



Nr. 3 – APRIL 1991 – 19. ÅRGANG

# RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Rutebåten «Utsira» ved kai i Sørevågen på Utsira. Alt og alle – folk, varer, gods og bilar (2 pr. tur) – blir frakta med denne båten til og frå kommunen. Rutesambandet mellom øya og Haugesund er dårlig, og Utsira ber om riksvegferje-samband til Karmøy. Utsira-repotasje på sidene 7–11.



- FOR BETRE TRANSPORT

## AV INNHALDET

- Fastlandsamband for Bokn
- Miljøarbeid i Statens vegvesen
- Ny gang- og sykkelveg i Grinde
- Kvinner og ledelse



Nr. 3 - april 1991

**Redaktør**  
Harald Sel

**I redaksjonen**  
Johan Lund  
Eva Vivoll

**Redaksjonsråd**  
Svein Dahle  
Njål Hanasand  
Irene Stangeland  
Kjell Einar Tronstad  
Rosalyn Wiik  
Solveig Yndesdal

**Sats/layout**  
Bodil Dam Bustad

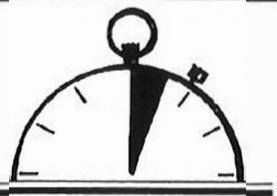
**Trykk**  
Allservice A/S

**Forsidefoto**  
Harald Sel

**Baksidefoto**  
Harald Sel

**Opplag**  
1850 eksemplar

## Vegsjefens 3 minutter...



I siste nummer av Rygjavegen gjør redaktør Harald Sel seg til talmann for ei radikal omlegging av vegvesenet sin investeringspolitikk.

På bakgrunn av liten vekst i biltrafikken og ønskje om liten vekst også i framtida, meiner han me bør venta med å setja i gong store planlagde veganlegg og heller bruka ein langt større del av anleggsmidlane til gang- og sykkelvegbygging. Statens vegvesen vil då kunne visa at vegvesenet sitt hovudmål om GODT MILJØ ikkje er ein floskel, hevdar Sel.

Desse uttalelsane frå ansvarleg redaktør i vår eiga bedriftsavis har skapt diskusjon i etaten. Det blir reist spørsmål om dette er signal om ein heilt ny politikk frå vegvesenet si side og om dette også er leiinga sitt syn?

Det er det sjølv sagt ikkje. Harald Sel sitt forslag er tvert imot i strid med vegvesenet i Rogaland sin investeringsstrategi for dei nærmaste åra framover. Og ikkje berre vegvesenet, men også politikarane som har det avgjerande ordet, går inn for ei balansert utbygging der me får med oss både gang- og sykkelvegbygging og bygging av vegen for biltrafikken.

Eg meiner elles at det også kan reisast tvil om ei "miljømessig opprioritering" slik som Sel foreslår, gjev så mykje større miljøgevinstar enn investeringsprofilen i dag.

Dei to anlegga Sel foreslår å utsetja, vidareføring av E-18 i Sandnes (Hove-Osli) og vidareføring av Ytre Ringveg Vest mellom motorvegen og riksveg 44 i Hillevåg, - vil begge to gje store miljøgevinstar ved at dei fører store trafikkmengder over frå boligstrøk til trygge og miljøvennlige vegar.

Sjølv sagt bør me byggje meir gang- og sykkelvegar enn me no gjer. Og eg reknar også med at me vil byggja meir i framtida, - både fordi me no vil få ein samla plan for slik utbygging i fylket, fordi transportplanen for storbyområdet tilseier det, og ikkje minst fordi me etter kvart får til eit fruktbart samarbeid med flere kommunar om finansiering av gang- og sykkelvegane.

Rogaland er i dag det fylket i landet som har mest gang- og sykkelvegar, - over 200 km, - og den rekorden vil me halda i overskueleg framtid.

Så med den satsinga me allereie kan visa til, og dei planane me har for framtida, så er vår satsing på miljø og på gang- og sykkelvegar ikkje berre ein floskel slik Sel sitt innlegg kanskje gjev inntrykk av.

## Bokn, Utsira, Frafjord - -

Rygjavegen har i dette nr. repotasje frå feiringa av fastlandsambandet for Bokn kommune. Vegutlysinga har skapt glede og optimisme i den vesle øykommunen, som før vegopninga var ein kommunikasjonsmessig utkant.

Me har også to andre repotasjar, frå ein kommune og frå ei bygd, som framleis er kommunikasjonsmessige utkantar.

Utsira kommune kjempar for å få ferjesamband til fastlandet. Dagens rutebåt-tilbod er aldeles ubrukeleg, dersom det framleis skal bu folk på øya.

