ikkje risikerer alvorleg skade ved velt.
- Syklistane må bruka det rette utstyret.

Belønning og skatt

Belønn syklistane, skattlegg bilistane. Dette var eit hovudbodskap i senioringeniør Howar Boyd, på Allott Transportation Storbritania, sitt foredrag. Gjennom skattar og avgifter kan privatbilistane bli pålagt å betala det faktisk kostar å bruka bilen. Dette kan ein kombinera med skattelette og påskjøning for folk som sykklar til og frå arbeid. Ved det vil ein oppnå auka sykkelbruk og ein vil fremja miljø og livskvalitet i byar og bynære område, meinte Howar Boyd. Han sa at han var klar over at denne tankegangen i første omgang vil møte politisk motstand, men på sikt trudde han at politikarane vil sjå fordelane ved strategien.

– Meir skattlegging for bilbruk kombinert med skattelette for syklistar er ein av dei enklaste og billigaste måtane å forbetra forholda for alle trafikantgrupper, sa Howar Boyd.

KULTURSLEPP *med mangfald, kvalitet og sol*

– Skal ein seia noko negativt om arrangementet, må det vera at det skjedde for mykje. Det var uråd å få med seg alt, sa vegdirektør Olav Søfteland under avslutninga av Kulturdagane 1998. Og det kan han så menn ha rett i. Rundt 2.500 menneske frå heile landet var samla og dei fekk oppleva mangfald og kvalitet som var imponerende. Kor og orkester skapte stemning både inne og ute. Danseglade kunne svinga seg til både nye- og gamle takter. Konsertar, fylkesprogram og revyar hadde fulle hus. Utstillingane viste imponerende breidde og kvalitet. I denne fotoreportasjen, der me i hovudsak konsentrerer oss om rogalandingane, gir me nokre glimt frå stormønstringa.



Samferdselsminister Odd Einar Dørum var til stades under store delar av kultur-mønstringa og ga uttrykk for at han var mektig imponert. – Dette er eit arrangement som 150 konsulentfirma ikkje kan erstatta. Her er overskridingane frå FATIMA (fastlandsamband til Nordkap) vunne inn igjen, sa han mellom anna i talen sin under opningsseremonien.

Frå opningsopptoget. I kjerra er spelemenn frå Sogn og fjordane og Møre og Romsdal i sving og rett bak kjem Elisabeth Renberg i spissen for Rogaland sin fyldige tropp.





Felleskorps-, kor- og spelemannslag med utøvarar frå heile landet var med på å setta sitt preg på Kulturdagane. Her spelar felleskorpset under den offisielle opninga på Uteamfiet. Dirigent er Bjørn Andresen frå Sogn og Fjordane.

Ein del av rogalendingane i sine kulturdagskjorter, under opningsopptoget. Frå v.: Johannes Thomsen, Anne Marie Torsvik, Lisbeth Salbo, Knut Nyland, Mette W. Myrvoll, Torhild Rypestøl, Elisabeth Ådland, Kari Mehla, Erik Fjermestad og Berit Lomeland.



Eit populært innslag i opningsopptoget var det då dansegruppa frå Rogaland svinga seg fram til amfiet. Dei første para er Svein og Kari Gjuvsland, Georg og Bjørg Ullenes, Martin og Dagfrid Nødland, Gaute og Maria Vigre.



Utfordra av finske gjester med flotte drakter og livfull magedans, mønstra også Norge sin dansetropp. Frå venstre: Etatsdirektør Kjell Haaland (frå Haugesund), personaldirektør Tore Auberg, overingeniør Vidar Veum og direktør for Norsk vegmuseum, Geir Paulsrud.

Björg Våge Ullenes og Lidvard Skorpa i danseframсыninga under Rogaland sitt program i storteltet.



Nordland var mellom dei fylka som viste godt igjen, her med vegsjef Arne Løvmo som ståande midtpunkt under ei tilstelling på Uteamfiet. Løvmo var også sjefskokk ved fylket sitt senter for kulinariske smaksopplevingar. Her blei det sett til livs mange kilo fisk, kvalbiff og andre delikatessar frå havet. Tett ved serverte Finnmark tørka reinkjøtt og frå kvarteret til Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag kunne ein få smaka på heimebrygga øl. Så her var det litt for ein kvar smak.





Rogalendingar med fullt oversyn under eit program på uteamfiet. Frå v.: Bent Andresen, Torleiv Tveit, Bjarne Bjustveit, Ingrid Bjustveit, Magne Bjelland og Synnøve Bjelland. Også i folkemengden framfor ser me fleire frå Rogaland som har funne plass mellom kor-folk frå Nord-Trøndelag.



I Kvilebua, teltet der Torleiv Haugvaldstad var sjef for dei gode historiane, var det trengsel både fredags- og laurdagskvelden. Folk lo seg skakke, og kanskje var det grunnen til at me ikkje fekk noko brukbart foto av Torleiv i aksjon. Men Torleiv var i aksjon også andre stader enn i Kvilebua. Han var leiar for Rogaland sitt program i storteltet og her er han i utstillingshallen i samtale med Emil Riiland.

Koret vårt, MacAdamerne, med direigent Erik Lindboe under Rogaland sitt program i storteltet.

Frå v.: Torhild Rypestøl, Berit Lomeland, Anne Marie Torsvik, Kari Mehla, Elisabeth Renberg, Elisabeth Ådland, Oddvar Obrestad, Peder Berge, Knut Nyland, Sigbjørn Næsse og Lidvard Skorpa. Mette W. Myrvoll og Lisbeth Salbo er skjult bak dirigenten.





