

RYGJAVEGEN

Nr. 4 • September 1999 • 27. årgang



Mjuke trafikantar på riksveg 45 ved Øvstabo i Hummedalen

- 4** Nyopning av gammel veg
- 6** Føraropplæring
- 10** Kamp mot kreft
- 12** Høgt over Lysefjorden
- 14** Høgtflygende hobby
- 16** Kvinner viser veg



Statens vegvesen
Rogaland



Vegsjefteigen

HMS-ARBEIDET GIR RESULTATER

I Statens vegvesen generelt og i Statens vegvesen Rogaland spesielt har vi drevet et målrettet og forbilledlig arbeid med skade og sykdomsforebyggende arbeid gjennom en årrekke. Noen ganger har vi følt at dette arbeidet slett ikke har gitt de resultatene man kunne ønske. Flere ganger har vi opplevd mange og unødvendige skader og økende sykefravær. Det kan være mange årsaker til slike svingninger, men en av hovedårsakene til høye skadetall og sykefravær er holdningene til hver enkelt arbeidstaker og deres ledere.

I første halvår i 1999 opplever vi at antallet skader har gått dramatisk ned. Til nå i år har det blitt rapportert 2 skader mot 8 på samme tidspunkt i fjor. Dette gir en H-verdi (mål på antallet skader i forhold til antallet arbeidstimer) på 3,1 for vårt fylke. For produksjonsavdelingen er H-verdien 6,0, og det er lavest i landet hvis trenden fortsetter ut året. Tilsvarende er F-verdien (mål på antall fraværsdager i forhold til arbeidsdager) 59 for SVR til nå i 1999, mens tallet var 271 i 1997 og 175 i 1998.

Dette er svært positive tall og er en klar indikasjon på at det forebyggende arbeid som utføres på alle nivå gir gode resultater. Det har i lengre tid vært et trykk på rapportering av nestenulykker. Noen har klaget på at de ikke får tilbakemelding på rapporteringen. Det kan så være at tilbakemeldingen ikke alltid har fungert, men den viktigste effekten av rapportering av nestenulykker er at bevissthetsnivået økes og at holdningene til HMS blir positive. I tillegg har vi nå gjennom vel et år hatt som rutine at for hver skade med fravær som rapporteres blir det kalt inn til møte på mitt kontor der både avdelingsleder, den skadedes nærmeste leder sammen med verneleder og hovedverneombud må redegjøre for hendelsesforløp og tiltak for å forebygge lignende situasjoner.

Jeg tror både rapportering av nestenulykker, skademøtene på mitt kontor og det øvrige forebyggende arbeid som HMS-staben utfører sammen med lederne på alle nivå virker.

Mitt ønske er at tallene for første halvår 1999 ikke bare skal være en tilfeldig variasjon, men at tallene forblir lave resten av året og i årene som kommer.

Tor Geir Espedal

INNHALD

Vegsjefteigen	2	Jan Geir Fjogstad: Sykkelkoordinatoren .	19
Hekseri på Hamar	3		
Nyoppussa veg på Ropeidhalvøya	4		
Føraropplæring	6	Kryssord	20
Strakstiltak på fylkesvegane	9	Ny gang- og sykkelveg på Karmøy	21
Bjørn Johannesen: Vegvesen, båtliv og livskamp	10	Anne Grimstvedt: Seksjonsleiar etter 20 år	22
		Hagen i vegkanten .	24
Lysefjorden i fugleperspektiv	12	Bedriftsidrettslaget: Sykkelgruppa Fotballgruppa	26
Rundkjøring i Eide- krysset på Karmøy	13	God vekst hos Tone og Leif M. Skorge	28
Johannes Bø: Høgtflygande hobby .	14		
Kvinner viser veg	16	Personalnytt	29
		Avdelingsleiar- kommentar	30
		Tillitsvalgtes spalte ...	31

RYGJAVEGEN

Nr. 4 – september 1999

Ansvarleg redaktør:	Harald Sel
Redaksjon:	Birgit Høiland Gudmestad
Redaksjonsråd:	Bjørn Martin Alsaker, Nidunn Sandvik Eiterjord, Nils Lausund, Tormod Nag, Anne Elise Njærheim, Lars S. Simonsen
Sats/layout:	Sissel Norland
Trykk:	Centrum Trykkeri as
Framsidedfoto:	Birgit Høiland Gudmestad
Baksidedfoto:	Birgit Høiland Gudmestad
Opplag:	2000 eksemplar

Internett: www.vegvesen.no/rogaland E-post: bho-gu@online.no

Hekseri på Hamar



Mange har hatt ein litt småflirande tilnærming til fenomenet Kvinner Viser Vei. Denne messa som sette Hamar på hovudet i fire dagar midt i august, har ikkje heilt festa seg i begrepsverda hos dei fleste, det vil seia mannfolka, i Vegvesenet. Men ein del har fått med seg at ein liten (?) flokk kvinner og ein (!) mann har vore med på galskapen, og kome heim att utan synlege skader på kropp eller sjel.

Men så er det jo litt dumt, òg. Kjerringer som lagar si eiga messe. Flytter inn i Vikingskipet på Hamar med alt frå lefsebakst til brukonstruksjon. Ja, faktisk, med eit heilt samfunnsmaskineri med børs og katedral, helse og utdanning, privat næringsliv og offentlege etatar. Til og med Forsvaret var med på galeien. Messa var kort og godt ein presentasjon av slikt som kvinfolk driv med. Latterleg, ikkje sant?

I tillegg til messa i Vikingskipet og talrike kulturelle tilbod, vart det i løpet av dei fire dagane avvikla 34 seminar. Tema og dagsorden varierte, men nokre stikkord kan nemnast: Kompetanseheving og leiarutvikling, velferd og likestilling, kjønn og makt, idrett, trafikk og etikk, eit nytt årtusen, omstilling og endring. Dessutan var det eit seminar som heitte «Med ein gründer i magen», og det var langt frå noko svangerskapskurs!

Kvifor treng me så ei eiga kvinnemesse? Kvifor treng me å synleggjera kor kvinner er i dag og kva me gjer – og kvifor treng me eit kjønnsperspektiv på debatten om kva slags samfunn me vil ha i framtida? Det er ingen som har stilt meg slike spørsmål. Derimot har eg fått skuldertrekk, vittige kommentarar og skeive flir, og romslege ønske om «god tur til Hamar».

Men eg har òg registrert nokre usikre sideblikk frå mannlige kollegaer. Damer som reiser på kvinnemesse er ikkje heilt trygt. Dessutan var det mange av oss som via ei heil fredagsnatt til hekseri og anna kunnskap på Kvinneuniversitetet på Løten og attpåtil har våga å fortelja om det etterpå. Høyrest dette òg skummelt ut? De skulle berre visst!

På toppen av det heile kjem messa til Stavanger om to år. Statens vegvesen har så langt vore ein av hovudsamarbeidspartnarane til stiftinga Kvinner Viser Vei, så dette vil de måtta høyra meir om i tida som kjem – frivillig eller ufrivillig. På andre sida, då blir det jo høve til å oppsøkje uvesenet og sjå med eigne auge kva dette er for noko. Og så blir det garantert masse damer på byen!

Birgit Høiland Gudmestad

Nyoppussa veg for resirkulerte pengar

TEKST: BIRGIT HØILAND
GUDMESTAD
FOTO: HARALD SEL

Då den nyoppussa fylkesveg 681 mellom Solland og Vatlandsvåg på Ropeidhalvøya vart opna 29. juni, kunne alle sjå at dette var eit prosjekt som heldt vatn. Styreregnet under opningsseremonien gjorde dette heilt klart. Det same gjorde prislappen. I 1999 er 4000 kroner meteren reine røvarprisen.



Opninga av fylkesveg 681 mellom Solland og Vatlandsvåg vart ein fuktig affære. Likevel vart seremonien gjennomført med stil. Wendy Lie og Daniel Sandnes heldt snora medan fylkesordførar Odd Arild Kvaløy skar. Til venstre står òg ordføraren i Suldal, Eldbjørg Sivertsen og i bakgrunnen skimtaast vegsjef Tor Geir Espedal.

Det er ikkje vanleg å ha ein større opningsseremoni for ein gammal veg, og fylkesveg 681 har gått mellom Solland og Vatlandsvåg sidan først på 50-talet. Men slik fylkesvegen framstår no, er han jamgod med ein heilt ny veg. Det streka også vegsjef Tor Geir Espedal under.

– Bruk vegen med fornuft

– Me har valt å bruka den gamle traseen, men elles er dette ein ny veg. Prisen for desse 4,2 kilometrane er 17,1 millionar kroner, og det er 4000 kroner per meter. Det er om lag det

same som det kostar å byggja ein gang- og sykkelveg i tettbygde strok, sa vegsjefen.

Samstundesom han gratulerte bygdefolket og ønska dei lukke til, passa han på å leggja inn ei lita åtvaring:

– Når de no har fått ein veg med så høg standard, ikkje bruk han til å prøva ut høg fart. Køyr forsiktig!

Sjuåringane Wendy Lie og Daniel Sandnes kjem til å bruka den nye vegen ofte. Dei går no i 2. klasse på Marvik skule, og reiser med skulebuss kvar dag. Det var Wendy og Daniel som sytte for at vegen vart opna med stil,

dei heldt nemleg snora som fylkesordførar Odd Arild Kvaløy skar over. Etter opningsseremonien på Solland var det ei samkome for inviterte gjester på Kjølvikstølen grendehus.

Resirkulerte pengar

Ordføraren i Suldal, Eldbjørg Sivertsen, let vel over det gode samarbeidet som har vore mellom partane i dette vegprosjektet; nemleg vegvesenet, kommunen og fylkeskommunen. Finansieringa av vegen er spesiell, og Sivertsen kalla fenomenet for resirkulering av pengar.

Fylkesvegen følger same traseen som den gamle vegen gjorde, men standarden gjer at dette er å rekna som ein heilt ny veg.

Foto: Birgit Hoiland Gudmestad



Desse har jobba på fylkesveg 681.

Frå v. står Kjell Kvestad, Lars S. Simonsen, Erik Littlehamar, Halvard Jordebrenk, Paul Torin Våge og Sigmund Vårvik.

– Det er ikkje vanleg å få til slikt, men på papiret ser det faktisk ut som om me har bygd vegen for resirkulerte pengar. Å bruka pengar på vegar er ei god investering no når vegane etter kvart er i ei slik forfatning at det blir vanskeleg å ta seg fram. Dette er ein stor dag for oss, og eg trur vegen vil vera med å ta vare på busetninga på Ropeidhalvøya. Eg trur òg at han kan vera med å trekkja folk hit. Det er mange som har vore involverte for å få til vegen, og alle har vore avhengige av kvarandre for at det skulle gå i hop. Difor vil eg gjerne gje ein takk til «alle

som har hatt noko med det», sa ordførar Sivertsen.

Suldal tok rekninga sjølv

Forklaringa på dei resirkulerte pengane er slik: Suldal kommune har tidlegare forskottert pengar til vegprosjekt. Dermed har Suldal fått ferdig prosjekta sine før pengane har kome gjennom ordinære løyvingar. Når så løyvingane har kome, har Suldal hatt krav på å få pengane sine tilbake. Men i staden har kommunen gått med på å sanere denne gjelda ved å reinvestere desse pengane i nye vegprosjekt.

Vegen mellom Solland og Vatlandsvåg er betalt med 11,6 millionar resirkulerte kroner. I tillegg har Suldal lagt 3,4 millionar til i potten. Dette var prisen på det opprinnelege prosjektet, som skulle kosta 15 millionar og gje god veg mellom Solland og Vassbotn. Etter kvart vart det klart at ved å auka prisen til 18 millionar kunne ein utbetra vegen heilt til Vatlandsvåg. Dermed betalte Suldal 1,5 millionar kroner til, medan fylkeskommunen spanderte dei siste 1,5 millionane. Eit eventuelt overskot blir ført over til Suldal kommune for bruk på andre vegprosjekt.

Mengdetrening skal redusere ungdomsulykkene

Ingolf Berge ved Haugesund trafikkstasjon er oppteken av korleis unge, ferske sjåførar kan bli endå betre før dei får førarkort og slepp ut i trafikken på eiga hand. Han meiner at ansvaret for trafikkopplæring i stor grad ligg på foreldra.



Ingolf Berge
Foto: Birgit H. Gudmestad

AV BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

– Skulane byggjer ned trafikkopplæringa og etter mi meining er det også ein del køyreskular som fråskriv seg ansvaret og berre sel time for time. Då må foreldra gripa inn, seier Ingolf Berge. Han strekar under at det er stor skilnad på køyreskular, men meiner ein del av dei må stilla strengare krav og leggja meir vekt på faget enn det dei gjer i dag.

– Mange nyttar tida dårleg

– Politikarane har bestemt at opplæringstida for å få førarkort kan vera to år. Men svært mange brukar berre ein fjerdedel av denne tida, og får førarkort med vesentleg mindre køyretrening enn dei burde hatt. 16-åringane burde teke kontakt med køyreskulane og fått opplæring der først. Samtidig med det, og resten av dei to åra, bør dei bruka til privat øvingskøyning og mengdetrening. I dag køyrer dei fleste privat først, og tek ikkje kontakt med køyreskulane før det er eit halvt år att til 18-årsdagen. Det er ei dårleg løysing, meiner Berge. Sigvald Hasseløy, sensor ved Haugesund trafikkstasjon dei siste seks månadene og med 24 års erfaring som sjåførlærar før det, gjev Berge si fulle støtte.

– Det er mange sjåførar ute i trafikken

som har fått altfor dårleg opplæring, seier han.