Frafjord i Gjesdal er i dag ei livskraftig grond, men vegen over fjellet ut or bygda er dårleg, rasfarleg og utsrygg. For småbarnforeldre er det ei særleg stor belastning, særleg på vinterstid. Får me ikkje tunnel gjennom

fjellet til Dirdal, blir bygda avfolka innan få tiår, meiner mange i Frafjord.

Det er dyrt å halda oppe gode kommunikasjonar i det grisgrendte landet vårt. Men det kostar også å leggja ned øykommunar og fjell- og fjordbygder, sjøl om mange av desse kostnadane ikkje kan målast i pengar.

Ein skal ikkje ha reist mykje i utlandet før ein ser at det grisgrendte Norge har kvalitetar som mange misunner oss. Kvalitetar som i framtida vil bli meir og meir verdifulle, f.eks. i samband med turisme. Spørsmålet bør difor ikkje i første rekke vera om me har råd til å satsa på vegen og ferjer til Utsira, Frafjord og andre utkantar. Det er i større grad eit spørsmål om me har råd til å la vera.

**Harald Sel**

## INNHOLD

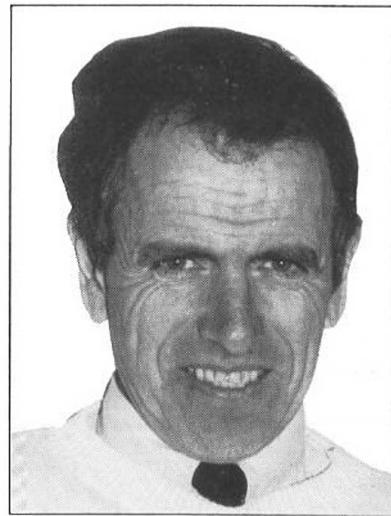
Vegsjefens 3 minutter .....	2
Bokn, Utsira, Frafjord - - - - - .....	2
Maskinavdelingen - Hva nå? .....	3
Fastlandssamband for	
Bokn kommune .....	4
- Bru i staden for færing .....	4
- Eit sant eventyr .....	4
- Søt symbolisk handling.....	5
- Fastlandssambandet styrker	
Bokn som eigen kommune .....	5
- Eventyret om Bokn bru .....	5
- Den store folkefesten .....	6
- Kyststamvegopning i juni .....	6
Repotasje frå Utsira .....	7
- Liten kommune med "stort hjarta"	
ber om riksvegferjesamband .....	7
- Skal Utsira bestå, må me ha ferje ..	8
- Marie Solberg - ny i rådmannstolen ..	9
- Ja til Haugesund - nei til Karmøy ....	9
- Må få ferje - men forstår protestane ..	9
- Godt skulemiljø og	
eksemplariske elevar .....	10
- Barnehageplass for alle frå 3 til 7 år	10
- God eldredomsorg .....	10
- Kjøpmann Leif Klovning:	
Eg lever brukbart .....	10
- Det negative er rutesambandet ....	11
- "Amerika-reis" til Stavanger .....	11
- Kvinnekommunestyret i 1925 .....	11
- Ferje avgjerande for turisme .....	11
Planter på nye veger .....	12
Miljørarbeid i	
Statens vegvesen Rogaland .....	14
Laboratoriet på flyttefot .....	15
Sammenhengende gang-	
og sykkelvegnett i Rogaland .....	16
Vegvesenet har god media-dekning ..	16
Kryssord .....	17
Siste generasjon i Frafjord ? .....	18
Kåre Fossan - aktiv pensjonist	
i Frafjord .....	19
Trafikksikringsarbeidet går godt .....	20
Gang- og sykkelveg	
ved Grinde skule .....	20
Kvinner og ledelse .....	21
Gode råd mot stress .....	21
Omstridt rundkjøring på Bryne .....	22
Personalnytt .....	22
Nytt fra bedriftsidrettslaget .....	22
Modig mann i biltilsyne .....	23
Tillitsvalgtes spalte .....	23

# Maskinavdelingen - Hva nå?

*Av maskinsjef Johannes Bø*

Det fokuseres nå sterkt på Maskinavdelingen, hvordan den skal fungere og i hvilken form den skal organiseres.

Sentralt har det vært skissert en modell hvor intensjonen er fristilling og større økonomisk handlefrihet, mer på linje med det private næringsliv. Etter utprøving av dette i to fylker, har en bare ventet på klarsignal også for de andre fylkene. Så blir dette lagt bort og en snur helt om for å utrede Maskinavdelingen som en ren forvaltningsbedrift.



På lokalt hold kjenner alle til det pågående organiseringsprosjekt, hvor M er foreslått innlemmet i en større teknisk serviceavdeling og hvor deler av avdelingens tradisjonelle funksjoner er flyttet over til andre.

Hva er så vår ståstilling i dag? Det blir ofte hevdet at M den siste tiden har vært på vikende front både på maskinsiden og verkstedssiden. Ut fra antall maskiner og reparasjoner kan dette synes riktig.