Torleiv Tveit stilte ut ein del av sin fotokunst. Mellom imponerende mykje kunst og handverk av god kvalitet, var Torleiv sine foto utvilsomt mellom det mest profesjonelle som blei vist fram, under Kulturdagane.



Rogaland hadde tre utstillarar av oljemaleri. Chester Danielsen var ein av dei. Her ser me dei to andre ved nokre av maleria, Jostein Aadnøy (øverst) og Olav J. Stokkenes.

Odd-Egil Narten hadde mange flotte knivar å visa fram, men ikkje berre det. Han hadde fleire eksempel på anna smiarbeid og til og med ein kopi av ei bronsealder-øks. Odd-Egil var dessutan aktiv i smia på den gamle vegstasjonen frå Høydalsmo, der smedarbeid blei demonstrert.



Rogaland stilte sterkt med utstillarar innan trearbeid og treskjeringskunst. Både Kåre Hjorteland, Magnar Michelsen og Bjørn Sandvik er tidlegare presentert gjennom egne intervju i Rygjavegen. Det same er Josef Bråtveit, som stille ut den flotte modellen av gamle Suldals-dampen. Og i dette nummeret har me intervju med Emil Ripland. Her ser me Birger Sandvik ved utstillinga si av klokker, tiner og trefat.



Den siste kulturdagen starta med musikk gudsteneste, der rogalendingen Berge Furre var prest og ein annan rogalending, Kari Vaage Gjuvsland, ein sentral aktør, med si flotte framføring av religiøse folketonar.

1. juli kl. 11.45 «klikka» vegsjef Tor Geir Espedal seg inn, som første brukar av Statens vegvesen Rogaland sine heimesider på Internett mens ansvarleg redaktør Harald Sel spent fylgjer med. Foto: Eva Vivoll



Sissel Norland er ansvarleg for den grafiske sida og anna praktisk arbeid med å leggja stoff ut på nettet. Her er ho i arbeid med siste finpussen for «den offisielle opninga» 1. juli.

Foto: Bård Asle Nordbø

Heimesider frå 1. juli:

Statens vegvesen Rogaland på **INTERNETT**

Tekst: Harald Sel

I. juli kl 11.45 var Statens vegvesen Rogaland ute på Internett med egne heimesider. I første omgang starta me med korte meldingar om aktuelt nytt og ein del faktastoff. I tillegg har Rogalands-sidene linker til Vegdirektoratet sine sider, der ein f.eks. kan finna informasjon om periodisk kontroll og vegmeldingar. Redaktøransvaret er lagt til Informasjons-tenesta med Harald Sel som ansvarleg redaktør. Den grafiske sida og anna arbeid med å leggja stoffet ut på nettet blir ivaretatt av Grafisk senter der Sissel Norland er Web-master, som det heiter på dataspråket.

Adressa til Statens vegvesen sine heimesider er: <http://www.vegvesen.no/>

Det var i fjor at Vegdirektoratet bestemte at alle vegkontora skulle ut på Internett med egne heimesider. Fristen for å vera «på lufta» blei sett til 1. juli 1998. Det var ein hektisk innspurt. Men det gjekk, og me er litt stolte over å vera eit av dei få fylka som klarte tidsfristen. Det er ikkje minst takka vera stort engasjement frå Grafisk senter ved Sissel Norland og Bård Asle Nordbø.

Internett er ein interessant informasjonskanal, fordi ein kan nå mange raskt. Internett er mellom anna godt eigna til

informasjon som bør vera tilgjengeleg uavhengig av opningstider. Etter kvart som ein stor del av folket får lett tilgang til Internett, vil det vera naturleg å søka informasjon på nettet, f.eks. om det publikumsretta arbeidet til trafikkstasjonane.

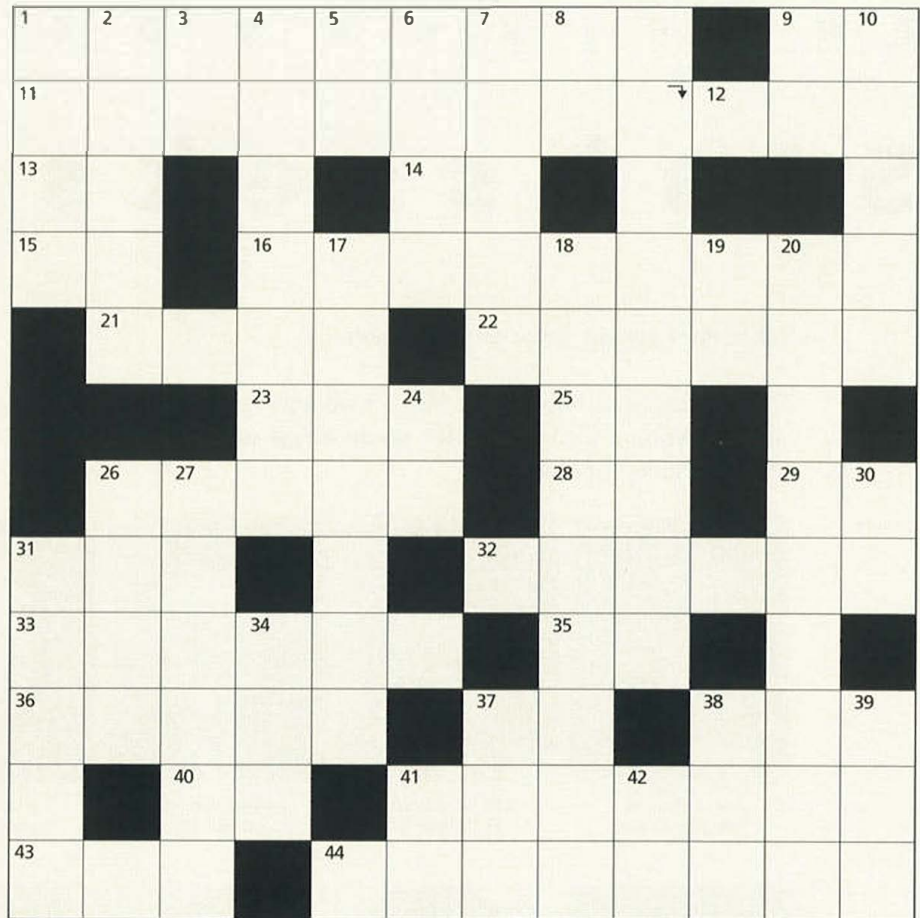
Kor tid vil tilsette i Statens vegvesen få tilgang til Internett på egne maskinar? Det spørsmålet er mange opptatt av. Dette blir styrt av Vegdirektoratet. Mellom anna er det snakk om såkalte «brannmurer», som skal hindra datavirus og anna styggedom. Tidlegaste mot slutten av året kan ein rekna med internett-tilgang på egne maskinar.