– Det er mykje flaks ute på vegane, folk overlever stygge ulykker fordi dei er heldige. Dersom foreldre sit heime og ventar på 18-åringen sin, som er åtte- ni mil borte, og dei veit med seg sjølv at dei aldri har køyrt så langt på øvings- tur, så kan dei jammen sitja der med dårleg samvit, slår Berge fast.

150 med i billøp

Johan Berntsen, som har køyrd førar- prøver i 37 år, seier at landevegskøyning og høg fart er det farlegaste for ferske sjåførar.

– Dei har liten erfaring fordi dei har køyrt få kilometer, og kan ikkje oppfatta situasjonar raskt nok. Dei er for seine med å starta nedbremsing, og ser ikkje langt nok fram på vegen. Dei får difor oftare bruk for å gjera unnamanøver – og er dårleg trente på å gjennomføra dei, seier Berntsen.

I vår var Ingolf Berge sentral i arbeidet med å arrangera billøp for tenåringsar utan sertifikat, der foreldre eller andre vaksne var med i bilen som følgje. Løpa gjekk føre seg i trafikkerte gater i Sauda og Haugesund. Båe stader vart det stor suksess og i Haugesund stilte om lag 150 bilar til start.

På vegen med mor og far

– Me kunne sjå at det i tida føre løpet var ekstra mange raude L-ar å sjå i gatene, så det var tydeleg at mange satsa på å koma seg ut i trafikken med tenåringane sine før løpa.

Ungdommane var glade for at me slik sette ein dato då foreldra måtte byrja med øvingskøyning, seier Ingolf Berge.

– Gjennom billøpa fekk me òg media interessert i problemstillinga, og det at så mange møtte opp trur eg skuldast at me brukte vinteren og våren til å reisa rundt på alle skulane i distriktet. Når NAF og MA arrangerer billøp deltek 10–15 bilar, så responsen har vore overveldande, smilar Berge.

I haust vil Haugesund trafikkstasjon konsentrera seg om foreldra. Det er dei som avgjer kor mykje dei unge får øva seg på å køyra.

– Me tenkjer på å gjennomføra billøp kvart andre år.

Fylkestrafikksikkerhetsutvalet har støtta billøpa med pengar, og har sagt at dersom oppmøtet vart bra vil dei at det same skal prøvast i sør-fylket.

Dermed ligg det no ein hanske som nokon i sør bør ta opp, meiner Berge. Også kommunar, køyreskular og mange frivillige organisasjonar har gjeve økonomisk støtte til opplegget.



I vår var det overveldande respons då Haugesund trafikkstasjon skipa til dugleiksløp for ungdom utan førarkort. Foto: Ingolf Berge

Ut eller inn med køyreskulane?

I dag må førarkort-kandidatar leiga bil av køyreskulane, fordi dei må ha ekstra pedalsett under prøven. Ingolf Berge ønsker like greitt å fjerna kjøreskulane frå førarprøven.

– Dersom kandidatane hadde fått skikkeleg opplæring før dei prøver å ta eksamen, kunne dei køyra opp i eigen bil. Då ville kjøreskulane mista inntektene i samband med oppkøyring, og måtte i staden bli meir oppfinnsame i den toårsperioden elevane har for å læra seg kunsten. I dag trur eg altfor mange kjøreskular fråskriv seg ansvaret

for eleven på det viset at dei let eleven sjøl avgjera når dei skal ta eksamen. Me får eit kapasitetsproblem når mange må koma att gong etter gong, men det verste er jo at dei som slepp igjennom ikkje har den kunnskapen og mengdetreninga dei bør ha.

– Eg ser meg rundt etter andre aktørar som kan vera med å ta ansvar for kjøreopplæringa. I tillegg til foreldra kan til dømes idrettslag, bedrifter og andre setja dette på dagsorden. Køyreskulane har ikkje monopol, slår Berge fast. På kort tid har strykprosenten auka frå

21 til 28, og den er jamnt stigande. På andre sida ser Berge heller ikkje vekk frå at køyreskulane som ei prøveordning kunne få eksamensrett. – Det må i tilfelle stillast strenge krav. Skulen måtte vera kvalitetssikra og ISO-sertifisert, og stor nok til at han heile tida kan oppgradera seg fagleg. Dette ville i så fall bli eit opplegg liknande det me har med dei bilverkstadene som er godkjende for periodisk kontroll. Kvifor skal køyreskulane koma hit som nokre ungar og levera frå seg eit produkt dei ikkje tek ansvar for? spør Berge.

– Ei mor i distriktet ringde til politiet ei natt fordi ho var uroleg for dottera som ikkje var komen heim. Lensmannsbetjenten som svara på mobilen sto akkurat då på vegen der det hadde vore ei dødsulykke. Den omkomne var akkurat identifisert. Ho var dotter til kvinna som ringde...

Ingolf Berge

Schlumberger tek ansvar

Det multinasjonale Schlumberger-konsernet, som driv i oljebransjen, har teke trafikktryggleik på alvor. Alle tilsette som køyrer bil på vegne av selskapet må gjennomgå omfattande køyreopplæring og det er installert ein avansert ferdskrivar i alle køyretøy som konsernet eig. Ingen tilsette i Norge har døydd i trafikken til no.

AV BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Kvart tredje år må alle tilsette som køyrer på vegne av firmaet gjennomgå eit kurs i defensiv køyring. Det skjer gjennom undervisning i klasserom, og er likt overalt der Schlumberger er etablert, fortel HMS-direktør Hans Hansen i Schlumberger-konsernet. Han har ansvar for trafikkopplæringa i heile Skandinavia.

Eigne køyrelærarar

– I tillegg må alle ein gong i året køyra ein tur med ein køyrelærar som konsernet har godkjent. Denne turen varer frå ein halv time og oppover, og då går læraren og kandidaten munnleg igjennom alt som skjer. Dette må gjentakast for kvart land den tilsette skal køyra i. Personleg har eg gjennomgått slike køyrekurs i Norge, Storbritannia og USA, seier Hansen.

Køyrelærarane må vera særskilt godkjende av konsernet. Schlumberger har to sentre der dei lærer opp og godkjenner køyrelærarar; eitt i Frankrike og eitt i USA. I Stavanger er to køyrelærarar godkjende etter konsernets standard.

I haust leigde Schlumberger NAFs glattkøyringsbane på Bue i to helger, der både norske og utanlandske tilsette fekk opplæring.

Ferdsskrivar og observasjon

– Alle firmabilar har installert eit system som heiter «drive-right». Dette er eit instrument som registrerer køyremønsteret, slik som fart, bremsing- og akselerasjon. Ved eit uhell kan me læra



mykje av å sjå på kva som har skjedd dei siste ti sekunda. Me har òg alarmer som er programmerte til å løysa seg ut dersom farten er for høg, akselerasjonen for kraftig eller nedbremsinga for brå, fortel Hansen.

Fire gonger i året blir informasjonen henta ut av bilane og distribuert til avdelingsleiarane, som så kan ta køyremønsteret opp med sine underordna. Schlumberger-konsernet dekkjer alle utgifter i samband med trafikkopplæringa og tryggleikssystema.

I tillegg sit HMS på parkeringsplassen og observerer dei tilsette når dei kjem køyrande på jobb om morgonen.

– Me tel kor mangesom brukar bilbelte. For eitt år sidan var det 70–80 prosent som brukte belte. Ved siste telling var det berre ein som kom køyrande utan, seier HMS-direktør Hans Hansen.

– Trafikken er den største faren
– Me har sett at den største risikoen som våre tilsette utset seg for, er faren for å bli skadde eller drepne i trafik-

ken. Det gjeld over heile verda. Av dei som døyr frå oss, er det 60–70 prosent som blir drepne i trafikken.

Opplegget med defensiv køyring og drive-right i bilane har me hatt i ti år, men dei siste tre åra har me intensivert det. Tilsette som ikkje vil følgja vår policy på dette området, risikerer å bli oppsagde, fortel Hansen. Han har ikkje høyrte om andre firma som satsar så intensivt på trafikktryggleik, og som går så mykje lengre i sine krav enn det lokale styresmakter gjer.

– Me er eit konsern som har oppdrag i 100 land rundt om i verda, og aktiviteten har auka i land der trafikkrisikoen er stor. Difor er det vanskeleg å måla resultat. I Norge har me berre hatt mindre uhell i trafikken dei to siste åra og på verdsbasis har me hatt 15 dødsfall der dei omkomne på ein eller annan måte har vore involverte i Schlumberger. Sidan me etablerte oss i Norge i 1968 har ingen tilsette døydd i trafikken, seier HMS-direktør Hans Hansen.



Bronn bru på fylkesveg 687 ved Østerhus i Suldal er i ferd med å bryta heilt saman. Konstruksjonen er stiva opp med trestokkar og i fundamentet finn ein store sprekker. Ved brua ser me tre av bøndene i området, Jan Egil Østerhus (t.v.), Målfrid Haugslund og Oddvar Haugslund. Dei ville fått store problem med gardsdrifta dersom ein hadde blitt nøydd til å redusera tillatt akseltrykk frå åtte til seks tonn. Nå blir Bronn bru erstatta med store betongrøyr.

Strakstiltak på fylkesvegane

Fylkesutvalet har løyvd 5,1 millionar kroner ekstra i 1999 til utbetring av fylkesvegar, slik at Statens vegvesen kan løysa dei mest akutte problema.

Dermed vil ein unngå restriksjonane som elles hadde vore nødvendige i nær framtid.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Pengane skal brukast til seks prosjekt. Skil tiltaka få full effekt treng ein også tre millionar til oppfylggingstiltak i år 2000.

Bronn bru

på fylkesveg 687 Hålandsosen-Østerhus i Suldal skal erstattast med røyr av store dimensjonar. Dermed vil ein unngå nedskrivning av aksellasta frå åtte til seks tonn. På den dårlegaste vegstrekninga skal ein også skifta ut masse og drenera, slik at vegen kan få nytt fast dekke til våren. Til arbeidet i haust reknar ein med å bruka 900.000 kroner. Til asfalteringsarbeidet i år 2000 vil det gå med ca 800.000 kroner.

Bråsund bru

på fylkesveg 33 i Sokndal har store utgravingar under fundamentet. Difor måtte aksellasta i sommar skrivast ned frå ti til åtte tonn. Skadane vil bli reparert i haust, slik at brua på ny blir tillatt for ti tonns aksellast. Arbeidet er kostnadsrekna til 400.000 kroner.

Fylkesveg 780 i Tysvær

har asfalt som er i ferd med å gå i oppløysing. I haust skal Statens vegvesen bruka 400.000 kroner til forarbeid for nytt dekke. Asfalteringsarbeidet, som ein reknar med å utføra våren 2000, vil kosta omlag 500.000 kroner.

Fylkesveg 39 Myssa-Orrestad

i Sokndal er også i elendig forfatning og har dessutan ei svak bru. Brua skal vølast i haust og vegen skal utbetrast, slik at ein kan leggja nytt dekke til våren. 1,2 millionar kroner vil gå med til arbeidet i haust og asfalteringsarbeidet i 2000 vil kosta om lag 700.000 kroner.

Såmesund bru

på Kvitsøy har sidan 1. juli hatt redusert aksellast frå åtte til seks tonn. Det skal nå brukast 1,2 millionar kroner til opprusting, slik at brua på ny kan tola åtte tonn.

Halsne ferjeleie

i Finnøy kommune skal reparerast for ein million i 1999 og ein million i 2000. Utan opprusting kunne ferjeleiet blitt for farleg for ferjedrift innan eitt til to år.



Delar av fylkesveg 687 Hålandsosen - Østerhus er i elendig forfatning. I haust skal det skiftast ut masse og drenerast på dei verste strekningane, slik at ein kan leggja nytt dekke til våren.

Trafikksjef Svein Magne Olsen er glad for at Statens vegvesen nå får meir pengar i 1999 til kampen mot forfallet på fylkesvegnettet. Men han streker under at ekstraløyvinga berre er nok til å utbetra og forsterka dei mest kritiske punkta. Det oppstår stadig nye akutte problem. Mellom anna har ein i seinare tid fått nye utglidingar på fleire vegar. Trafikksjefen set si lit til at fylkespolitikarane vil løyva 20 millionar ekstra til fylkesvegane i kvart av dei komande åra, slik fylkesrådmannen har gitt signal om at dei bør gjera. Sidan 1994 har vegvesenet hatt ca 50 millionar kroner per år til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Dersom ramma blir auka til 70 millionar per år trur Svein Magne Olsen at ein kan halda forfallet i sjakk og ta vare på nedlagt vegkapital.

Vegvesen, båtliu og livskamp

Bjørn Johannesen har pågangsmot og entusiasme.

Det har han vist både i arbeid og fritid. I Stavanger seilforening arbeidde han 3000 dugnadstimar berre ved bygging av jollehamna på Sølyst. Ikkje minst viser han pågangsmot i kampen mot kreftsjukdommen.



TEKST OG FOTO: HARALD SEI.

Bjørn er fødd i 1948 og vaks opp på Storhaug i Stavanger. Mora, Bergit, var husmor og faren, Olav, var oppfinnar. Særleg utvikla han maskinar for fiskeforedlingsindustrien. Mellom anna laga han den første maskinen som Findus brukte til produksjon av beinfri filet.

Båt for 20 kroner

Olav Johannesen var også ein ivrig sjø- og båtmann. Det var ein interesse som Bjørn arva. Som tiåring kjøpte han sin første båt.

– Båten var 14 fot. Han låg på havbotnen ved Vassøy, og eg kjøpte han for 20 kroner. Eg sette han i stand. Så

kjøpte eg eit vrak av ein påhengsmotor for 10 kroner. Siste tida hadde han vore brukt til anker. Med hjelp frå far, tok eg motoren frå kvarandre og sette han saman. Me dreiv på ein vinter, men då våren kom sveiv han og han sveiv i mange år, minnes Bjørn.