Ser vi derimot på egendekningen, som avspeiler forholdet til den øvrige drift, viser denne at M's posisjon er idag sterkere enn noensinne. De senere år har vi dessuten hatt en markant økning i utnyttelsen for de fleste maskingrupper, hvor bl.a. vår største gruppe, lastebiler, har over 100 % utnyttelse i produksjonstid. - Store deler av maskinparken klarer fortsatt å konkurrere med de lave markedsprisene. - Vi har et godt utbygd serviceapparat til å holde maskinparken i kontinuerlig drift. - Og ikke minst at vi har mange førere som forvalter sine biler/maskiner som sin egen lille konkurranseforetning, og står på langt over det som er vanlig i offentlig virksomhet. Dette bekrefter noe av M's sterke stilling i fylket.

Her står vi, og mange spør seg - hva nå! Hvor går veien videre. Vil en ny avdelingsstruktur bedre mulighetene til å leve opp til målsettingen om å være en lønnsom serviceavdeling for etaten?

Synspunktene er delte - bare fremtiden vil gi riktig svar. En må imidlertid kunne fastslå at uten topp innsats på alle nivå, har ikke M noen stor framtid hverken som egen avdeling eller i en bredere teknisk avdeling. Det er derfor i stor grad opp til oss selv i hvilken grad maskindelen i vegvesenet skal bestå. Vi er godt i gjenge, men har fortsatt mye som kan gjøres bedre. La oss stå på og gjøre våre tjenester attraktive for våre brukere.

Brukernes behov er M's framtid - vegvesenets framtid med å leve opp til målsettingen om god framkommelighet, har best mulighet for å lykkes med en tidsmessig og effektiv egenmaskinpark.



**Bokn-reportasje:**  
**Harald Sel**



Opninga av Boknasundet bru blei markert ved at ein mannsterk gjeng bar bort ein færing, som var sett på tvers av bruа. Frå v.: Ingolf Kro, Sigvart Våga, og Arne Ørvabø. Alle tre er tidlegare ordførarar i Bokn. Vidare står fylkesvaraordførar Kjell Erfjord og tidlegare fylkesordførar Lars Våge.

## Bru i staden for færing

Hovudmarkeringa av at Bokn er knytta til fastlandet gjekk føre seg på Boknasundet bru.

Ein gammal færing var plassert på tvers av bruа. Opninga blei markert ved at båten blei boren bort. Ei handling som stadfesta at nå treng ikkje boknarane lenger båt, når dei skal kryssa sundet mellom Austre- og Vestre Bokn.

Det var kald og stiv kuling under opningsseremonien. Men det skræmde ikkje jublende boknarar frå å møta fram. Markeringa på bruа blei avslutta med at Bokn skulekorps og Bokn Brass spelte "Boknamarsjen" og "Ja vi elsker". Og deretter kjørte ei lang rekke med bilar over bruа.



## - Eit sant eventyr



Ordførar Leif Vatnaland

I dag er det god grunn til å finna fram dei store bokstavane. Likevel finn eg ikkje ord som kan dekka det eg føler. Fastlandssambandet er utan samanlikning den største hendinga i Bokn kommune si 130 årige historie, sa ordførar Leif Vatnaland under opningsfesten for ein landfast kommune.

- Eit sant eventyr er det, heldt han fram.  
- Mange er dei som frametter åra har drøymd om å gå turriskodd over sundet. Det kunne f.eks. vera ein friar som kom til båtstøa, og såg at ein annan hadde tatt båten før han.

Ordføraren gjorde seg og tankar om "den nye tida". - Fastlandssambandet

legg forholda til rette for ny utvikling. Og her kan me alle - både eldre og unge - bidra med vårt. Men midt i alt det nye, må me ta varc på bygdekulturen - det rike og tette kulturlivet me har i kommunen, sa Leif Vatnaland til sambygdingane sine.

Ordføraren såg også tilbake på "den gamle tida".

- Midt i gleda over fastlandssambandet, er det rart og litt vemodig å tenkja på at me nå er uavhengige av båt. Då ferja "Bokn" gjekk sin siste tur, blei "vårt daglege ansikt" endra. Ombord i den ferja har det til og med vore barnefødslar. Det har blitt kjekke ungar, sa Leif Vatnaland.

## Søt symbolsk samling

Det vanka marsipankake til alle som var møtt fram til opningsfesten på Bokn skule, og det var fleirtalet av dei 750 innbyggjarane i kommunen.

Den kjempestore kaka var forma som ein modell av Bokn kommune, med

bruver, fjernsynsmast og det heile. Kaka var laga av konditor Julianne Våge og kokk Johannes Nilsen, begge frå Bokn. Julianne blei i fjor nr. 2 i NM for unge konditorar og nr. 4 i VM i Østerrike.