Kryssord

nr. 4/98

VANNRETT

1. Øve
9. Oppdrett
11. Slags finansiering
12. Ambolt
13. Spurte
14. Vokaler
15. Byge
16. Kunngjøre
21. Slekt
22. Forandrer
23. Ro
25. Ukjent
26. Fortellende
28. Utrop
29. Først og sist
31. Egen
32. Tilbygg
33. Liten Fyr
35. Karakter
36. Klages
37. Spørre
38. ... og hei
40. Artikkel
41. Måltid
43. Ren
44. Vått element



LODDRETT

1. Avta
2. Bjørn
3. Kjemisk symbol
4. Farsott
5. Ordne
6. Slange
7. Rolige
8. Tone
9. Konj.
10. Heler
17. Holbergskikkelse
18. Avertere
19. Lever
20. Kontor
24. Ukeblad fork.
26. Gass
27. Stopp
30. Høyde
31. Spiss
34. Vokalen
37. Rom
38. Svarord
39. Arbeid
41. Moro omv.
42. Pol. parti

Løsningen på kryssord nr 4/98 sendes til:

RYGJAVEGEN

Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 30. september 1998

Innsendt av:

Adresse:



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

Vinnere av kryssord nr. 3/98

Eli Undheim
Granveien 1
4350 Nærbo

Elin Fjetland
Trafikkavdelinga
Vegkontoret

Rett løsning nr. 3/98

Stabsseksjonen

Tekst: Per Kydland Foto: Arne G. Vasbø

Trafikkavdelingas stab har for tida ti medarbeidere (9,6 årsverk). Seksjonen skal hovudsaklig drive støttefunksjoner for trafikksjefen og de øvrige seksjonene/distriktene, men har også rene saksbehandlingsoppgaver.



Per Kydland
Seksjonsleder



Else Askeland
Fullmektig



Alfred Brovold
Førstekonsulent



Turid A. Hinna
Førsteseekretær



Solveig V. Kristoffersen
Konsulent



Tove Lende
Førsteseekretær



Arild Netland
Avdelingsingeniør



Kjell W. Utvaag
Overingeniør



Arne G. Vasbø
Overingeniør



Reidun Vehus
Førsteseekretær

Arbeidsoppgavene for seksjonen er følgende:

- Budsjettarbeid inkludert Norsk veg- og vegtrafikkplan og fylkesvegplan
- Årsplaner, tertial- og årsrapportering
- Økonomisk oppfølging
- Økosys brukerstøtte
- IT/EDB brukerstøtte
- Informasjon
- Kompetanseplanlegging og opplæring
- Ferjesaksbehandling for Rogaland og Akershus
- Bompengeforvaltning
- Saksbehandling av kjøretøysaker
- Saksbehandling av fører- og førerkortsaker
- Trafikkpedagogikk
- Saksbehandling av gebyrsaker
- Forværelsestjenester for trafikksjefen

I forrige nummer av Ryggjavegen opplyste me at alle avdelingar og seksjonar var presenterte gjennom vår serie, som har pågått sidan september 1995. Så viste det seg at me hadde «gløymt» trafikkavdelingas stab. Slik kan det gå i ein stor og mangeslungen etat. Med Per Kydland og hans folk er me ferdige med den store presentasjonsrunden.

Red.



Vebjørn Sand tar hele kroppen i bruk når han forteller om bruas estetikk og fullkomne former.

(Foto: Eva Vivoll)

Tekst: Eva Vivoll

Dronningen blant bruer

Nå ser det imidlertid ut til at brua endelig skal bli bygget. Det er Statens vegvesen Akershus som vil erstatte en gammel og stygg fotgjengerbru over E 18 i Ås kommune med en bruløsning som bygger på Leonardos skisse. Etter planene skal brua stå ferdig innen år 2000, og den vil da bli en del av tusenårsfeiringen.

Ildsjelen Vebjørn Sand

Bakgrunnen for dette prosjektet startet i Sverige. Det var her kunstneren Vebjørn Sand i 1994 kom over modellen som nå står utstilt i Vegmuseet. Med kunstnerblikk falt han øyeblikkelig for bruas estetikk og fullkomne skjønnhet. Sand kunne ikke glemme brua, og på hjemturen ble han overbevist om at det måtte være mulig å bygge brua i Norge. Kanskje kunne en stygg gangbru erstattes med dette mesterverket?