«Hiv laus tamp -»

Bjørn viste så godt sjømannskap at han som tolvåring fekk låna faren sin båt til ferietur. Saman med to kameratar la han i veg. Dei hadde avtale om å ringa heim til foreldra kvar dag. Men då dei var komne til Bergen og han ringde heim, syns faren at det fekk klara seg. Bjørn flirer litt, når han tenkjer tilbake og fortel.

– Eg fekk klar beskjed. «Hiv laus tamp og kom deg heim din lortunge». Og heim drog me.

Draum og realitet

Bjørn tok realskulen og begynte på gymnaset. Han drøymde om å utdanna seg til ingeniør ved den tekniske skulen i Gøteborg, slik som så mange norske ungdommar gjorde på den tida. Slik skulle det ikkje gå. I januar 1968, då han gjekk i andre klasse på gymnaset, døydde faren. Dette var rett før folketrygda blei innført.

Familieøkonomien var dårleg. Bjørn søkte ein bank om 3000 kroner i lån, slik at han kunne fullføra gymnaset. Han fekk ikkje låna. Møtet med banksjefen var ei vond oppleving.

– Eg er ennå bitter over at ein banksjef skulle ha så stor makt. Der og då bestemte han: Din karriere stoppar eg. Og Bjørn fortel vidare: – Lånepapiret låg klart på banksjefen sitt bord. «Ta lånebrevet med heim og få under-

Bjørn på Stavanger seilforening si jollehamn med klubbhuset i bakgrunnen. Han la ned 3000 dugnadstimar under bygginga av jollehamna og utan hans innsats hadde prosjektet knapt nok blitt realisert.



Bjørn Johannesen på tur med seglbåten.
Privat foto.

skrifta til far din», sa han. «Far er død», svarta eg. Banksjefen tok tilbake papiret, gnurde det mellom hendene og kasta det i papirkorga. Etter juleferien møtte eg ikkje opp på skulen. Eg var heldig og fekk arbeid i Aksjetrykkeriet, der eg tidlegare hadde hatt sommarjobb.

«Flisegutt», kontorist og sjåfør

I 1970 blei Bjørn tilsett i Statens vegvesen. Den første tida var han med som «flisegutt», gjekk med stong og anna utstyr, skar hakk i lektene og spikka fliser. Ein av dei han arbeidde saman med var Per Skårland, som han var «flisegutt» for under stikkinga av ny riksveg 44 nord for Bryne. Per fekk han inn til vegstasjonen på Nærbo, og i tre år var Bjørn kontormann.

– Eg gjorde det meste, men arbeidet med lønningane var ein stor og viktig del av jobben. Me hadde grassat med folk, – opptil 40 mann på lønningslista. Eg hadde fire dagar til lønnsutrekninga og eg var aleine om arbeidet.

Bjørn har vore innoom fleire av vegvesenet sine arbeidsområde, men frå 1978 var han stort sett sjåfør. Det siste anlegget han arbeidde ved var på dei to første tunnelane på vegen til Austurdalen i 1994.

– Mens eg var der oppdaga eg at det var noko gale med helsa. Eg blei så trøyt, fortel han.

Kreft

I desember 1994 fekk han vita at han hadde kreft i skjoldbruskkjertelen. Etter kvart har sjukdommen spreidd seg til heile kroppen. Livsmot og livsvilje har han, og han

har kjempa hardt. Det same har legane. Fem gonger har han vore på operasjonsbordet. Ein gong låg han 12 timar i narkose, ein annan gong i ti timar. Han har hatt 50 strålebehandingar og vore gjennom 24 cellegiftkurar. I 1995 begynte Bjørn i arbeid ved vaktentralen på vegkontoret. Siste arbeidsperioden hadde han fram til sommaren 1998.

– Då blei det klart at det aldri meir ville bli arbeid på meg, slår han fast.

Leggja lista

Det siste året har han hatt nedturar, men har reist seg att og er framleis full av livsvilje.

– Det gjeld heile tida å ikkje leggja lista for høgt, seier han. – Dersom du legg lista slik at du får fleire gode dagar enn dårlege dagar, då har du ei viss tilfredsstillling. Det er ikkje så gale likevel. På den andre sida treng eg ikkje leita for å finna så mykje negativt at eg helst ikkje vil stå opp om morgonen.

– Har du mykje vondt?

– Eg kan gjerne meina ja og seia nei.

Arbeida mot same mål

Den dagen Rygjavegen er på besøk kallar Bjørn «ein god dag». Då samtalen kjem inn på Statens vegvesen; omorganiseringar, omstilling, effektivisering og anna, blir han skikkeleg engasjert. – Ingen entreprenør eller andre i Norge kan byggja og vedlikehalda vegar så godt som vegvesenet. Men me må læra oss å arbeida saman mot same mål, – og det har me problem med, seier han med ettertrykk. Bjørn har klare og til dels sterke meiningar. Han tenkjer tilbake:

– Internt i vegvesenet har eg nok av og til blitt oppfatta som negativ og kritisierende. Eg har stilt spørsmål og mange av spørsmåla har nok blitt oppfatta som utidige. Men eg har stilt spørsmål og kome med forslag for at vegvesenet skulle koma vidare og bli endå betre. Elles har eg alltid vore nøye med kva eg seier internt og kva eg seier til folk utanfrå. Utad har eg passa meg vel for å seia noko negativt om Statens vegvesen.

Jollehamna

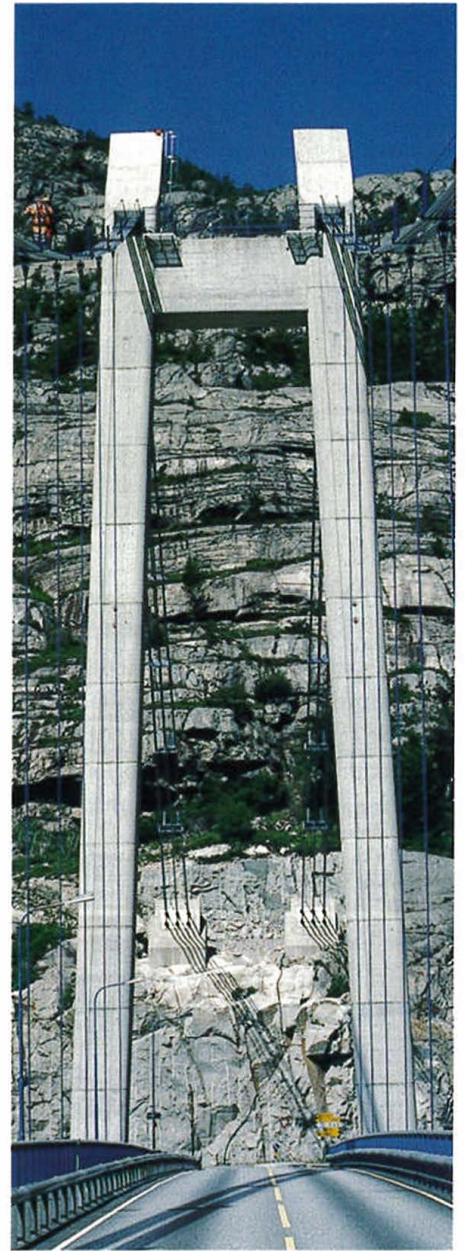
Etter ein lang prat, kaffi og kaker kjører me til Stavanger seilforening si jollehamn på Sølyst, den hamna som foreninga knapt hadde hatt utan Bjørn sitt engasjement. Då han blei æresmedlem i seglforeninga var det ikkje minst på grunn av innsatsen med bygging av jollehamna. Han er den tredje personen som har blitt æresmedlem i Stavanger seilforening sidan foreninga blei starta i 1917.

Etter at Bjørn gifta seg med Astrid Refve i 1973 har båt og sjø vore ein viktig del av livet for heile familien. Dei to døtrene, Marte som er 22 og Berit som er 18 år, fylgjer opp foreldra sin interesse. Berit starta med konkurransesegling med optimistjolle og har ein bronsemedalje frå NM.

– Me har reist rundt i seglarmiljøet, til nordisk meisterskap og andre store stemne. Det er eit flott miljø. Det er ei tid som ingen i familien nokon gong vil gløyma, smiler Bjørn og ser utover det flotte anlegget med garderobe og klubbhus. Han er stolt over det han ser, og han har grunn til å vera stolt.



Odd Njål Krumsvik (l.v.) og Ola Helleland hadde seg ein luftig spasertur på kablane i Lysefjordbrua i sommar.



I juli, halvanna år etter opninga av Lysefjordbrua, var Odd Njål Krumsvik og Ola Helleland oppe og gjekk på kablane mellom 60 og 100 meter over fjorden. Oppgåva deira var å sjekka tilstanden til brukablane.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

I mars i år var det garantisynfaring på Lysefjordbrua. Oppe ved brutårna vart det funne riss i kablane der malinga var flassa av. Det var desse skadane Odd Njål Krumsvik og Ola Helleland skulle sjå nærare på under den luftige spaserturen i sommar. Dei lokaliserte til saman 54 trådbrot i kablane, og i løpet av august skal det avgjerast korleis desse skadane skal handterast. Gunnar Nærum, som også var prosjektleiar for Lysefjordbrua, har ansvar for arbeidet. – Dette er u dramatisk, men det er klart me må reparera skadane på kablane.

I slutten av august skal me ha eit møte med folk frå Vegdirektoratet og kabelleverandøren der me skal drøfta kva me skal gjera. Oppe i brukablane er jo ein spesiell stad å arbeide, så korleis jobben skal gjerast er eg førebels usikker på. Å hengja der oppe å jobba er slett ikkje enkelt, seier Nærum. Han er litt overraska over at det er funne så mange brot i berekablane. – Eg veit ikkje kva dette kan skuldast. Vind og vær kunne kanskje vore ei forklaring, men brua har ikkje vore utsett for ekstreme vêrtilhøve. Uansett reknar eg med at det er ei garantisak, me har nesten tre år att av garantiperioden, seier Nærum. Brukablane er leverte av eit firma i Austerrike.

Skadane er i alle fall nøye kartlagde og ein fyldig rapport er levert til Vegdirektoratet. Krumsvik og Helleland hadde seg ein luftig tur i vakkert sommarvêr høgt over Lysefjorden, medan Hans Oddvar Bjønnum og Kolbjørn Grødem sto med fast grunn under føtene og målte opp koordinatane for kvart einaste trådbrot. Karane Krumsvik og Helleland kjende seg trygge og komfortable oppe i kablane, og det same kan dei gjera som kryssar fjorden på sjølve brubanen. Brua heng i 12 kablar av spesialstål, seks på kvar side. Kvar kabel er 97 millimeter tjukk og er bygd opp av 280 tynnare tråder som er tvinna saman. Skadane som er funne på kabelen er berre små riss i nokre av dei ytre trådane.



TEKST OG FOTO:
HARALD SEL

Rundkjøring i Eidekrysset på Karmøy:

Betre flyt og tryggare trafikk

Offisiell opning av ei rundkjøring er ikkje daglegdags. Men i Eide-krysset ved Kopervik var Karmøy kommune og Statens vegvesen ikkje snauare enn at både ordføraren og vegsjefen klypte over snora, for å markera ombygginga til rundkjøring.

Eidekrysset har vore eit ulykkespunkt, med tre registrerte personskadeulykker dei siste fem åra. I periodar med stor trafikk, har det dessutan vore vanskeleg å koma seg ut på riksveg 47 for trafikantar frå Kopervik. Nå blir det både færre ulykker og det blir slutt på dei lange køane. Anlegget i Eidekrysset har kosta omlag 1,5 millionar kroner. Av dette har Karmøy kommune betalt 900.000 kroner. I talen sin under opninga rosa vegsjef Tor Geir Espedal kommunen for den store satsinga på bygging av gang- og sykkelvegar og på trafiksikring.

Arne Sjursen var den første trafikanten etter den offisielle opninga, og han fekk blomar av ordførar Kjell Arvid Svendsen.



Vegsjef Tor Geir Espedal og ordførar Kjell Arvid Svendsen heldt kvar sin tale under opninga i Eidekrysset, men begge klypte over snora og dei erklærte i fellesskap rundkjøringa for offisielt opna. Spesialkonsulent Hans Foldal i Karmøy kommune og byggeleiar Tove Dirdal heldt i kvar sin ende av snora under seremonien.





*Johannes Bø, seksjonsleiar
på produksjonsavdelinga,
har vore aktiv i
brevduesporten i 15 år.*

Foto: Birgit Høiland Gudmestad



Duer i slag

I oldtida var dei ein del av den romerske krigsmakta. Krossfararane på 1100-talet stolte på dei. Så seint som under andre verdskrigen var dei i teneste for både Wehrmacht og dei allierte styrkane. No for tida er brevduer blitt hobby og kos, men evnen dei har til å finna vegen heim er like sikker som den alltid har vore.

TEKST: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD
FOTO: JOHANNES BØ

12–15 personar driv med brevduer i regi av Stavanger og omegn brevdueklubb. Tek ein med brevdueklubben på Jæren, er det om lag 40 entusiastar som aler opp brevduer og konkurrerer med kvarandre. Johannes Bø, som er seksjonsleiar på produksjonsavdelinga på vegkontoret, har vore aktiv i brevduesporten i 15 år og har nærare 30 store pokalar og massevis av mindre premiar som duene hans har flogne inn.

Teft og tolmod

– Eg har alltid likt fuglar. Då eg var liten fanga eg dei sjølv og hadde dei inne i bur. Opp gjennom åra har eg hatt fasanar, undulatar, papegøyer, gjæser, kalkuner og mange ulike hønsefuglar, fortel Johannes Bø. I dueslaget sitt heime på Randaberg har han både vaksne

fuglar som deltek i konkurransar, rugande duer med «barselspermisjon» og ungfuglar som enno ikkje er vaksne nok til å bli brevduer.