Julianne Våge frå Austre Bokn og Johannes Nilsen frå Vestre Bokn hadde laga Bokn-kaka. Dei 2 er sambuarar, så fotoet symboliserer på meir enn ein måte at Bokn nå ikkje berre er knytta til fastlandet, men at dei også innan kommunen er knytta sterke saman.

## Fastlandssambandet styrkar Bokn som eigen kommune

Etter at Bokn nå er blitt landfast, har enkelte på ny reist spørsmålet om det kan vera aktuelt å slå saman kommunane Bokn og Tysvær. Haldninga til dette synes klar i Bokn: Dei ønsker å halda fram som sjølstendig kommune.

Rådmann i Bokn Jan Erik Nygård, seier det slik: - Me vil kjempa for å vera ein sjølstendig kommune.

Bokn klarer seg godt økonomisk i dag, og det er ein god kommune å bu i, seier Nygård. Han listar opp goder som Bokn har: Inga arbeidsløyse, inga ventetid på sjukheimsplass, gode skuletilbod, rikt og variert kulturliv,

areal til både industri- og bustadbygging. Frå hausten blir det elles innført heildagsbarneskule, som er eit tilbod til barn i 1. - 3. klasse om å vera på skulen frå kl. 7,30 til 15,45.

Fastlandssambandet har i tillegg gitt kommunen gode kommunikasjonar. Dette fører mellom anna til at folk på Bokn kan ta arbeid og utdanning i andre kommunar, mens dei bur i heime-kommunen. Tidlegare var det f.eks. vanleg at skuleungdom måtte bu på hybel, når dei gjekk på vidaregåande skule.

## Eventyret om Bokn bru

Tone: Kleppe-Maren

Det va ein gong, du  
Dei song ein song, du  
om Bokn bru, du, den e vel slik:  
Frå Austre Bokn te Vestre Bokn  
me må i båt båd med brur og lik.  
De'e post og banken, den sentrumstanken  
at alt skal samlast i Føresvik.  
De'e trygd og skule, de'e ungdomsbule  
og alt du trenge i Føresvik.

Refr.: Men Boknabrunå  
De'e vel krunå  
på alt me gjorde i politikk.  
Me ska nok få na  
me tenkje på na  
Med sorg og saknad og lange blikk.

Me fekk nok menn, du  
som litt om senn, du  
kan greia ordna det meste her.  
Dei be og brøla, dei vil vel våla  
på alt det skeive dei rundt seg ser.  
Så fekk dei maktå og tok opp jaktå  
på store tankar om Bokn bru.  
Dei skreiv og balte,  
dei skrek og talte,  
men enno ventar båd' eg og du.

Refr.: På Boknabrunå  
som e vel krunå  
på alt me gjorde i politikk.  
Me ska nok få na  
me tenkjer på na,  
med sorg og saknad og lange blikk.

Men om me streika  
og slutta preika,  
då kom vel Staten og sa som så:  
At ska de bu her  
lyt de ha bru her,  
men me trur ikkje at me har rá.  
Men får me byggja  
ei ferjebryggja  
og veg te Are så får me sjå.  
Då tar me bøen  
te ferjekøen  
Og austre-boknaren kan brunå få!

Refr.: Den Boknabrunå  
Som e vel krunå  
på alt me gjorde i politikk.  
Nå har me fått na.  
E'kje hu flott ka?  
Med spenn og vegar for biltrafikk.

Jan Spurkeland

## Den store folkefesten

Den store folkefesten på Bokn skule etter at Boknasundet bru var opna, blei ei tilstelling som vertskapet, Bokn kommune, kan vera stolt over.

Som alltid ved markering av store hendingar, var det mange talar -og gode

talar. Men det som mange nok vil hugsa best frå "fastlands-festen" er alle dei gode lokale innslaga.

Frå fleire talarar blei det understreka at når Bokn nå er landfast, blir det endå viktigare enn før å vare på bygde-

kulturen og eigenarten. Innslaga me fekk oppleva under festen, understreka at kommunen har eit rikt kulturelt grunnlag å byggja på i "den nye tida".

Det me fekk sjå og høyra var ekte saker. Det var god folkeleg kultur. Og ikkje minst, - viser og andre tekster blei framført på boknarane sitt rike og naturlege mål.

I denne ekte og folkelege stilene glei også vegvesenets eigen Torleiv Haugvaldstad inn, som ein del av "krydderet" på festen, med sin framifrå forteljarkunst.



*Frå eit av dei gode revy-innslaga, om bilismen sitt inntog på Bokn. Frå v.: Linda Ognøy, Liv Vatnaland (delvis skjult), Arne Kåre Jøsang og Reidar Alvestad.*



*Jan Spurkeland framførte fleire av Bokna-visene sine saman med Bokn damekor, som for anledningen var supplert med nokre mannfolk.*

### Kyststamveg-opning i juni

For folket i Bokn kommune vil nok 22.februar 1991 bli ståande som den største festdagen i samband med realiseringa av Bokn-prosjektet. Den dagen blei heile kommunen bunden saman og gjort landfast.