Positive tilbakemeldinger

Vel tilbake i Norge tok Vebjørn Sand straks kontakt med Vegkontoret i Akershus, og fikk utelukkende positive tilbakemeldinger på idéen sin. – Og nå er interessen for brua blitt helt enorm, sier Vebjørn Sand. – Etter oppholdet her ved Vegmuseet i Stavanger, skal utstillingen vises ute i verden. Blant annet i Japan og USA, forteller han.

Genistrek

Superlativene sitter løst når Vebjørn Sand skal beskrive brua. – Brua har genial konstruksjon, helt uten tidsbegrep, sier han. – Den er tegnet for 500 år siden, men kommer til å se like moderne ut om 500 nye år, den lar seg nemlig ikke fange

Dersom du i løpet av høsten besøker Vegmuseet i kjelleren på Vegkontoret, kan du nyte synet av et 500 år gammelt mesterverk. Riktignok er det en modell av mesterverket av ei bru som er utstilt. Modellen er laget ut fra skisser som Leonardo da Vinci tegnet i år 1502, etter oppdrag fra den tyrkiske sultanen.

Brua skulle bygges over Bosporos, over «Det gyldne horn» ved Konstantinopel, og måtte ha et spenn på 240 meter. Muligens var det grunnen til at sultanen aldri våget å bygge brua som senere er blitt kalt for



Den 13 meter lange modellen gir et godt inntrykk av Leonardos idé. (Foto: Torleiv Tveit)

inn av tiden. Den har en konstruksjon som er perfekt, tidløs og utrolig vakker. Jeg er glad for at vi i Norge skal få æren av å bygge verdens vakreste bru, sier Sand.

Tre eller stein

Når brua skal bygges i Ås kommune i Akershus, blir det i en helt annen størrelse enn den som opprinnelig var tenkt over Bosporos. Brua vil bli en kombinert gang- og sykkelbru på mellom 40 og 50 meter, men om den skal bygges i tre eller stein er ennå ikke avklart. Ei bru i limtre vil koste bare halvparten av det ei steinbru vil koste, og bygger på de grunnleggende og estetiske idéene som Leonardo hadde. På den andre siden ligger nok konstruksjonen i stein mye nærmere den byggestilen og de metodene som ble brukt på 1500-tallet. Vebjørn Sand engasjerer seg nå kraftig for at brua må bli bygd i stein.

Hva som blir det endelige resultatet er som sagt usikkert, men mye taler for at begge utgavene av Leonardos bru kan bli bygd med tid og stunder.

Utstilling for alle

Brumodellen som står utstilt på Vegmuseet ved Rogaland vegkontor er ca 13 meter lang og gir et overveldende inntrykk av konstruksjonen. Samtidig gir utstillingen en presentasjon av kunstneren Leonardo da Vinci. Utstillingen har tidligere vært vist i Oslo og på vegmuseet på Lillehammer. Når den i oktober forlater Stavanger, skal den først vises ved en rekke museer i USA før den skal videre til Japan. Utstillingen her på vegmuseet er åpen og gratis for alle interesserte, men til høsten vil Statens vegvesen Rogaland gjøre et framstøt spesielt overfor skoleklasser i fylket.



Lyng som frø

Da vi traff Alexander Hauge på Skre-vegen, hadde han montert på seg noe som vi kan kalle en frøkanon. Han var i ferd med å så ut flere forsøksfelt langs vegen. Frø sås på flere og varierte underlag for å lure lyngen til å slå rot, fra ren grus til forskjellige blandinger av jord/grus. Noen steder blir områder tildekket, andre steder må lyngfrøene utvikle seg fritt, i kamp med gressfrø og ugress.

– Engvindel, sier Hauge, den ser det ut for at lyngen trives sammen med. Der gresset slår rot, vokser lyngen også opp sammen med det. Det virker som om gresset baner veg for lyngens røtter. Resultatet så langt varierer. Vi finner fine, lovende lyngspirer på noen av feltene. Forsøket har bare vart et par-tre måneder, det er for tidlig å trekke konklusjoner. Forarbeidet har vært formidabelt. Lyngsenterets folk har vært ute på Karmøy og samlet frø. Frøene er tatt særlig godt vare på gjennom vinteren og varmebehandlet for å sikre spiredyktigheten.

Det er egentlig litt underlig at dette skal være så vanskelig å få til. På Bokn var det for noen år siden fritt for vegetasjon fire meter på hver side av ny veg. Nå blomstrer blant annet lyng helt i vegkanten. Lyngen tar dette svært så lett. Den slenger fra seg noen frø her og der ut i sorpa og vinternatten, så bare vokser den til. Kanskje er det like godt at den ikke vet særlig mye om hvor vanskelig dette egentlig er?



Alexander Hauge i ferd med å så lyngfrø på Skreveien.

Prøveprosjekt i Rogaland

Lyngblomstprakt i vegkanten

Landskap kledd i purpur, både på Bokn og langs austre veg på Karmøy. Sensommerens overdådige lyngblomstring på disse stedene er alene turen verd.