Det er krevjande å driva med brevduer, i alle fall om ein skal få gode resultat. Føring og stell er berre ein del av arbeidet.

– Ein må vita litt om duene, kjenna åtferda deira og vita når dei er i form, når musklane er på topp. Sender ein av garde ei due som snart skal leggja egg, til dømes, går det gale. Likeeins må ein ha system i avlsarbeidet. Ein må ha teft, rett og slett, meiner Bø.

Fort og langt

Korleis dei små fuglane kan ta seg fram så sikkert over så lange avstandar, er framleis litt mystisk. Det finst fleire teoriar om korleis duene navigerer.

– Eg har mest tru på jordmagnetismen. Fuglane kan kjenna, og navigera etter, dei magnetiske felt som finst rundt

jorda. Dei veit kor dei høyrer til, og søker seg alltid tilbake dit. Ei god brevdue flyg langt og fort, 150 kilometer i timen er ikkje uvanleg – rekorden er 300 kilometer i timen, fortel Johannes Bø. Når duene hans blir slepte i Bergen, er dei heime på Randaberg etter halvannen til to timar. Det er her konkurranse-momentet ligg. Via nøyaktige avstandsmålingar og avansert elektronikk les medlemmane i brevdueklubbane av kor lang tid ei due brukar på heimvegen. Medlemmet som eig den raskaste dua vinn tevlinga. Brevdueklubbane i Rogaland sender fuglane sine til andre klubbar andre stader i Norge og i utlandet, slik at duene kan bli slepte ut etter avtale. I år har fuglane til Johannes Bø teke seg heim att etter å ha blitt slepte lause på Valdresflya, ved Drevsjø, i Bergen, på Bømlø og i tillegg på eit par stader i Sverige. Av og til går det gale. Duene blir tekne av rovfugl, blir trøytt og gjev opp eller



rett og slett rotar seg bort og forsvinn. Ei sjeldan gong går det veldig gale. Då skjer det som i duemiljøet blir kalla katastrofeslepp, der hundrevis av duer kjem på villspor og ikkje finn heim. Akkurat kva som skjer i sånne tilfelle, er ikkje godt å vita. Kan hende er det uro i dei magnetiske felta, dersom det no er desse duene navigerer etter?

– Duene flyg i alle fall ikkje i lågt skydekke, og heller ikkje i mørke. Dei tek heller aldri ut når det er lågtrykk, sjølv om vêret er fint. Difor er det grenser for kor langt dei kan ta seg fram. Dei korkje et eller kvilar på turen, slik at ein strekning som dei ikkje kan flyga i ei økt, vil vera uoverkomleg, seier Bø.

Stor sport i utlandet

Det hender likevel at ei due på villstrå slår følgje med andre duer ho treff undervegs, og Johannes Bø har av og til hatt besøk langvegsfrå i dueslaget sitt. Særleg engelske duer som blir

slepte frå oljeinstallasjonar på britisk sokkel har ein tendens til å blåsa i land på Randaberg.

– Alle brevdUER har sitt eige «personnummer», slik at me kan finna fram til eigaren. Men oftast kan me berre lata fuglane kvila ut og eta, og så vil dei reisa vidare av seg sjølv når dei er i form til det.

Brevduesporten er ikkje så veldig utbreidd i Norge, men i andre land, til dømes i Belgia og Danmark, er det mange som driv med dette. Det er ikkje noko nymotens fenomen, heller, bortsett frå at i gamle dagar var brevdUER alvor – ikkje leik. Mange liv og store verdiar har vore avhengige av evnen dei små fuglane har til å finna vegen heim.

Duene har vorte sivilistar

– I år 43 før Kristus har ein romersk forfattar nemnd bruken av brevdUER i samband med krigføring.

Krossfararane i middelalderen oppretta eit regulært brevdUEpostsamband mellom Damaskus og Kairo, og brevdUER sto sentralt også under 2. verdskrigen. Då vart dei brukte på baa sider, fortel Johannes Bø.

Johannes Bø tek godt vare på fuglane sine og er levande engasjert i deira ve og vel. Men om han har noko personleg forhold til dei? Ikkje så veldig, meiner han. Ikkje slik folk kan ha til ein hund eller ein katt.

– Når ei due kjem tilbake frå eit langt slepp, kanskje som den einaste av ein heil flokk, så er det noko spesielt med akkurat den fuglen. Ho blir teken godt vare på. Men ei due kan leva i opptil ti år, og duefôr er dyrt, så det hender eg slaktar nokre fuglar når hausten kjem. Duekjøt skal vera ein delikatesse. Men brevduene til Johannes Bø hamnar ikkje på middagsbordet. Der går grensa. – Ikkje er det så mykje mat på dei heller...

Festmesse om, av og med kvinner

På messa Kvinner Viser Vei på Hamar 12.–15. august var det et mangfold av ytringer, fra seminarer med stor faglig tyngde til uniformert politi som dansa flamenco.

Midt i dette mylderet hadde også kvinnene i Statens vegvesen en naturlig plass.

Over 20 000 mennesker – flesteparten godt voksne kvinner – var innom messa i Vikingskipet.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Det er mange grunner til å arrangere ei kvinnehmesse hvert andre år, og en av dem er å synliggjøre hvor kvinner befinner seg i samfunnet og hva de gjør. Det hadde bedrifter og organisasjoner i nær sagt alle bransjer og fra alle deler av landet tatt konsekvensen av, og i

utstillingshallen i Vikingskipet var det stort mangfold i uttrykkene. Likevel ble slett ikke dette noen yrkesmesse, der ungjenter i starten av en utdannings- eller yrkeskarriere sank tips og råd fra medsøstre. De aller fleste av dem som besøkte messa, var godt over ungdomsskolealder. Svært godt over. – Vi har hatt en del besøk på standen vår, og har fått ros for at den er fin. Det har også vært unge jenter innom

som var interessert i muligheten for å få lærlingeplass i etaten. Men rekruttering har likevel ikke vært det som har dominert. Det vi satser på er å vise oss fram som en arbeidsplass med framtidsmuligheter – for kvinner. Det sa Margrethe Jansen som til daglig er å finne i vegsjefens stab i Vestfold. I 2001 skal Kvinner Viser Vei arrangeres i Stavanger. Rogaland fylkeskommune har et hovedansvar for dette arrange-



Sju kvinner og en mann fra Statens vegvesen Rogaland var på Kvinner Viser Vei. Fra venstre Eddie Westad, Liv Rettedal, Berit Thornes, Unni Johnsen, Birgit Høiland Gudmestad, Hilde Kloster og Inger Sønneland Eriksen. Oddveig Levang var opptatt på annet hold da bildet ble tatt.

(Foto:Finnmark fylkeskommune)



Statens vegvesen hadde godt besøk på sin stand. Margrethe Jansen (t.v.) og Bente Huseby, begge fra Vestfold, var to av dem som ga etaten et ansikt på Kvinner Viser Vei.

mentet. I gjennomføringa av årets arrangement var Statens vegvesen en hovedsamarbeidspartnerne til stiftinga Kvinner Viser Vei. Om etaten skal bidra til arrangementet også om to år, vil bli avgjort i løpet av høsten.

– Det viktige med Kvinner Viser Vei er at det blir satt fokus på det kvinner kan og gjør. Det er godt at toppledere og folk med god utdanning er villige til å bidra til messa og vise fram seg sjøl og

det de har oppnådd. Slik blir de rollemodeller som bane veg for andre.

Nettopp derfor er det også viktig å få inn de yngre kvinnene, sier Liv Rettedal som er opplæringsansvarlig ved Statens vegvesen Rogaland. Hun deltok også på årets messe.

– På messa i Hamar var det flest voksne kvinner. Derfor ser jeg Kvinner Viser Vei i Stavanger i 2001 som en gylden anledning til å få jenter med – gjerne

med utradisjonelle tilbud og aktiviteter. Det sosiale fellesskapet rundt messa er også veldig viktig. For meg består mye av utbyttet av messa i at jeg treffer kollegaer i en annen sammenheng enn den tradisjonelle. Vi får sjanse til å diskutere andre problemer enn de rent faglige, eller vi kan nærme oss de faglige spørsmålene fra en annen vinkling enn den vi har til daglig, sier Liv Rettedal.



Umni Johnsen (f.v.), Oddveig Levang og Berit Thornes knipsa i urtehagen på Domkirkeodden i Hamar på et av de 34 seminara som var tilgjengelige for messedeltakerne.

Jentene er på veg inn i vegvesenets sandkasse. To år gamle Line Appelon Manum fant seg godt til rette blant trafikkskilt og anleggsmaskiner.





Kvinner på bred og smal veg

I Hedmark er det slik at det sitter to kvinner på toppen. Biskop Rosemarie Köhn administrerer den smale veg, og vegsjef Helen Aa. Wigdel har ei fast hånd om det som angår den brede veg. Slik introduserte Sidsel Sandelien, etatsdirektør i Vegdirektoratet, to av foredragsholderne på vegvesenets eget seminar på Kvinner Viser Vei.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

– Vi oppfører oss som uregelmessige verb i trafikken. Likevel har vi en tendens til å planlegge som om vi var standardmennesker. Men alle, unge, middelaldrende eller gamle engangsfenomener som vi er, opplever trafikken ulikt og mestrer situasjoner mer eller mindre godt. Biskop Rosemarie Köhn var hedersgjest på seminaret «Trafikk og etikk» på Hamar. Sammen med vegsjef i Hedmark Helen Aa. Wigdel og forsker Dagfinn Moe fra SINTEF holdt hun deltakerne våkne og engasjerte i to intense lørdagsettermiddagstimer.

Tilsto rattsoving

Biskopen starta med en bekjennelse. Köhn har en gang sovna bak rattet. Men hun kom fra ulykka uten større skader, og forsikret tilhørerne om at

hun har lært av hendelsen. Resten av foredraget gjennomførte hun ved å stille flere spørsmål enn hun kom med svar.

– Vi må jobbe litt med grunnlaget vårt, definere hvilket menneskesyn som ligger bak de lovene og reglene vi har – ikke bare utarbeide nye forskrifter. Hva er den høyeste verdi for oss? Helse? Rettferdighet? Kjærlighet? Livet selv? I vårt samfunn er «fart» en verdi som er rangert svært høyt. Personlig og kollektiv effektivitet er viktig, det øker avkastning og inntjening i samfunnet og vi har ei forestilling om at dette må skje så fort som mulig.

– Men er det virkelig en verdi i livet å rase rundt for å rekke mest mulig? spurte Köhn.

En annen verdi vi setter høyt er «spenning». Fart er gjerne knytta til spenning, og mange lever ut dette behovet på landevegen. Omkostningene er tap av helse og liv.

– Har dette spenningsbehovet noe med

Til daglig administrerer de henholdsvis den breie og den smale veg i Hamar og Hedmark, men i spørsmålet om etikk i trafikken seilte de i samme leia. Biskop Rosemarie Köhn (t.v.) og vegsjef Helen Aa. Wigdel. Til høgre adferdsforsker Dagfinn Moe.

livsappetitt å gjøre eller har det med angst å gjøre? Livet er kort og vi må rekke mest mulig. Det er farten som dreper, men farten gjør seg ikke sjøl. Hvem gjør farten?

Udelegerbart ansvar

Rosemarie Köhn la vekt på at vi alle er unike – engangsfenomener, kalte hun oss – og stilte til slutt spørsmålet om hvordan vi kan omsette synet på menneskets unike verdi til praktisk handling. Hennes svar på dette var å tenke gjennom vår egen holdning og sjøl ta på oss ansvar.

– Det individuelle ansvaret kan ikke delegeres. Jeg har ikke så mye tro på mer tvang og sterkere lovregulering.

– Vegvesenet bør sette ned ei futuristisk gruppe som forholder seg til veg og kultur i neste århundre.

SINTEF-forsker Dagfinn Moe

– Vi må diskutere verdigrunnlaget, men det må ikke bli en ny verdikommisjon ut av dette her!

Biskop Rosemarie Köhn

– Vi har bøker som omhandler etikk i fjøset, men vi har ingen bok om etikk i trafikken.

Vegsjef Helen Aa. Wigdel

– Det må være samsvar mellom menneskestANDARD og kjøretøystANDARD.

Biskop Rosemarie Köhn

– BMW-konsernet har begynt å bygge inn fartssperre i sine biler. Men den kobler ikke inn før ved 250...

SINTEF-forsker Dagfinn Moe

– Skal vi haste til hytta på fjellet og være halvdøde både når vi kommer fram og tilbake, eller skal vi rusle rundt neste sving og snuse på noen markblomster?

Biskop Rosemarie Köhn

Den løsningen får meg til å tenke på det gamle salmeverset: «Tvang til tro er dårers tale...»

Rock'n roll

Atferdsviter Dagfinn Moe så på vegen som sosial arena og som kulturfenomen. For motorsykelklubber, bilklubber, organisasjoner av ulike slag, veteranbilklubber og mange andre spiller vegen en vesentlig rolle som sosial arena.

– Vegen er et hav som vi elsker å bade i, var en av hans spissformuleringer. Han underbygde den ved å vise til tallrike rocke-tekster, musikkvideoer, filmer og litteratur der fart, spenning og veg er vesentlige tema. I en slik sammenheng vil ikke et skilt med budskap om å sette ned farten, treffe noen hjemme.