Men den endelege opninga av den nye Kyststamvegen over Bokn og Arsvågen som hovudferjestø for Boknafjordsambandet, blir i sluttenten av juni. Då blir det ikkje berre ein dag med fest på Bokn. Det skal feirast ei heil veke til endes, med ulike tilskipingar. Men det kjem Rygjavegen tilbake til i juli, då med eit ekstranummer om Bokn-prosjektet og Bokn kommune.



## UTSIRA

Ute i Nordsjøen, omlag 18 km vest av Karmøy og 24 km sørvest for Haugesund, ligg Norges minste kommune - Utsira.

Øya har ei flatevidde på 6,15 km<sup>2</sup>. Folketalet er ca 220. Kommunen som har det nest minste folketalet ligg også i Rogaland. Det er Kvitsøy. Men her bur det likevel meir enn dobbelt så mange som på Utsira.

Også når det gjeld intern samferdsel, opererer Utsira med små tal. Kommunen har 8,2 km offentleg veg, 3,5 km fylkesveg og 4,7 km kommunal veg. Det er registrert ca 100 kjøretøy. Av desse er 40 bilar, 26 mopedar, 20 traktorar og 13 er tilhengarar.

Skal ein til og frå Utsira, må ein reisa med lokalbåten "Utsira". Turen mellom øya og Haugesund tar 1,5 time.

Utsira blir ikkje berre lagt merke til fordi kommunen er den minste i landet. Gjennom alle år har folket på øya vist stor offervilje for å hjelpe andre. Ved alle større innsamlingar til hjelpetiltak og andre gode formål ligg Utsira jamt på toppen, når det gjeld innsamla sum pr innbyggjar.

Utsira har vore eigen kommune i mindre enn 70 år. Øya blei skilt ut frå Torvastad i 1924. Kommunestyret har 13 medlemmer.

**Utsira-reportasje:**  
Harald Sel

# Liten kommune med "stort hjarta" ber om riksvegferje-samband

Søknad frå Utsira kommune om riksvegferjesamband mellom kommunen og Sævlandsvik på Karmøy, er for tida til behandling i Samferdselsdepartementet.

Heilt sidan 1987 har kommunen arbeidd for å få til dette sambandet. Første søknaden blei avslått av Samferdselsdep. i november 1989, men kommunen sende ein ny søknad i august i fjor.

### Lågt befolningsgrunnlag

Hovudargumentet for avslaget i 1989 var at befolningsgrunnlaget på ca 220 er for lite. I kriteriane for å oppretta riksvegferjesamband heiter det at befolningsgrunnlaget skal vera på minst ca 750, i tillegg til at det skal vera ein sjølstandig kommune.

Det er gjort fleire unntak frå regelen om befolningsgrunnlag på 750, mellom anna for Kvitsøy med 480 innbyggjarar. Utsira er dermed den einaste øykommunen i Norge utan riksvegferjesamband.

### Politisk behandling

Arnold Langaas er saksbehandlar i Samferdselsdep. for søknaden som nå er inne. Han opplyser til Rygjavegen, at når ein har fått alle tal om kostnader ved eit evt. ferjesamband, kan saka truleg bli avgjort nokså fort. Han er usikker på kva tid han får dei kostnadsanalysane han treng.

- Korleis ser du på sjansane for at Utsira får riksvegferje?
- Vanskleg å seia. Her blir i siste omgang den politiske behandlinga avgjerande, seier Langaas.

### Reisetid og frekvens

Lokalbåten Utsira, som i dag går mellom kommunen og Haugesund via Feøy, brukar 1,5 time på ruta. Båten tar berre 2 bilar, og desse må ein heisa ombord med vinsj. Bortsett frå mandag og fredag, går båten berre ein tur til dagen, frå Utsira om morgonen med retur frå Haugesund om ettermiddagen.

Med ferje mellom Utsira og Sævlandsvik på Karmøy tenkjer ein seg 4 turar, evt. 3 turar, pr dag. Reisetida til fastlandet vil ein kunne korta med ca 40 min., til 50 min.

### Tilskot og kostnader

Rutebåten "Utsira" blir driven av Utsira kommune med driftstilskot frå fylkeskommunen. Tilskotsbehovet i år vil vera ca 3,3 millionar kr.

Vegkontoret har rekna på kva ei ferje mellom Utsira og Sævlandsvik vil kosta. Ein har kome til at eit ferjesamband med 4 turar pr dag, vil måtte ha eit årleg tilskot på bortimot 5 millionar 1990-kr.