Tekst og bilde: A.G.Vasbø

Vi sutrer litt til Jakob Høyland:

– Denne lyngen vi kjøper, den er jo knytt umulig å holde liv i ut over den tiden den trenger for å blomster av! – Det sier de fleste gartnere også, er den magre trøsten som Jakob gir. – Men jeg traff Alexander Hauge på Skrevegen, påkledd omfattende apparatur, og i ferd med å så lyngfrø, så noen må vel få dette til? Vårt beskjedne spørsmål om lyng ble etter hvert en liten historie, og her er den:

Lyng på rot

De lyngplantene vi kjøper til hagen kommer som regel fra Danmark. Den som trodde at lyng var lyng, skal vite at det finnes minst 50 sorter og arter. Alle med forskjellige egenskaper som stiller forskjellige krav til jordsmonn og klima. Ikke så rart at en varmekjær flatlandsboer fra Jylland blekner om kronbladene når han møter barsk hverdag i en hage på Sola.

På Karmøy lyngsenter har de drevet forsøk med mange varianter fra forskjellige land. Lyngen er plantet ut og drevet fram under forskjellige vekstvilkår. Dette har skaffet lyngsenteret innsikt. Resultatet er bl.a. stiklinger på rot som vegvesenet har kjøpt. Plantene har vi plassert i rabatten på Arsvågen ferjekai og på en rasteplass i Brattlandsdalen.

Vi ønsker oss lyngmark i Rogaland. Den hører til i store deler av fylket som en del av vår naturlige utmark. Fra andre steder av landet hører vi om tilsvarende ønsker. Men, alle tiltak for å «styre» denne veksten på plass har vist seg å være vanskelig. Problemet er alle steder å få plantet ut lyngen på en måte som er praktisk, økonomisk og etablerings-sikker. En kontakt mellom S. M. Olsen og Karmøy lyngsenter la grunnlaget for et forsøksarbeide som gikk på å få lyng til å etablere seg i vegskråninger. Vi vet nå at det med hell går an å plante den ut, men går det an å så lyngfrø?

Privat blomsterprakt på vegvesen-grunn

Tekst og foto: Harald Sel

Statens vegvesen Rogaland satsar på å pynta opp og gjera det fint langs vegane, mellom anna ved å planta blomar og prydvekster. Men å laga blomsterbed krev ganske mykje, – både av pengar og vedlikehaldsarbeid. Difor blir det gjerne plen og grasrabattar også på stader der ein gjerne kunne hatt blomsterbed i tillegg. Men av og til har me gode hjelparar, som frivillig og utan vederlag pyntar opp for oss. På arealet mellom riksveg 44 og gang- og sykkelvegen utanfor Burger og Pizza Companiet på Lura i Sandnes har det dei siste somrane vore vakker blomsterprakt. Og kostnadane og arbeidet med dette er det eigaren, Ståle Langenes, som tar seg av.

– Eg brukar vel mellom 15 og 20.000 kr kvart år, og ein del arbeid er det jo i tillegg, seier han til Rygjavegen. Men Ståle Langenes meiner at han får mykje igjen. Det er viktig å ha det fint og triveleg utanfor forretninga. Det har han stor glede av sjøl og mange av kundane hans gir også uttrykk for at dei set pris på alle dei fine blomane. Det same gjer Statens vegvesen.



Ståle Langenes brukar pengar og legg ned arbeid på blomar på Statens vegvesen sitt grøntområde på Lura.



Esther Marita Folkvord med 5.800 ferdigpakka konvoluttar med informasjon til foreldra i Rogaland som har 1. klassingar i skulen dette året.

5.800 seks-åringar på skuleveg

Trafikkinformasjon til foreldra

Tekst og foto: Harald Sel

I august starta omlag 5.800 seksåringar i første klasse på skulane i Rogaland. Mange foreldre er redde for dei farane som møter dei små på veg til og frå skulen, – forståeleg nok. Er dei modne nok til å møte utfordringane dei møter på skulevegen? Dessutan er det langt frå sikkert at me vaksne er modne nok til å ta imot dei på ein trygg måte.

Statens vegvesen, kommunane og andre instansar har ansvaret for å leggja trafikktilhøva til rette innanfor gitte økonomiske rammer, men det er i første rekke foreldra som har ansvaret for at barna kjem trygt til og frå skulen.

Før skulestart sende Statens vegvesen Rogaland ut brev og brosjyrer med informasjon, råd og rettleiing til alle foresatte til barn som starta i første klasse. Ansvarleg for informasjonsopplegget, Esther Marita Folkvord, og hennar medhjelparar hadde litt av eit arbeid med utarbeiding og pakking. Så var det også ein anseleg mengde papir som blei ekspedert til Postverket den dagen sendinga gjekk ut. Så får me tru at også dette er eit viktig bidrag i det omfattande og vanskelege arbeidet for å hindra at barn blir drepne eller skada på skulevegen. Skal me unngå det ligg, det eit ansvar på oss alle.

Miljøprisen til Gunnar Nærum

Tekst og foto: Harald Sel

Overingeniør Gunnar Nærum er tildelt Statens vegvesen Rogaland sin miljøpris for 1998. I statuttane for prisen heiter det at han skal stimulera og motivera etaten sine tilsette for aktivt å arbeida for å betra miljøet på og ved vegen. I denne samanhengen er det tenkt på det ytre miljøet og kva som kan gjerast for å verna om dette.

Gunnar Nærum fekk prisen for den miljømessige standarden ved gjennomføringa av arbeidet med Lysefjordbrua, der han var prosjektleiar. Juryen seier at mange er delaktig i det vellykka resultatet. Ein vil likevel trekka fram

Gunnar Nærum sin innsats spesielt. Han har, ved si haldning og innsats, sørga for at den miljømessige standarden er ivaretatt gjennom heile byggefasen og ikkje minst i oppryddingsarbeidet etter at brua sto ferdig. Dette blei oppnådd ved at ein sette miljømål i kontraktsgrunnlaget som vidare blei fylgt opp overfor entreprenøren i anleggsfasen. Som eit eksempel på god miljømessig løysing nemner juryen arbeidet for å verna terrenget ved landkaret på Giskelineset. For å unngå betongsøl blei f.eks fjellplatået rundt landkaret dekket med plast. Dette er berre eit eksempel på ein gjennomtenkt miljøstrategi for arbeidet med Lysefjordbrua.