Moe hadde også noen tankevekkende tall å minne tilhørerne på:

– Når en jumbojet styrter og alle blir drept, gjør det djupt inntrykk på oss. Men om vi tenker oss at de 45 000 menneskene som omkommer i trafikken hvert år i Europa i stedet skulle omkommet i flyulykker, måtte det ha styrtet tre jumbojetfly i uka med 300 passasjerer i hvert. Ville luftfarten overlevd som næring om det hadde vært tilfelle?

Vår personlige nullvisjon

Vegsjef Helen Aa. Wigdel tok for seg nullvisjonen, og det faktum at den kan virke uoppnåelig. Likevel har vi alle sammen en nullvisjon for oss sjøl og våre nærmeste.

– 12 000 av oss skades i trafikken i løpet av året. Hvordan blir vi med i den trekningen? Hvordan unngår vi å bli trukket ut? Klarer vi ikke å ta inn over oss et helt nytt verdigrunnlag, må vi akseptere ulykkene. Skal vi få til et slikt kvantesprang i trafikksikkerhetsarbeidet som nullvisjonen innebærer, er det mange motbakker å gå. Det er ikke gjort i en håndvending å endre på dette, hverken individuelt eller kollektivt. – Statens vegvesen tar ansvar for vegen og trafikken i arbeid for et bedre samfunn. Det innebærer ikke at vi bare tar ansvar for det tekniske, vi har også et formidlingsansvar, slo vegsjef Wigdel fast.

Vegvesenet i Rogaland har peika ut Jan Geir Fjogstad som sykkelkoordinator.

Opgåvene hans spenner frå publikumsrettlegging til arbeid med byggjeplanar for sykkel- og gangvegar.

TEKST: BERIT LUNDE
FOTO: HARALD SEL



Jan Geir Fjogstad

Sykelkoordinatoren

I desember i fjor vart Jan Geir Fjogstad sykkelkoordinator i Statens vegvesen Rogaland. Det var Vegdirektoratet som bad om at fylka fekk ein person til å koordinera sykkeltiltak. Noko av bakgrunnen var at sykkelbruken mellom vaksne aukar. Fjogstad meiner det er viktig å ivareta desse trafikantane sine interesser, som på mange måtar skil seg frå interessene til barn og ungdom på sykkel. Sidan desember i fjor har sykkelkoordinatoren hatt jamnleg kontakt med publikum, som han etter beste evne har forsøkt å hjelpa.

– Dei saknar kanskje skilting, meiner ei strekning treng gang- og sykkelveg eller har konkrete spørsmål som gjeld trafikkreglar eller i samband med sykkel i vegen-aksjonen i fjor. Han har ikkje hatt spesielt stor pågang frå turistar no i sommar, men nokre har han likevel vore i kontakt med. – Ein litt artig episode vart det jo då arge tyskarar som hadde sykla Rv 44 langs Gandsfjorden, ringde og klagar over at dette slett ikkje var nokon «skjønne kystveg», seier han smilande. Dei hadde nok sykla feil veg, for det er Nordsjøvegen som i marknads-

føringa blir omtalt som ein vakker kystveg.

Når han får konkrete spørsmål frå publikum om t.d. gang- og sykkelvegar, sjekkar han transportplanar og kontaktar kommunar for å høyra korleis prioriteringa er for den aktuelle strekninga.

– I kontakten med publikum kan eg òg i enkelte tilfelle informera om trafikksikring, seier Fjogstad, som førebels ikkje har gått aktivt ut med sykkelinformasjon til skular o.l. Ti dagsverk har han sett av i årsplanen til sitt arbeid som sykkelkoordinator, og ein del av denne tida brukar han til sykkelrelatert arbeid lokalt. Dette kan vera å sjå på detaljar i byggjeplanar, som at sikta er god, om skiltinga er tilfredsstillande, at kantsteinen ikkje er for høg osv. Ut frå dette kjem han med forslag til forbetringar. – I tillegg kunne me sikkert gjort mykje med våre eigne haldningar innan etaten for å få tilsette til i større grad å bruka sykkel, trur Fjogstad. – Målet må vera at me brukar sykkelen av praktiske og helsemessige grunnar, sjølv når det ikkje pågår nokon sykkelaksjon, seier han.

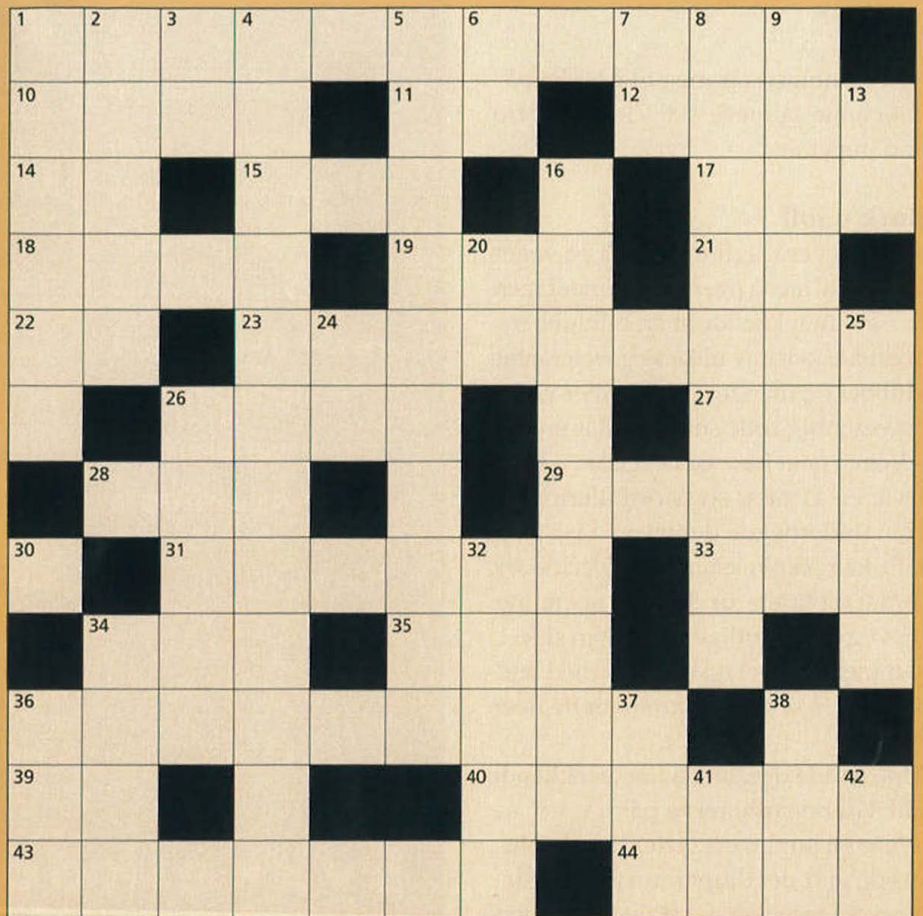
KRYSSORD

VANNRETT

1. Åre
10. Men
11. Hes
12. Bib.person
14. Svein Larsen
15. Øybeboer
17. For
18. Innvoll
19. Reise
21. Løfte
22. Filmfigur
23. På planter
26. Avskjær
27. Jentenavn
28. Eier
29. Statsoverhode
30. Infinitivsmerke
31. Tiltrekkende gjenstand
33. Overbygning
34. I Vestfold
35. Hale
36. Pynt
39. Hast
40. Mygg
43. By i USA
44. Kna

LODDRETT

1. Slektnng
2. Merke
3. Ordne
4. Juglet
5. Voldsom
6. Sår
7. Pron.
8. Språk
9. Blomst
13. Dansk husdyr
16. «Kaptein»
20. Pol. parti
24. Naske
25. Intrige
26. Folkeslag
32. Tegneseriefigur
34. Underlag
36. Utdanningsinstitusjon fork.
37. Vokse
38. Bilde
41. Byge
42. Drikk



nr. 4/99 B O K M Å L

Løsningen på kryssord nr. 4/99 sendes til:

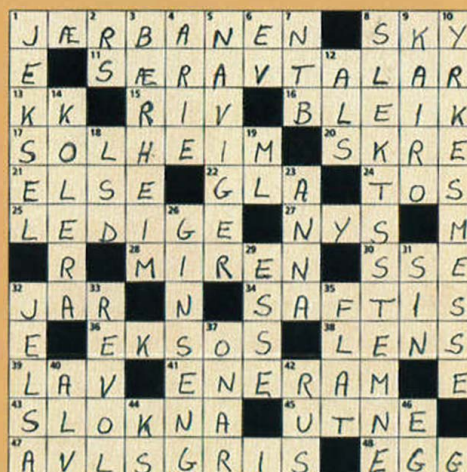
RYGJAVEGEN

Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 23. september 1999

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 3/99

Vinnere av kryssord nr. 3/99

Else Britt Kvinnesland
Jørpeland

Eli Undheim
Nærbø trafikkstasjon

Vinnerne får tilsendt en klokkeradio

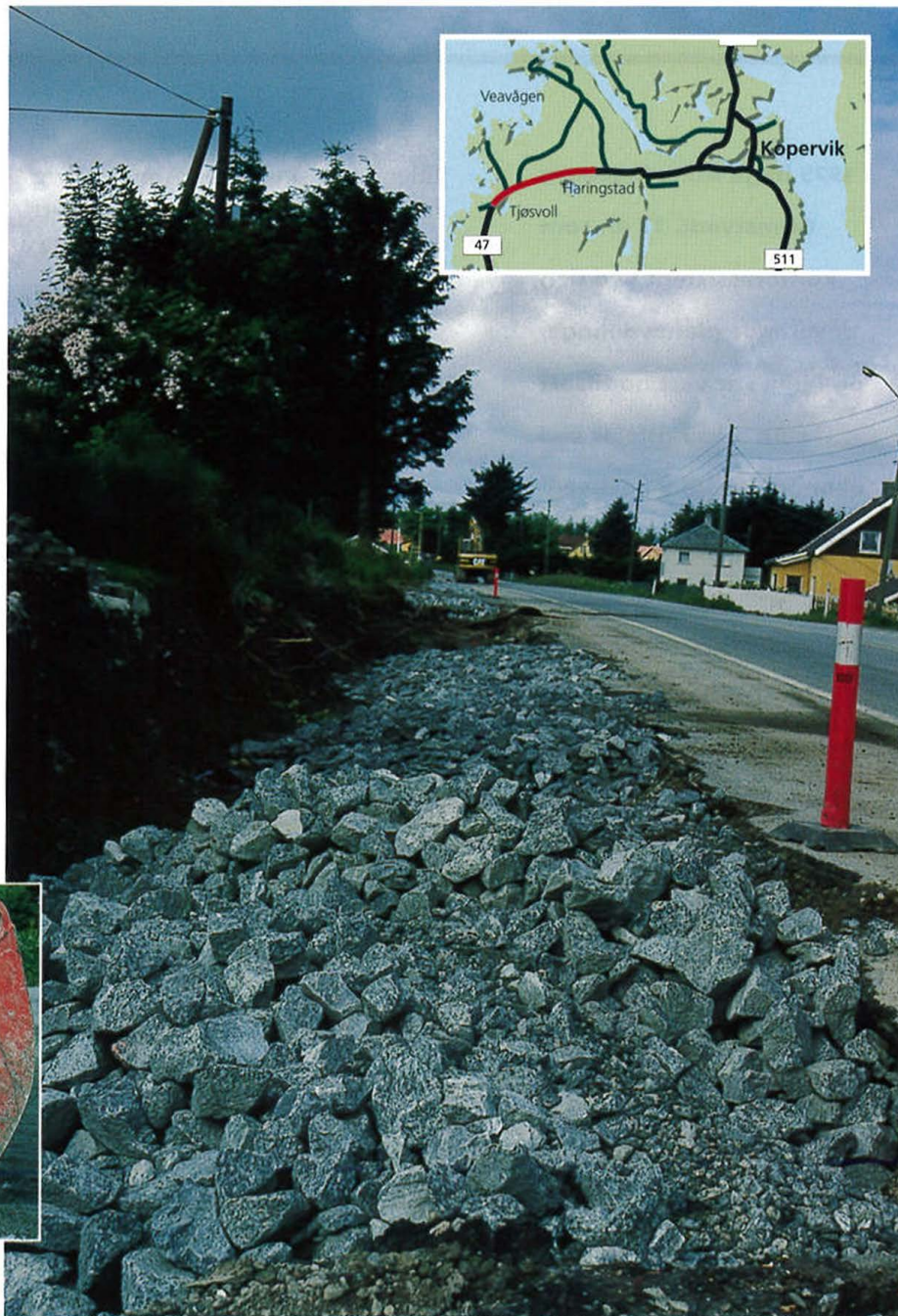
Ein ny gang- og sykkelveg er under bygging på Karmøy.
Det gjeld ei strekning på 2,3 km langs riksveg 47 mellom
Hardingstad og Tjøsvoll. Anlegget skal vera ferdig på
ettervinteren neste år.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Ny gang- og sykkelveg på Karmøy

Vegen vil kosta i underkant av 11 millionar kroner og er ein del av den såkalla Karmøy-pakken. Finansieringsavtalen mellom Karmøy kommune og Statens vegvesen for dette prosjektet fastset at kommunen skal betala fire millionar kroner og vegvesenet skal finansiera resten. Gang- og sykkelvegen skal stort sett fylgja riksvegen. Denne strekninga blir brukt av ganske mange fotgjengarar og syklistar. Frå dei som bur i området har det difor lenge vore ønske om betre og tryggare veg for mjuke trafikantar. Riksveg 47 mellom Hardingstad og Tjøsvoll grensar inn til fleire hus og hagar. Langs desse blir det for ein stor del sett opp mur av naturstein.

Langs eigedommane på strekninga blir det sett opp mur av naturstein. Det er Edvin Skjølingstad som skjuler seg bak hjelmen.



Frå gang- og sykkelveganlegget nær Tjøsvoll.