For å oppretta ferjesamband trengs det også investeringar i bygging av ei eller to kaier på Utsira og ei i Sævlandsvik. Når ein truleg må bygga to ferjestøer på Utsira kjem det seg av at øya har to naturlege hamner, Norevågen og Sørevågen. Når ei av dei er vanskeleg å bruka på grunn av dårlig ver, ligg som regel den andre i ly av vinden.

Vidare må det skaffast høveleg ferje. Hér fins det fleire alternativ. Eit av dei er MF "Vollsøy", som i dag går i Kvitsøysambandet. Elles er for tida to ferjer, som har vore brukte i Nord-Norge, ledige, MS "Kåfjord" og MS "Tufjord".

*Utsira kommune ligg 18 km vest av Karmøy og 24 km sørvest for Haugesund. Nåverande rutebåt til Haugesund går om Feøy, og brukar 1,5 time. Evt. ferje til Sævlandsvik på Karmøy vil få 50 min. overfartstid.*



Ordførar Torbjørn Rasmussen

## - Skal Utsira bestå, må me ha ferje

**Det er ein sjeldan fin vinterkveld på Utsira. Knapt nok eit vindpust, klår himmel og månen lyser opp den forblåste men likevel vakre og idylliske øya ute i havet. - Ja, her er fint, seier ordførar Torbjørn Rasmussen, - men det er ikkje ofte me har ein vinterdag som denne. Dagane med sterkt vind og ruskever, er mange. Då kan det vera baske utandørs - eller å reisa med båten til og frå Haugesund.**

- Men likevel har du tru på ei framtid til denne vesle, forblåste øykommunen?
- Folket trivst her. Kommunen har klart å løysa dei oppgåvane som er viktige for folk flest. Nå skal me også byggja symje- og idrettshall.

Men nå for tida betyr kommunikasjon så mykje i heile samfunnet, uansett kor ein bur. Skal Utsira bestå, er det difor heilt avgjerande at me får ferjesamband til Karmøy. Rett nok meiner ein del, stort sett eldre folk, at me framleis må ha rutebåt til Haugesund. Men dei aller fleste av yngre folk har sterke ønske om ferje.

### Ungar og gravide kvinner

Ordførar Torbjørn Rasmussen ser optimistisk på framtida, dersom kommunikasjonane blir betre.

Optimismen byggjer han i første rekke på at fleire unge familiarer satsar på

ei framtid i kommunen, og at det er mange barn her. I skulen, frå 1. til 9. klasse, er det 31 elevar og kommunen har 11 barn i førskulealder. Og på toppen av dette, kan ordføraren fortelja at 6 av kvinnene på øya er gravide for tida.

### Næringsutvikling

Men om barnealæt er høgt og det finns mykje ungdommeleg optimiske på Utsira, noko skal ein leva av.

Fisket, som var levevegen for dei fleste tidlegare, har vore i sterkt tilbakegang.

Av arbeidsplassar på land, har Utsira fiskeindustri 8 tilsette. Like mange har Sildakongen produksjon A/S.

Fyrstasjonen har 4 tilsette, men denne står i fare for å bli automatisert.

Kommunen har berre 1 bonde på heiltid. Elles er det nokre arbeidsplassar i kommunen. Andre har arbeid i oljeindustrien i Nordsjøen.

Alt i alt, ikkje så mykje å by den oppveksande slekta, om dei vil bli buande på Utsira. Eller kva meiner ordføraren?

- Me treng næringsutvikling og fleire arbeidsplassar. Og i den samanhengen er iallfall ein ting heilt sikkert. Får me ikkje ferje, får me heller ikkje noko utvikling i næringslivet. Med vanleg rutebåt kostar det for mykje ekstra i frakt og omlasting. I tillegg kjem tidslap og praktiske vanskar, når rutefrekvensen er så dårlig som i dag.

### "Lykkeleg som liten"

Som sjølstendig kommune er Utsira svært liten, både i areal og folketal. Me spør Torbjørn Rasmussen om ein ikkje hadde stått seg betre på å bli innlema i f. eks. Karmøy kommune. - Dei som kjem med slike forslag, ønsker ikkje at det

skal bu folk på Utsira i framtida. Eg ser det som ein forutsetning for at me skal eksistera på sikt, at me får vera ein sjølvestendig kommune.

Me har vore godt stelte med å kunna hjelpe oss sjøl. Eg trur me vil vera "lykkeleg som liten" og klara oss sjøl, også i framtida.

### Kommune-økonomien

- Korleis er kommuneøkonomien?

- Den er til å leva med. Men me har investert mykje, som f.eks. i "storstova vår" Siratun og i vassverket. Og nå skal me ut med 3 millionar til symje- og idrettshallen. I år er kommunebudsjettet på 19 millionar kr. Skatteinngangen er ganske god i forhold til folketallet.