Gunnar Nærum (t.h.) med miljøprisdiplomen som han har fått overrekket av vegsjef Tor Geir Espedal.

Prisutdeling ved vegdirektøren:

Vakre Vegars Pris 1997



Vegdirektør Olav Søfteland overrekker kopperplata til vegsjef Tor Geir Espedal. Plata skal plasserast ved gang- og sykkelvegen langs Hafrsfjord, slik at alle som i framtida stoppar opp og les kan bli minna om at dei brukar veganlegget som blei kåra til Norges vakraste veganlegg i 1997.

Tekst og foto: Harald Sel

I november i fjor kunngjorde juryen at gang- og sykkelvegen langs Hafrsfjord var tildelt Vakre Vegars Pris for 1997, men sjølve prisutdelinga skjedde i mai då vegdirektør Olav Søfteland var i Rogaland.

Rett nok var ein del av prisen, eit reise-stipend, alt brukt til studiereise i California. – I god Rogalands-tradisjon er pengane brukte på forskot, som vegdirektøren formulerte det med eit glimt i auga. Kopperplata, som skal settast opp på anlegget, og diplomar kunne derimot Olav Søfteland eigenhendig dela ut. Vegsjef Tor Geir Espedal tok imot kopperplata. Dei tre som mottok diplom var prosjektleiar Martin Aske, oppsynsmann

Agnar Aasheim og landskapsarkitekt Terje Børsheim.

I talen sin under utdelinga minna vegdirektøren om at formålet med prisen er å stimulera til utforming av veganlegg med estetiske kvalitetar tilpassa landskap og miljø. Han meinte at gang- og sykkelvegen langs Hafrsfjord på ein framifrå måte oppfyller denne målsettinga.

Men det er så visst ikkje det einaste vakre veganlegget som Statens vegvesen har bygt i seinare år. Heile 40 anlegg var til vurdering før tildelinga av fjorårets prisar. Søfteland meinte at Vakre Vegars Pris har hatt ein viktig betydning i arbeidet for vakrere veganlegg. Mange har hatt og har denne prisen i tankane, når dei legg ned ekstra omtanke og innsats for vakker utforming og stilige detaljar. Likevel er vegdirektøren i tvil om kor vidt



Sentrale aktører ved bygginga av gang- og sykkelvegen langs Hafrsfjord har fått tildelt sine Vakre Vegars Pris-diplomar av vegdirektøren. Frå venstre: Landskapsarkitekt Terje Børsheim, oppsynsmann Agnar Aasheim og prosjektleiar Martin Aske.

prisen skal delast ut kvart år i framtida. annan kvart år er kanskje nok. Vakre Vegars Pris skal henga høgt. Med så mange vakre veganlegg, som juryen må vurdere, er det dessutan ressurskrevande å dela ut prisen kvart år, sa Olav Søfteland.

Jubilantar

50 år

Ruth Marit Brattebø

Produksjonsavd. Tunnelseksj.
23. september

Magnus Weltzin

Produksjonsavd. Tunnelseksj.
24. september

60 år

Lars Aksland

Produksjonsomr. Haugesund
12. september

Alv Vårvik

Trafikkavd. Haugesund
20. september

Ryggjavegen nr. 1-1973

for 25 år sidan



Nytt verksted i Haugesund

På den 12 mål store tomten er det satt opp to bygninger på i alt 750 kvadratmeter gulvflate. Til åpningen og overtakelseseremonien møtte vegsjefen og driftssjefen sammen med avdelingssjefene. Videre var arbeidsbestyrerne i distriktene som sokner til Haugesund innbuddt sammen med oppsynsmennene, kontorfolkene og arbeiderne på verkstedet. Siv.ing. Bjørnstad representerte Vegdirektoratet for anledningen.

Kl. 11 var det mottakelse og befaring. Vegsjefen ønsket velkommen og Løken redgjorde for bygget.

Ved lunsjen takket siv.ing. Bjørnstad for det gode samarbeidet. Som et synlig bevis på at verkstedet nå var ferdig ble nøkkelen levert til vegsjefen. Vegsjefen takket i sin tur siv.ing. Bjørnstad for godt og samvittighetsfullt arbeid og rakte nøkkelen over til Løken. Løken takket på avdelingens vegne for bygget og overlot nøkkelen til sin mann på stedet, oppsynsmann Berge Torvestad.

Nye medarbeidarar



Torhild Granberg

Vikariat som fullmektig
Trafikkavdelinga Nærbo veg-
og trafikkstasjon fra 1. mai



Anne Brit Hjelle

Førstefullmektig
Administrasjonsavdelinga
Vegkontoret fra 1. juni



Birgit Høiland Gudmestad

Ny på Info

Birgit Høiland Gudmestad er tilsett i eit vikariat ved Informasjonstenesta i vegsjefens stab, i første omgang fram til 30. juni 1999. Eva Vivoll er i denne perioden innvilga permisjon for å studera ved Høgskolen i Rogaland. Eva sin studiepermisjon vil truleg bli forlenga til også å gjelda studieåret 1999/2000.