Ny utfordring – ja takk!

I 1979 byrja Anne Ingeborg Grimstvedt, 17 år, som kontorassistent ved den dåverande planavdelinga, og i juni i år vart ho tilsett som seksjonsleiar ved økonomiseksjonen på vegkontoret. 36 år gammal er ho i dag ein ung og erfaren veteran i vegvesenet, som i tjuve år har takka ja til stadig nye utfordringar. Flink og jordnær med eit enormt pågangsmot er karakteristikkar ho får frå folk som kjenner henne.

TEKST: BERIT LUNDE
FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Etter grunnskulen tok Anne eittårig handelsskule, og då den var fullført, var det på tide for Randaberg-jenta å søkja jobb.

– Det var så godt om arbeidsplassar den gongen, minnest ho. – Eg var livredd for å få jobb med ein gong, slik at eg ikkje fekk ferie – for ferie skulle eg ha! fortel ho med eit smil.

Saman med ei venninne gjekk ho til arbeidskontoret, der dei først fekk tilbod om ein seksvekers praksisperiode innan kontorlag, og slik hamna dei begge i Statens vegvesen, kor dei framleis arbeider.

– Tenkte du den gong du byrja at du skulle bli så lenge i vegvesenet?

– Nei, det gjorde eg ikkje. Eg hugsar eg møtte ei som hadde vore tilsett i fem år, og syntest det verka som uendeleg lang tid på ein og same arbeidsplass, fortel ho.

– Når eg tenkjer tilbake på det, kan eg slett ikkje skjønna kor dei tjuve åra eg no har vore i etaten eigentleg har vorte av, legg ho tankefullt til.

Godt mottaken

– Korleis var det å koma som 17-åring og byrja i Statens vegvesen?

– Eg synest eg fekk ei svært god mottaking, seier Anne, – og eg fekk mange ulike oppgåver, og lærte slik å bli kjend med etaten, fortel ho.

– Men som ny var det sjølvstendig ikkje

alltid så lett å hengja med, og nokre tabbar vart det nok. Eg hugsar spesielt ein gong då eg hadde ansvaret for å ta telefonar på motorvegseksjonen.

«Honoré,» vart det berre sagt i den andre enden av linja, og eg forklarte så godt eg kunne at eg var ny, og dessverre ikkje hadde kjennskap til dette «fenomenet». Me har ledd mykje av at eg ikkje forstod at dette var eit namn, som på toppen av det heile tilhøyrd ein tilsett her i vegvesenet, seier ho.

– Likestillinga var vel ikkje komen særleg langt i vegvesenet på den tida du byrja. Hadde du opplevingar som kunne tyda på det?

– Nei, men eg trur nok det var meir utbreidd innanfor dei tekniske fagområda. Det merkantile miljøet var alt temmeleg kvinnedominert, og er det i endå større grad i dag, seier ho.

Allsidig arbeid

Anne var kontorassistent fram til 1982, då ho vart tilsett som kontorfullmektig ved rekneskapsseksjonen, ei stilling ho hadde til ho i 1988 vart konsulent på rekneskapsseksjonen og leiar for fakturaeininga. Sidan ho vart konsulent, har ho heile tida vore fast vikar for seksjonsleiar, og har i lengre periodar vore ein nøkkelperson når det gjeld drift, utvikling, implementering og opplæring i nye dataløysingar (Krøsus og Økosys).



Vart seksjonsleiar etter tjue år i Statens vegvesen

I 1992 skifta Anne igjen arbeidsfelt, og vart no, i tillegg til å vera systemansvarleg for edb-systemet, faggruppeleiar for rekneskapsanalysen. Fram til 1997 hadde ho denne stillinga, men rakk òg å engasjera seg sterkt i utviklinga av det nye edb-systemet Økosys, som i konkurranse med Krøsus vart det edb-systemet vegvesenet valde å ta i bruk, og framleis brukar. Dette arbeidet, som i hovudsak gjekk føre seg i Vegdirektoratet, deltok ho i frå 1994–1997. I 1998 vart ho fungerande seksjonsleiar for økonomiseksjonen, og fungerte fram til juni i år, då ho vart fast tilsett i stillinga.

Spennande arbeidsplass

– Dersom du verkeleg ønskjer det, får du utfordringar i vegvesenet, seier Anne, som sjølv har vore innom alt frå sentralbordteneste og kontorarbeid til teikning, vegstikking og anna utarbeid.

– Det var særleg den første tida på motorvegseksjonen at eg fekk så ulike oppgåver, og dermed kom i kontakt med og vart kjend med folk på alle nivå i etaten, fortel Anne.

Men også seinare har ho fått høve til å knyta nye kontaktar, både lokalt og i etaten på landsbasis, og ho meiner eit godt nettverk er svært viktig, ikkje minst i den jobben ho i dag har som seksjonsleiar.

– Du fortel at ein får utfordringar i

vegvesenet, men har du ikkje gjort noko sjølv for å nå dit du no er komen?

– Det er klart: Eg klarar aldri å la vera å engasjera meg viss noko interesserer, og eg spør om å få delta i arbeid eg finn spennande. Kan eg vera med på å utvikla, eller for den saks skuld endra eller snu noko, er eg nøgd, seier ho.

– Det faktum at noko har blitt gjort på ein spesiell måte lenge, tyder ikkje alltid at det ikkje finst andre og betre løysingar, seier ho entusiastisk.

Av arbeidsoppgåvene som seksjonsleiar kan nemnast økonomisk rådgiving, budsjettansvar, personalarbeid, arbeid med årsplanar og kvalitetssikring. Kva oppgåve, eller oppgåver, set ho mest pris på?

– Eg synest det er veldig interessant å arbeida med økonomisk rådgiving og økonomiløysingar, seier Anne, men trekkjer også fram personalarbeidet, som ho meiner byr på store utfordringar på alle plan.

– Ønskjer du deg av og til bort frå ansvaret?

– Eigentleg ikkje. I korte augneblink kan eg nok misunna dei som ryddar frukostbordet på eit hotell og dermed er ferdig med jobben, seier ho, – men eg hadde nok ikkje trivst med berre rutinearbeid.

I tillegg til alle arbeidsoppgåvene og alt ansvaret jobben inneber, står Anne på flyttefot i desse dagar, og skal saman

med sambuaren flytta inn i eit eldre, sjølvrestaurert hus like ved byfjorden i Stavanger, så ho får nok ikkje fritidsproblem heller i tida framover. Kanskje blir det til og med lita tid til å dyrka hennar store hobby, porselensmaling.

Utdanning undervegs

Eg undrar meg litt over at denne energiske, ressurssterke og tydeleg lærevillige kvinna ikkje gjekk vidare på den teoretiske veggen.

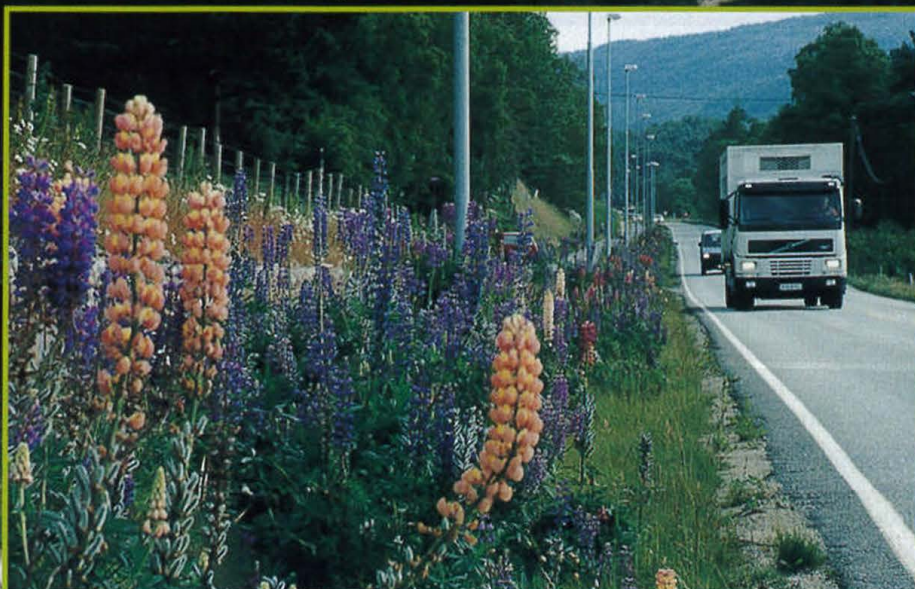
– Eg har jo hatt mange kurs og fått kontinuerleg opplæring under vegs i karrieren, og så lenge eg klarar å gjera jobben min tilfredsstillande, ser eg ingen grunn til å utdanna meg vidare. Men kjem den dagen at det blir stilt krav om det, anten formelt eller fordi eg ikkje heng med lenger, så set eg meg gjerne på skulebenken igjen, seier ho.

– Ein annan ting er at teoriane ikkje alltid stemmer overeins med realitetane ein møter i arbeidslivet, legg ho til, og nemner som døme at ein i vegvesenet har forvaltning og bevilgningar å ta omsyn til, samt at ein opererer med to rekneskapsprinsipp, fortel ho. Eitt er i alle fall sikkert: Finn Anne ut at ho vil perfeksjonera seg på eitt eller fleire område, så gjer ho det, anten det skjer internt eller gjennom ein lærestad.

For ho er, seier alle eg har snakka med, svært målretta når ho har bestemt seg for å gjennomføra noko.

HAGEN I VEGKANTEN

TEKST OG FOTO: ARNE G. VASBØ



Lupinene langs rv 13 mot Hogstadkrossen vekker oppsikt. Vakkert mener mange, andre er mer betenkt. Blir det for volsomt med hageblomster i fri natur? Hva hvis de sprer seg over alt?

«Kjærligheten får en dypere mening den dagen vi forstår at kjærlighetens gjenstand kan mistes»

Fritt etter professor Tøllak B. Sirmes.

Omkring 1985 i Vejle, Danmark. Grytidlig, lun sommermorgen. Har hentet ferske rundstykker, melk og Politiken. En stille frokost mens leiren våkner til liv.

«Jeg fikk en enkel oppgave da vi var arrangører for barnas sommerleir,» leste jeg i dagens kronikk. «Den eneste min kone ville betro den travle far var å plukke friske markblomster til bordene der børnene fikk sin morgenmad. Et enkelt oppdrag, mente jeg. Hvilket sjokk det ble da jeg gikk til min barndoms grønne bekkeleie, og langs kanten av den gamle grusvei der vi syklet som barn. Der var ingen blomster å plukke.

Jeg konstaterte til min forferdelse at vi i Danmark er ved å avlyse markblomstenes blomstring! Vår effektive bruk av sprøytemidler til landmannens beste, bærer skylden» Reisen brakte oss forbi blomsterenger som klatret mot mektige fjell i Østerrike og til Italias glødende valmuemarkar. Plutselig forsto jeg hva Norge kunne miste.

La de tusen blomster blomstre



Jakob Høyland

–Vi har nok endret vår oppfatning av godt grøntvedlikehold ganske ettertrykkelig i de siste ti årene, sier Jakob Høyland. For noen år siden sprøytet vi gift mot det vi mente var ugress. På samme måten sloss vi mot løv og kratt som tok sikten fra oss langs vegnettet. Dette var effektivt, men ikke særlig pent. Publikum var ikke glad for høstfarger midtsommers og klaget på giftbruk. Bøndene var på vår side. De likte ikke at vegvesenet drev med store felter der ugress vokste fritt og spredde frø inn over jordene. Med årene økte fokuseringen på giftfritt miljø. I en slik situasjon ble bruk av gift etter hvert umulig. Vedlikehold

av grøntarealene er i dag en del av vegvesenet sine miljøtiltak. Vi har fått store parkliknende anlegg med planter og gressplener, vi har beplantninger i vegkryss og rabatter. Langs vegnettet skal kantene holdes rene og velstelte. Kostbare saker!

– Kan dette gjøres kostnadseffektivt samtidig som vi beholder det vakre?

– Nøkkelen til et vellykket og økonomisk grøntvedlikehold ligger i å sette inn tiltak før problemene oppstår. Da er de overkommelige. Da må vi ha kunnskaper om vegetasjonen sin livssyklus, og vi må ha mulighet til å sette inn tiltak på det rette tidspunktet. Naturen lar vekstene leve sitt eget liv, den venter ikke på oss. Dersom vi venter for lenge, kan det kreve omfattende og kostbare tiltak for å komme å jour



Paddå som beiter gressplen

Vi treffer Kjell Bjørnevoll på Storsheia rasteplass. – Jeg slår gressflater over hele sørfylket, sier Kjell, fra Åna Sira til Randaberg. Dette gjelder rasteplasser, kanter og trafikkøyer. Nok å gjøre. Han er ute med ny redskap – «Paddå». Maskinen «tygger» gressmark og etterlater seg plen. Helhetsinntrykket av jobben er bra. Slåmaskinen transporteres i bil mellom jobbene. Kjell mener at vi må beholde gressflatene. Frisk, fin farge med rolig og rent utseende. – Gressplenene kan vi beholde rundt bymessige strøk, sier Jakob Høyland, men det er dyrt å holde dem ved like. Vi er nødt til å vurdere dem i forhold til de midlene vi har til rådighet. Dersom vi klarer å få fram blomstrende gressmarker med minimalt vedlikehold, er ikke dette noen dårlig erstatning heller?

Disiplin i grøntvedlikeholdet?