### Omsorg for kvarandre

- Så når sirabuen ligg på topp i Norge under innsamlingsaksjonar, gir dei frå feite kontoar og tjukke lommebøker?

- Det gjer dei nok ikkje. Flesteparten av dei som bur her ute tener godt, men det gjer også folk andre stader.

Elles er det imponerande kor mykje ungane gir til innsamlingsaksjonar, av pengar dei har spart.

Og så trur eg at det spelar ei viktig rolle, at Utsira framleis er eit samfunn av menneske som veit korleis det er "å vera kalv". I det gamle bygdesamfunnet hadde ein stor omsorg for kvarandre og særleg for dei som ikkje hadde det så godt. Dette heng enno sterkt igjen hos oss.

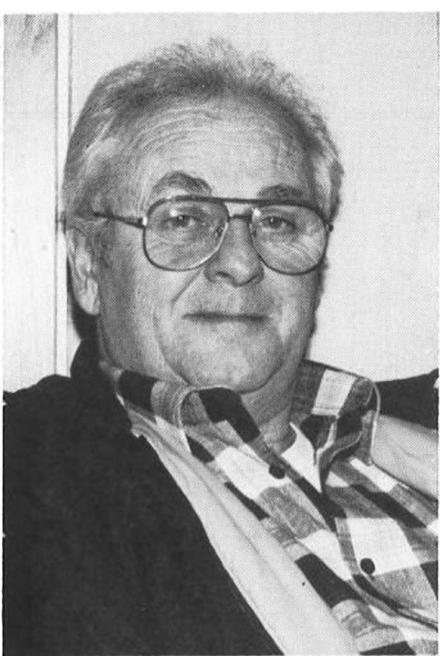
### Optimist i motbør

- Trur ordføraren at Utsira får riksvegferje?

- Ja. Her som elles, gjeld det å stå på. Så trur eg det vil løysa seg etter kvart, svarar Torbjørn Rasmussen.

Han er like entusiastisk som han plar vera, og sjøl om han utvilsomt ofte må føla at han kjemper med ryggen mot veggen, når han ber om forståing hos sentrale styremakter.

Det gjeld ikkje berre i kampen for riksvegferje. Utanom ordførarvervet er han fyrbetjent. Sterke krefter vil ha Utsira fyr automatisert. Rasmussen driv også gard. Framtidsutsiktene er heller ikkje dei beste for landbruksnæringa i utkant-Norge.



Torbjørn Rasmussen

## Marie Solberg - ny i rådmannsstolen - Ny næringsplan, første store arbeidet

Rådmann Marie Solberg har berre 3 månader bak seg som administrasjonssjef i Utsira kommune. Med seg i administrasjonen har ho saksbehandlar Arnstein Eek, kommunekasserar Gunn Lovise Hansen og teknisk leiar Hans Erik Lindberg.

Marie Solberg er siviløkonom. Før ho flytta til Utsira i januar, var ho økonomisjef ved Fylkessjukehuset i Haugesund. Også elles har ho solid bakgrunn, mellom anna frå 8 år som underdirektør hos Forbrukerombudet i Oslo.

### Varige arbeidsplassar

Marie Solberg seier at det viktigaste arbeidet nå frametter er å utarbeida ein næringssplan for kommunen.

- Dersom me skal sikra ei framtid, må det skaffast varige arbeidsplassar på øya. Og skal me klara det, er nok ein

avgjerande føresetnad at me får ferjesamband.

### Engasjerte folk

- Kva er ditt hovedinntrykk av Utsira, etter vel 2 månader i rådmannsstolen?

- Det er eit samfunn av engasjerte folk, som ikkje er redde for å stilla opp og ta eit tak. Når folketaket er så lite, ligg det ein fare her. Somme blir engasjerte i veldig mange ting, og kan gå trøyte.

Elles har me ein sterkt skule og ei godt utbygd eldremønsorg. Me har ikkje kriminalitet eller sosiale problem. Sosialbudsjettet i 1990 var kr 0. Folk held auga med kvarandre. Dersom nokon har det vanskeleg, blir dette fanga opp veldig tidleg, - det vil seia på det tidspunktet det bør fangast opp. Dermed får folk hjelpe før vanskane går over til å bli eit sosialt problem.



Marie Solberg (t.v.) utanfor administrasjonsbygget Siratun, saman med saksbehandlar Arnstein Eek og kommunekasserar Gunn Lovise Hansen.

## Ja til Haugesund - nei til Karmøy

- Får me ferje til Karmøy, så flyttar eg til Haugesund. Det er til byen me har ærend, når me skal til fastlandet. Så ruta båten må gå til Haugesund.

Dette scier 71 år gamle Tomas Helgesen. Han er pensjonert fiskar, og har all sin dag budd på Utsira.