Birgit er frå Eigersund. Ho er utdanna journalist frå Høgskolen i Rogaland. Ho har dessutan grunnfageksamen i nordisk språk og litteratur og i finsk frå Universitetet i Oslo.

Den nye informasjonsmedarbeidaren har nesten ti års journalistpraksis. I avisa Valdres på Fagernes har ho arbeidd i seks år og i bortimot to år var ho tilsett i Firda Folkeblad i Florø. Dessutan har ho praksis frå NRK Rogaland og Stavanger Aftenblad.

I Statens vegvesen Rogaland skal Birgit mellom anna arbeida i redaksjonen for Ryggjavegen.



Laila Løkken

Overingeniør/landskapsarkitekt
Utbyggingsavdelinga
fra 17. august



Svein Viste

Fagarbeider
Produksjonsområde Egersund
fra 1. september



Peer Einar Klungtveit

Spesialarbeider
Produksjonsområde Haugesund
fra 1. oktober



Terje Rugland

Fagarbeider
Produksjonsområde Egersund
fra 5. oktober

Bedriftskultur

Av administrasjonssjef Eddie Westad



Hva er bedriftskultur?

Jeg mener kunnskap om bedriftskultur og hvordan den formes, er viktig for å utvikle effektivitet og trivsel i enhver bedrift. Den fremste forskeren innen dette området er etter min mening amerikaneren Edgar H. Schein. Hans definisjon av kultur er som følger:

«Et mønster av grunnleggende antakelser – skapt, oppdaget eller utviklet av en gitt gruppe etterhvert som den lærer å mestre problemer med ekstern tilpassning og intern integrasjon – som har fungert tilstrekkelig bra til at det blir betraktet som sant og til at det læres bort til nye medlemmer som den rette måten å oppfatte, tenke og føle på i forhold til disse problemene.»

Disse grunnleggende antakelsene er felles for en gruppe og styrer atferden i gruppen. Det som kjennetegner antakelsene er at de er ubevisste/tas for gitt og at de læres videre gjennom handlinger og sanksjoner.

Eksempel på grunnleggende antakelser er:

- man sier aldri sjefen imot
- folk er late og må kontrolleres
- det er viktig å overholde frister
- man gir ikke andre råd uten å være bedt om det
- man unnviker konflikter hvis mulig.

Har vi en felles bedriftskultur i SvR?

Vegvesenet i Rogaland har utvilsomt en del kulturelle fellestrekk, men det er store ulikheter ute/inne og mellom de ulike enhetene. De kulturelle fellestrekkene er ofte sterkere jo mindre gruppen er. Gruppeinndelingen behøver ikke følge boksologien, man har for eksempel klare kulturforskjeller mellom merkantile og tekniske medarbeidere. Det kan dessuten oppstå grupper basert på felles interesser, for eksempel IT, fotball, religion etc., som utvikler kulturelle fellestrekk.

Hvordan har vi det i SvR?

Jeg vet at vår bedrift har mange flotte og ansvarsbevisste medarbeidere, og at deler av vår bedriftskultur kan være et forbilde for andre bedrifter. På andre områder har vi

nok et utviklingspotensiale. Jeg har best kjennskap til vegkontoret og mine spørsmål/utsagn er primært basert på mine erfaringer fra vegkontoret og via intervju av en del relativt nyansatte som har erfaring fra andre bedrifter.

- har vi en frivillighetskultur eller en systemkultur?
- utfordrer vi hverandre eller jatter vi med?
- tas problemene opp direkte eller via korridorsnakk?
- har vi en likhetskultur?
- gjelder janteloven eller gleder vi oss over andres suksess?
- er vegvesenet anarkistisk eller er vi blindt lydige mot pålegg og regelverk?
- vil vi finne opp alt selv eller kan vi lære av andre?
- er det viktigste av alt å unngå konflikter?
- er vi arrogante (dumme kunder og kommuner)?
- gir vi mye ris/ros?
- hvordan avgjøres hva som er sant/rett?
- hva belønnes/hva straffes?

Hvordan formes kultur?

Alle bidrar, men lederne (formelle og uformelle) har størst påvirkningsmulighet. Lederen bidrar til å forme kulturen gjennom egen atferd, hva lederen er opptatt av og hva som straffes eller belønnes. Hvordan lederen takler opposisjon, konflikter og press utenfra, bidrar sterkt til å forme kulturen i den enkelte gruppe.

Hvis en leder tydelig viser at opposisjon og avvikende meninger ikke verdsettes, vil lederen etter hvert kunne oppnå (tilsynelatende) blind lydighet og for lederen raske og tilsynelatende effektive beslutningsprosesser. Kvaliteten på beslutningene vil derimot synke og det kan oppstå subkulturer som «lurer» inn sine overbevisninger bakvegen.

Hvis en leder gang på gang takler press utenfra ved å gi etter, lærer gruppen at slik «skal» det gjøres, og vil etter hvert te seg deretter.

Det er viktig at ledere er oppmerksomme på sin påvirkningskraft og er bevisst på hvilken kultur de ønsker seg.

Og husk: Handling teller mer enn ord.

Sverige sluttar med vegsalt

I år 2000 skal svenske vegar vera saltfrie. Dette er målsettinga til Vägverket. Erstatninga blir oppvarma sand. Og restriksjonar med piggdekk er ikkje aktuelt hos grannane våre i aust.