For den som ferdes langs vegene kan det være et trist syn å se at vakre anlegg mangler nødvendig vedlikehold, eller at omgivelsene mangler det. Små mangler kan svekke helhetsinntrykket kraftig. Dersom vedlikeholdet svikter, er det fordi vi ikke skjønner dette med naturens rytme, klarer vi ikke å følge opp eller vil vi ikke? Forklaringene vi får går blant annet på mangel både av penger og ressurser. Folk skal være kontinuerlig sysselsatt. Det er ikke bare å kaste fra seg et arbeid fordi høymolen behager å frø seg. Mangel på maskiner og tømme-plasser er andre årsaker til at vedlikeholdet kan være ute av takt med utviklingen. Men, alle er enige om at et fint grøntanlegg er et velpleid grøntanlegg – og at det er målet.

Marker med hvitkløver og andre blomster er en god erstatning for veltrimmede gressplener.

igjen. Det kan også vise seg at et problem ikke lar seg løse før et nytt år er lagt bak oss.

– Hvordan ser du for deg en vakker vegkant?

– Den ideelle vegkant er den med lav og naturlig gressmatte, med innslag av lave og allsidige naturblomster.

Vekster som tistel, hundekjeks, karve og høymol vokser fort og dominerer ofte om våren. Hvis vi slår området før disse plantene setter frø, rydder vi dem ut. Metoden er å slå i ca 15 cm høyde tidlig i vekstsesongen. Det samme gjelder fjerning av busker og kratt.

Senere kommer sommerens blomster opp. Tiriltunge, kløver, blåklokker og andre lave sorter vil stå og lyse mellom gressstråene. Klarer vi å etablere en gressvekst av lave og vevre gressarter, vil fordelingen blomster og gress ta seg godt ut på vegkanter og skråning.

– Og dermed er vi ferdige?

– Nei, om høsten må denne blomsterenga bort. Da skal vi slå så sent at blomstene har fått satt frø. Gresset må fjernes slik at slåtten ikke blir gjødsel for jorda. På sikt vil et magert jordsmonn holde dette kretsløpet i naturlig balanse.

– Er gift ute av bildet?

– Vi bruker litt ugressmiddel selektivt på plantefeltene.

Uten dette må vi gi opp. All vår bruk av gift skal journalføres fra år 2000. Her er vi svært nøye på lover og forskrifter.

– Jeg innbiller meg at aldri har jeg sett mer løvetann enn i år. Raser ikke bøndene?

– Nei, de takler løvetannen. Hvis derimot de høge vekstene får sette frø, da tåler disse frøene en kumage og blir sådd ut igjen med gjødsel om våren. Dette understreker hvor viktig vårt opplegg om å vedlikeholde grøntarealene i samsvar med vekstsesongen egentlig er, både for oss og våre naboer i bondeyrket.

Sykkelgruppe for å delta i Birkebeinarrittet

Det var ein målmedviten gjeng som i mai i år deltok på den første treninga til den nyoppretta sykkelgruppa i Statens vegvesen Rogaland. Målet med treninga var å delta i Birkebeinarrittet.

TEKST: BERIT LUNDE
FOTO: BRIT ELVE STRAND

Det var i desember i fjor at Tove Dirdal og Finn Estensen kom til å snakka om at det skulle vore morosamt å delta i Birkebeinarrittet, og dei sende ut ei melding til alle tilsette med spørsmål om dei var interesserte i å byrja å trenast for å delta i rittet.

Så mange som 19 personar sa seg interesserte i å vera med. Tolv av desse, to kvinner og ti menn, var mellom dei rundt 7000 deltakarane i Birkebeinarrittet 28. august. (Me kjem tilbake med reportasje frå rittet i neste nummer av Rygjavegen.)



Då gruppa arrangerte sykkeldag på Bærheim, kunne ein få prøva seg på ulike sykkeltypar. Her er det Odd Magne Sørfossmo som testar ein trehjuls sykkel.

Faste treningar

Gruppa hadde si første trening 10. mai, og har sidan då trent stort sett kvar veke. Tove Dirdal, som er oppmann for gruppa, fortel at det er seks til åtte personar på kvar trening. I tillegg trenar to frå Helleland (i Eigersund) for seg sjølv. Dei er alle i aldersgruppa frå 25 til 45 år.

– Me sykklar turar som varer i alt frå halvannen til fire timar. Dei lengste turane legg me til laurdagar, fortel Tove, og meiner så pass hard trening må til. – Dei fleste av oss har aldri deltatt i noko ritt før, og mange har ikkje sykla mykje i det heile, så me treng trening både for kondisjonen sin del og når det gjeld å tilbringa mange timar på eit sykkelsete, seier ho.



Tre av medlemmene i sykkelgruppa: Heidi Skjerahaug, Leif Arild Kvalevåg og Magne Langeteig.



Mest terrengsykling

Dei prøver å sykla mest mogeleg i terrenget, og då har Sandnes vist seg å by på dei beste turalternativa, sjølv om dei i byrjinga prøvde å ta utgangspunkt i Stavanger og Sandnes annankvar gong. – Kva hender om nokon ikkje klarar å hengja med? – Me ventar på kvarandre, for det varierer kor godt trente me er, men det er utruleg fint å sykla saman, for då blir ein med i dragsuget og motiverer kvarandre, seier ho. – Dessutan er det jo lov å snu, men det er det hittil ingen som har gjort, legg ho til. God førebuing til «styrkeprøven» var det også då sykkelgruppa deltok i Nord-sjørrittet, som er om lag like langt som Birkebeinarrittet, men går i mindre kupert terreng og har færre stigningar. Etter som mange ikkje hadde sykla aktivt tidlegare, har dei fleste kjøpt nye terrengsyklar, hjelmar, klede og anna utstyr, og gruppa har forhandla seg fram til gode avtalar og kvantumsrabattar på dette.

Godt miljø

– Miljøet er heilt fantastisk i sykkelgruppa, meiner Tove, og ein annan syklist som dukkar opp under intervjuet, samtykkjer utan å blunka. – Me «backar kvarandre opp» og har det kjempefint i lag, seier dei, og legg særleg vekt på at den positive stemninga som rår, har gjort det lett å dra gruppa i gang og halda treningsnivået oppe. – Det er nok å gje eit like vink, så stiller folk opp, anten det gjeld dugnad eller

Oppmann i sykkelgruppa Tove Dirdal i aksjon med loddsal under sykkeldagen på Bærheim vegstasjon. Arild Netland prøver lykka mens Torleiv Haugvaldstad ser litt betenkt ut. Har han sløst bort masse pengar utan å vinna?

andre ting, fortel Tove, og nevner sykkeldagen på Bærheim som eit godt døme på innsatsviljen i gruppa.

Bruk hjelm

Men trass i – eller kanskje på grunn av – den store iveren syklistane legg for dagen, har ikkje den unge gruppa klart å halda seg heilt skadefri dei tre månadene ho har eksistert. – Me har hatt to tilfelle av det eg berre kan kalla «tryning», og det eine enda med sjukehusopphald, fortel Tove, og understrekar at det vart brukt hjelm i begge tilfella, noko sykkelgruppa no gjer konsekvent under sine treningar. – Me blir så sveitte og fæle uansett, så då gjer det ikkje noko å sjå ut som ei padde på håret, smiler Tove.

Fleire medlemmer!

Tove Dirdal understrekar at fleire medlemmer i sykkelgruppa vil føra til at gruppa kan bli meir allsidig enn det ho er i dag. Då kan ein i større grad dele inn syklistane etter treningsnivå og ønskjer, slik at dei som vil sykla på landeveg kan gjera det, dei som vil sykla i terrenget kan gjera det, og dei som ønskjer å kombinera landevegs- og terrengsykling eller berre sykla på turar, får høve til det. – Alle aldersgrupper er velkomne, og spesielt kvinner i alle aldrar, etter som me er i mindretal, utfordrar Tove. – Alle treng å trenar, og når ein samstundes kjem seg ut i naturen, er det rett og slett ei oppleving.

Mindre interesse for fotball

TEKST: BERIT LUNDE

Damelaget måtte trekkja seg frå serien fordi dei ikkje var mange nok, og herrelaget har gått over frå å spela med 11 mann på banen til å spela såkalla sjuerfotball. Entusiasmen er det likevel ikkje noko å seia på – det er berre det at få har han.

Redusert herrelag

Herrelaget spelar no med sju mann på banen i staden for elleve, og dårleg rekruttering var årsaka til at dei byrja med det.

– Det er ikkje berre me som slit med dette, forsikrar oppmann for herrelaget, Leif Lauvås, og fortel at dei fleste bedriftsfotballaga no berre spelar sjuerfotball.

Men sjuerfotball, kva inneber det?

Eg spør, og får svar: mindre bane, eit mindre mål og ingen offside.

Etter omlegginga til sjuerfotball har herrelaget halde fram med å stilla lag i dei fjorten seriekampane og to turneringane sesongen har å by på, men dei har ikkje organiserte treningar.

– Når de ikkje tilbyr treningar – kva krav stiller de då til nye interesserte?

– Me krev ikkje at folk er toptrente, understrekar Leif, men legg til med glimt i auget at ein tippekamp eller to bør nykommarane ha sett før dei melder seg.

– Har de forsøkt å rekruttera nye spelarar til eit nytt ellevemannslag?

– Nei, me har ikkje gjort det, ettersom dei fleste no spelar sjuerfotball. Men er det nokon som vil vera med, oppfordrar eg dei her og no til å melda

seg, seier Leif, som alt fleire gonger i løpet av samtalen har understreka kor viktig det sosiale ved bedriftsfotballen er og kor mykje moro ein kan ha når ein deltar i turneringar og cupar, uansett kva resultatet blir.

Damelaget la opp

Damelaget har heile tida spelt sjuerfotball, men har no lagt heilt opp.

Dei har ikkje kunna stilla med lag til seriekampane dei siste to åra, men klarte å stabla på beina eit lag til den årlege innandørsturneringa på Sola i fjor. I år, derimot, er det ikkje håp om det ein gong, fortel oppmann Mona Vareberg.

– Me var ein fast gjeng på ti – tolv spelarar som verkeleg var interesserte i å ha eit lag, men når nokon sluttar i etaten og andre av ulike grunnar ikkje prioriterer fotballen lenger, blir det heile litt vanskeleg. Me vil ikkje pressa folk til å stilla opp heller, seier Mona litt oppgitt. Dei er no berre fem att av det gamle laget.

Også Mona understrekar at sjølv om laget ligg nede no, må interesserte gjerne ta kontakt, for det er ikkje noko ho og dei fire andre heller vil enn å få lag att til neste år.

– Me stiller ikkje andre krav enn interesse og vilje, understrekar ho, og fortel at damelaget då det eksisterte hadde faste treningar i tillegg til kampane.

– Det viktigaste er ikkje å vinna, men å delta, seier ho, og sjølv om ho har ein lang og seierrik fotballkarriere bak seg, lyder det slett ikkje som ein floskel.



Ein del av vegskråningen, som Tone og Leif har opparbeidd frå villniss til hage. Dette er berre ein forsmak på kor fint området vil blir når prydbuskane og staudene får veksa eit år eller to.

God vekst hos familien Skorge:

Hage på privat og offentlig grunn

Dei har ein praktfull hage. Her blir det lagt ned mykje arbeid med stell og omsorg for blomar og buskar. Men Tone og Leif M. Skorge nøyer seg ikkje med det. I vår gjekk dei laus på villnisset i vegskråningen ovanfor tomta.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Etter ein arbeidsdag med kjøretøykontroll og testing av førarkortkandidatar ved Stavanger trafikkstasjon, er hagestell ei fin avkobling.

– Eg har stor gleda av å oppleva at det spirer og veks rundt meg, seier Leif.

Revebjølle på 2,60

Og veks gjer det i ekteparet Skorge sin hage ved Grannesvegen i Sola. Av og til så mykje at det er eit særsyn, slik som revebjøllene nå i sommar. Ei av dei målte to meter og 60 centimeter. – Har nokon målt ei høgare revebjølle? spør Leif. Kanskje burde ho fått plass i Guinness rekordbok? Og Leif har meir uvanleg å fortelja om

revebjøllene sine: – Ei av dei tok til å blomstra tidleg i april, samtidig med påskeliljene. Til vanleg blomstrar revebjøllene frå juni og utover.

Skråning utan «eigar»

Kva fekk så Tone og Leif M. Skorge til å gå laus på vegskråningen? Til vanleg er dette Statens vegvesen eller kommunane sitt ansvar.

– Ingen vil «eiga» denne skråningen langs Grannesvegen, fortel Leif. Statens vegvesen meinte det var Sola kommune som har ansvaret og Sola kommune meinte det var vegvesenet. Vegvesenet har rett, men kommunen gjorde ingen ting. Dermed låg skråningen der, ustelt og full av ugras.

– Eg gremdest kvar gong eg gjekk eller kjørde forbi, seier Leif.

Bort med ugraset

I vår gjekk dei i gang med å opparbeida det kommunale villnisset. Leif fortel: – Tone tok initiativet. Ho tok spada og sa: «Nå går eg opp og spar». Eg sa: «Du må vurdera arbeidet, når det er så tilgrodd og overslept.» Men ho sette i gang, og så måtte eg berre bli med.

Nå, nokre månader seinare, gror og blomstrar det i skråningen. Dei har planta mange ulike stauder, rododendron, blåeiner, sypress og sommarblomar. Fint er det, og ennå finare vil det bli i komande somrar.

– Dette har ikkje berre kosta arbeid men også ein del pengar, slår me fast. Leif vil ikkje snakka så mykje om det. – Litt har det kosta, men ikkje meir enn at det er verdt pengane, seier han.

Leif M. Skorge ser opp mot toppen på den to meter og 60 centimeter høge revebjølla. – Har nokon målt ei høgare revebjølle, spør han. Privat foto.





Martin Finnesand
Avdelingsingeniør (vegplanleggjar)
2. august



Torleif Lindefjell
Overingeniør, brukonstruksjon (vikar)
1. september



Ylva Hindhamar
Avdelingsingeniør (landskapsarkitekt)
9. august



Leif Tore Haugland
Inspektør, Stavanger trafikkstasjon
1. oktober



Morten A. Hage
Vikar som inspektør, Stavanger trafikkstasjon
16. august



Sigurd G. Turøy
Overingeniør, brukonstruksjon
4. oktober



Helge Hogstad
Overingeniør
16. august

50

Willy Nesse
Egersund trafikkstasjon
15. september

Manfred Meinköhn
Verkstaden på Bærheim
16. september

Odd Magnar Nerland
Byggjeleiar, Storhaugtunnelen
27. september

60

Per T. Skadberg
Utbyggingsavdelinga, vegkontoret
9. september

Kjell T. Østensvik
Haugesund trafikkstasjon
23. september



Egil Kr Olsen vil i løpet av høsten arbeide i full stilling i prosjekt for Produksjonsavdelingen i Vegdirektoratet. Han vil ha kontor ved personalseksjonen i engasjementsperioden.

For 25 år sidan

Aksjon trafiksikkerhet 1974

Hovudtema for aksjonen 1974 er sikring av gåande og syklende. Grunnen til at dette temaet er valt, er at vi innan trafikantgruppene gåande og syklende finn omlag 40 prosent av alle drepne trafikantar. Kvart år krev trafikken omlag 500 menneskeliv og omlag 11 000 blir meir eller mindre alvorleg skada. I dag veit vi meir enn før kva vi skal gjera for å sikra gåande og syklende. Dei mest effektive tiltaka er langsiktige og krev store investeringar. Det gjeld til dømes bygging av separate gang- og sykkelveggar. Ikkje minst viktig er det å få hygd over- eller undergangar slik at fotgjengarar og syklistar slepp å krysse køyrebanen i plan.

G.M.



Et meningsfullt arbeid

Av trafikksjef Svein Magne Olsen



Jeg synes vi i Statens vegvesen er privilegerte!

Det er få arbeidstakere som er tildelt så mange utfordrende og meningsfulle arbeidsoppgaver som oss. Vi får være med å legge til rette for næringsutvikling og bosetting og å skape «trivelige og levedyktige lokalsamfunn» (sitat fra *Visjonen til Statens vegvesen*). Videre er vi viktige aktører for å skape tryggere vegtrafikk og det er vår målsetting at «det skal være enkelt og gi positive opplevelser å være trafikant».

I en hverdag der vi føler arbeidspresset er urimelig stort, hvor fokus ofte utelukkende er satt på effektivitet/økonomi og hvor spøkelsener knyttet til konkurranse og omstilling males fram, kan vi lett miste perspektivet. Jeg tror derfor det er viktig at vi iblant minner hverandre på hva som er de egentlige utfordringene; – **å ta ansvar for vegen og trafikken i arbeid for et bedre samfunn!** (sitat: *Hensikten med Statens vegvesen*).

I den senere tid har jeg, sterkere enn før, opplevd at media, politikere og publikum har gitt oss anerkjennelse for det fokus vi har satt på trafikksikkerhetsarbeidet. Men vi blir samtidig minnet på hvor mye mer vi burde ha gjort – og hvor tragisk mange opplever trafikkuhell hvor personer skades eller drepes. Langt de fleste vi kommer i kontakt med aksepterer, ja, endog verdsetter våre

kontroller og våre informasjonstiltak, selv om de innebærer et korrektiv til egen atferd i trafikken.

Vi har hatt en bekymringsfull utvikling når det gjelder drift og vedlikehold av fylkesvegene. Skilt blir ikke fornyet i rett tid, rekkverk mangler eller holder ikke foreskrevet standard, dekker går i oppløsning osv. Dette fører til økt fare for flere ulykker. Fylkespolitikkerne har nå signalisert at vi kan få noe bedre forhold fremover, og dette vil ikke bare gi positive virkninger for fremkommeligheten, men helt klart også for trafikksikkerheten.

Dette innebærer at vegutbedringer, drift, vedlikehold, forvaltning av vegnettet og arbeid knyttet til kjøretøy og trafikant i sum skaper tryggere trafikk. Det betyr at vi alle bidrar til å realisere visjonen om tryggere, triveligere og levedyktige samfunn.

Selv om egne bidrag kan synes små og uten spesiell betydning, skal alle vite at også små tannhjul i et stort maskineri er viktige. Det er betydningsfullt det alle bidrar med, og det er derfor viktig at vi holder rett kvalitet på de tjenestene/produktene vi leverer uansett hvor vi er plassert.

Om vi klarer å se dette, ja, da kan vi glede oss over at det er få som har et så meningsfullt arbeid som oss!



Foto: Erik Fjermestad



ENDRINGSLEDELSE

Statens vegvesen er som de fleste nå vet, i en omstillings-/endringssituasjon. Hvor vi eksakt skal og hva som vil skje, vet vel ingen av oss. Men for å imøtekomme noe av endringene og best mulig å dyktiggjøre lederne våre til å møte nye utfordringer som endring/omstilling kan gi, har LM vedtatt å gjennomføre flere kurs og temadager.

Vi har før sommeren gjennomført kurs i regelverk og en temadag om den nye personalpolitikken i Statens vegvesen.

1. og 2. september deltok alle avdelingsledere, seksjonsledere, produksjons- og distriktsledere på et to dagers kurs i endringsledelse på Utstein Kloster Vertshus. Senere på høsten vil det bli gjennomført et budsjettmøte, der budsjettene for år 2000 vil bli diskutert.

PERSONALPOLITIKK

Som et resultat fra temadagen om ny personalpolitikk i Statens vegvesen har LM satt ned to arbeidsgrupper som skal jobbe med Mobilitet og Livsløp.

Arbeidsgruppene er sammensatt av ledere, medarbeidere og tillitsvalgte. Personalseksjonen har pådriver/referent rolle. Arbeidet vil forhåpentligvis resultere i en mer konkret personalpolitikk rundt disse emnene, og som er tilpasset Statens vegvesen Rogaland.

KOMPETANSE OG LIVSLØSPOLITIKK

Ved utgangen av juni var Kari A Mehla ferdig med sin toårige personaladministrative utdanning ved distriktshøgskolen, og ble da overført til personalseksjonen. Kari skal bl.a. arbeide med spørsmål knyttet til rekruttering og kompetanse, og vil være en av pådriverne i arbeidet med å utforme en lokal livsløpspolitikk for Statens vegvesen Rogaland.

TILLITSVALGTE SPALTE

Ulykkesanalysegruppene

Petter Sivertsen
SBF Statens Bilsakkyndiges forening



I en del fylker har vegvesenet etablert ulykkesgrupper. Rogaland var tidlig ute, og allerede i 96 ble dette startet som en forsøksordning. Hensikten med å danne ulykkesgrupper, var å få mer dybdekunnskap om ulykkene, for derigjennom å kunne sette i verk tiltak for å hindre at slike ulykker skjer igjen.

Det er meningen at den enkelte ulykke skal ses på gjennom «kjøretøyøyne», «trafikkantøyne» og «vegøyne». Det skal utarbeides en felles rapport, som trafikkavdelingen og det enkelte distrikt får. Nødvendige tiltak skulle så settes i verk. (Dette har bare delvis fungert.)

Men..., det er ikke så enkelt. For å kunne gjøre en best mulig jobb med ulykkesregistreringen, er vi avhengig av varsling fra politiet. Politiet på sin side, finner det svært hensiktsmessig med gratis hjelp fra trafikkstasjonene ved ulykker. De anmoder raskt om bistand til etterforskningen. Dermed har vi fått to oppdragsgivere med noe forskjellige ønsker og behov. Og det blir til at vi sender samme rapport til politiet, som til vegkontoret.

Her må politiet og vi bli flinkere til å skille ulykkesanalysegruppens (UAGs) arbeid fra sakkyndig bistand til politiet. Politiet må, dersom det kreves bistand, gi klart definerte oppgaver til trafikkstasjonens personell. Vi må også bli flinkere til å presisere dette. Her er vi ved kjernepunktet på hvorfor det er nødvendig med kjøretøykompetanse på vakt: Vi vet ikke om politiet ønsker bistand, eller om vi kun er varslet som medlem av UAG, før vi kommer til ulykkesstedet.

Dersom det ønskes bistand, er det nemlig først og fremst tekniske spørsmål som ønskes avklart, men også hastighetsberegninger står sentralt.

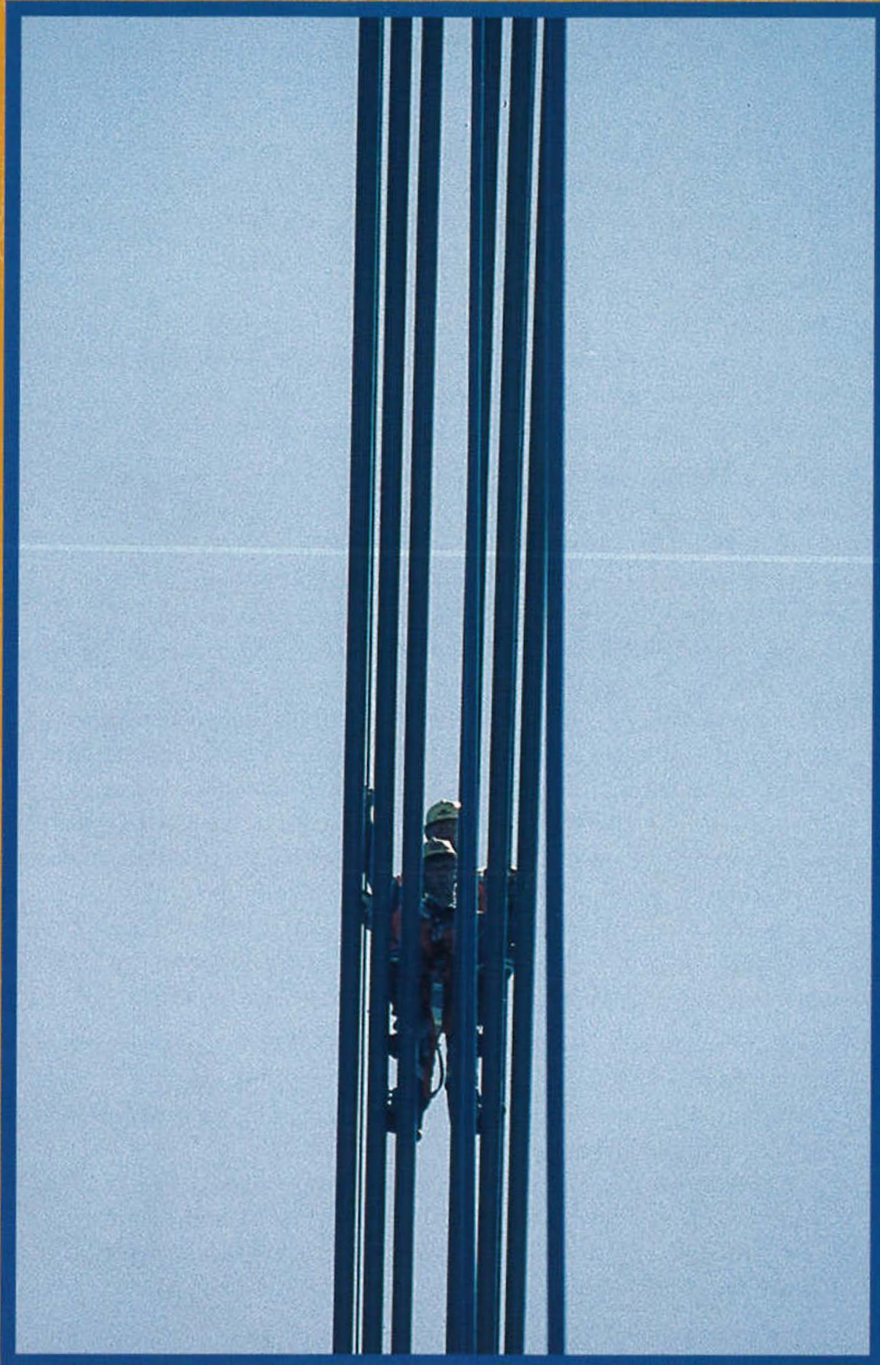
Det har fram til i dag vært 1-2-(3)- mann på vakt i sør-fylket, mens vi har hatt en mann på vakt i nord. Dette har fungert tilfredsstillende hver på sin kant. (Det kan bli lange avstander i sør, med Egersunds-personell på vakt og ulykke på Tau, men det går det også).

I den senere tid har vi fra ledelsen mottatt krav om at det permanent kun skal være en mann på vakt. De øvrige i gruppa kommer inn i saken påfølgende dag. Dette er i tråd med hva Vegdirektoratet ser for seg, når de nå skal opprette UAG rundt i det ganske land.

Organisasjonene, NITO, NVF og NAF hevder at det er helt nødvendig med minst to mann på vakt. Dette begrunnes med den psykiske belastningen det er å rykke ut alene. Det foreligger støtte fra HMS på dette. SBF, innser at dette kan bli for dyrt, og at ulykkesgruppen dermed står i fare for å måtte nedlegges på sikt. Dette ønsker vi ikke! Det er klart at psykiske belastninger må tas alvorlig, men vi er aldri alene på ulykkesstedet, og kun i få tilfeller er ikke skadede og evt. døde fraktet vekk innen vi kommer.



RETURADRESSE:
Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197
4001 Stavanger



I sommar måtte

Odd Njål Krumsvik og

Ola Helleland forsera

Lysefjorden to gonger,

gåande på brukablane

opp til 100 meter over

sjøen. Formålet med

turen var å finna ut om

kablane er skada.

Reportasje side 12.



Statens vegvesen
Rogaland