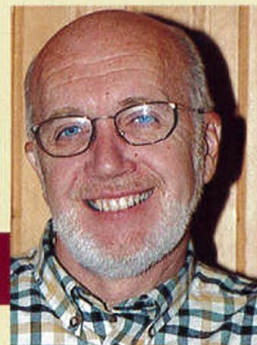
Nå blir det berre salta om hausten, mens det i prinsippet er forbudt etter første desember unntatt ved underkjølt regn. I Nord-Sverige er haldninga til salt særleg negativ. Gotland har heilt slutta med salt, og målet er at også resten av veggnettet i Sverige skal vera saltfritt innan år 2000. Dette kom fram på ein internasjonal vintervegkongress i Luleå. Veggrepet skal sikrast på framtidens svenske vegar ved hjelp av oppvarma sand, ein strømetode som det blir forska på i Sverige. Også her til lands driv ein forsøk i same lei, dels i samarbeid med svenskane.

Vegdirektør Olav Søfteland seier til bladet Miljø Aktuelt at det ikkje er aktuelt å gå heilt bort frå salt her i landet. – Me vil halda fram med å salta eit større veggnett – hovudsakleg i overgangsperiodane haust-vår. Samtidig arbeider me med å forbetra strømetodane, og her er me med i eit utvida forskningsprosjekt saman med svenskane, som går på bruk av varm sand, seier vegdirektøren.

Svenskane har ikkje planar om å innføra restriksjonar på bruk av piggdekk. – I Sverige kjem omsynet til veggrep og trygg trafikk framfor alt anna. Difor er det ingen stor offentleg diskusjon om å redusera bruken av piggdekk, seier vedlikeholdsjef i Vägverket Åke Lindmark til Miljø Aktuelt.

Om lønnsoppgjør og «oppgjørets time»

Gunnar Magnusen
Hovedtillitsvalgt ELF



Det er et ordtak som sier at «etter den søte kløe kommer den sure svie». Gjennom medieoppslag om pris- og renteøkninger gis det et inntrykk av at det gode lønnsoppgjøret allerede er spist opp. Det gis inntrykk av at «grådighetskulturen hos det norske folk» har ført til en forverret situasjon i norsk økonomi, og at vi har oss selv å takke for at resultatet av lønnsoppgjøret allerede er «spist opp» av pris- og renteøkning.

Denne vinklingen av lønnsoppgjøret må nødvendigvis føre til feil konklusjon. Forholdet er nemlig at hovedtyngden av lønsmottakere ligger på et moderat lønnsnivå. De har vist moderasjon i alle år, og fortjente et anstendig lønnsoppgjør i år. Alle disse «sliterne» er ryggraden i norsk arbeidsliv – og de fortjener en ordentlig påplussing i lønna.

«Grådighetskulturen» representeres av de som allerede har mye og som følger filosofien i det såkalte «Matteus-prinsippet»: *Den som meget har skal meget gis.* Lønnsoppgjøret gir heller ikke et korrekt bilde av lønnsutviklingen, hverken i vegvesenet eller arbeidslivet ellers. Realiteten er at de med fagkompetanse som er såkalt «mangelvare» setter en «prislapp» på seg selv som er kunstig høy og urettferdig i forhold til de kollegene som utfører en like viktig jobb, men som har en fagkompetanse det er overskudd på.

Som tillitsvalgt ser jeg hvilke tillegg som gis gjennom hele tariffperioden og utenom sentral og lokal pott for såkalte «utsatte faggrupper». Disse beløpene står ikke på noen måte tilbake for det som blir forhandlet om i sentrale og lokale lønnsforhandlinger. Den fri konkurranse i arbeidsmarkedet og manglende solidaritet hos de som har høy lønn er mye farligere for norsk økonomi og lønnskostnadene for norsk arbeidsliv enn et ordentlig og anstendig lønnstillegg til alle de som utfører arbeidet for en middelmådig lønn. Solidaritetstanken trenger å hentes fram igjen hos dem som har stuet den vekk på «mørkeloftet».

Ferjekaier gir utvikling

1. juli var det offisiell åpning av de to flotte ferjekaiene i nord og sør, med celebre gjester, musikkorps og alt som hører til på en festdag. Kommunen har vel kjempet i 25 år for å få en bedre båtforbindelse, og kommunen hadde nok hatt en langt mer positiv utvikling hvis det hadde skjedd 25 år tidligere. Men nå er den her, to velfungerende ferjekaier og båt som bringer med seg ferjelemmen også til nybygd kai på Garpaskjær i Haugesund. Vi står nå på en helt annen måte rustet til å oppfordre innbyggere, utflyttede sirabuer og alle andre til å etablere næringsvirksomhet i kommunen.

Utsira-rådmann Marie Solbergi kommunens årsmelding for 1997



RETURADRESSE:

Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197
4001 Stavanger



Dansegruppa frå Statens vegvesen Rogaland gjorde stor lukke under Kulturdagane 1998, som blei avvikla på Norsk Vegmuseum ved Lillehammer frå 19. til 21. juni. Her er dansarane med spelemenn samla på museumsområdet.

Framme: Spelemennene Bent Andersen (fele) og Torleiv Tveit (gitar).

Elles ser me frå venstre: Svein Gjuvsland, Bjørg Våge Ullenes, Anne Elisabeth Dahle, Lidvard Skorpa, Martin Nødland, Gaute Vigre, Dagfrid Nødland, Maria Vigre, Eli Undheim, Jostein Undheim, Synnøve Bjelland, Magne Bjelland, Torunn Hausken Gederø, Kari Vaage Gjuvsland, Bjarne Bjustveit, Georg Ullenes, Ingrid Bjustveit og Hans Gederø.

Fotoreportasje frå Kulturdagane 1998, side 12-17.



Statens vegvesen
Rogaland