Helgesen har vore rundt i kommunen og samla underskrifter på ei liste der ein

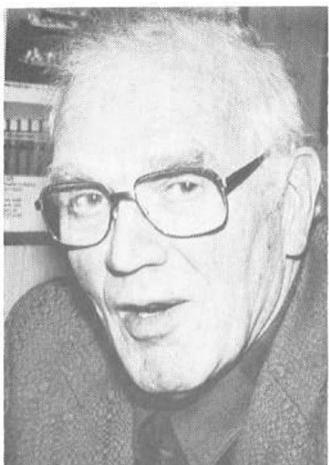
protesterer mot å skifte ut ruta båten til Haugesund med ferje til Sævlandsvik. 84 frå Utsira skreiv under på lista.

- Men er ikkje rutesambandet svært dårlig i dag? For ikkje å snakka om kor tungvint det er for dei som vil ha med seg bil til og frå fastlandet? spør me.

- Forbindelsen i dag er meir enn god nok, svarar Tomas Helgesen, og held fram:

- Tolv av dei 13 som er med i heradstyret har bil. Så det er antagelig for deira eigen del dei talar, når dei vil ha bilferje.

- Men det er då 40 bilar på Utsira, så det er vel ikkje berre dei 12 heradstyremedlemmene som treng bilferje? - Ja, det kan så vera. Dei vil vel ha bilferje dei andre bileigarane også - antagelig, svarar Tomas Helgesen.



Tomas Helgesen

## Må få ferje - men forstår protestane

Torill Nilsen er medlem av Utsira kommunestyre. Ho er fødd og oppvaksen i kommunen. Det same er mannen hennar, Torodd Nilsen. Ho arbeider på sjukeheimen, han ved Teknisk etat.

Torill og Torodd bygde nytt hus for 13 år sidan, og har 3 barn. Med andre ord er dei ein av ganske mange unge familiær på Utsira.

- Eg trur absolutt at Utsira har ei framtid, scier Torill. - Her er godt å bu. Barnehage for alle, godt utbygd skule, nok av fritidsaktivitetar, sjukeheimsplass for dei som treng det og heimehjelpe for dei som treng det. Og nå får me til og med symje- og idrettshall.

Siste gongen kommunestyret drøfta ferjespørsmålet var i august i fjor. - Like lite som dei andre 12 representantane, var eg i tvil då me sende ny søknad til Samferdselsdepartementet om riksvegferje,

scier Torill Nilsen. Men ho skjønar dei som protesterer mot å missa rutesambandet til Haugesund. - For oss er Haugesund byen. For dei som ikkje har bil - eller ikkje vil bruka bil for ein snartur til fastlandet, er ferje til Karmøy ei dårligare løysing enn båtrute til Haugesund



Torill Nilsen

**Skulesjef Kari Skåren:**

## - Godt skolemiljø og eksemplariske elevar

Kari Skåren er skulesjef på Utsira og samtidig rektor ved skulen på øya. Ho kom frå Karmøy til Utsira som nyutdanna lærar i 1969.

- Eg treivst frå første dag, fortel ho. - Eg kunne ikkje tenkja meg å flytta herfrå.

Kari Skåren er heller ikkje smålåten, når det gjeld ros av skulen og miljøet der.

- Disiplinærproblema er små. I ungdomsskulegruppa, 7. til 9. klasse, har me f.eks. 9 elevar. Dei er berre heilt eksemplariske. Eg syns det er så flott, for me veit jo at det er i denne aldersgruppa det lett kan oppstå problem.

Elles har me eit veldig godt og ope forhold lærarane imellom. Me har eit trygt arbeidsmiljø, og dette speglar seg i neste omgang av i klassesituasjonen



Kari Skåren

**Kjøpmann Leif Kloving:**

## - Eg lever brukbart

Utsira har 2 kolonial-kjøpmenn. Tett ved Sørevågen finn me den eine, Leif Kloving.

- Med dieseltank ved sida av sjølve butikken, så lever eg brukbart, seier han. - Men eg må stå på, og gjera alt sjøl. Økonomisk grunnlag for å leiga hjelp, har eg ikkje.

- Har du problem i forretningsdrifta, på grunn av dåleg kommunikasjon med fastlandet?

- For meg spelar det ikkje så stor rolle. Eg er med i ein kjede, og får dei varene eg treng til same pris som dei andre.

Men frå den yngre befolkninga på øya er kravet klart nok. Me må få betre rutesamband. Dei unge finn seg ikkje lenger i å vera så isolerte og bundne, som det me er nå.

## Barnehageplass for alle fra 3 til 7år

Alle forskulebarna frå 3 til 7 år, 11 i talet, går i barnehagen, der ungane er 4,5 time pr. dag. Dette er med andre ord ingen fulldagsbarnehage. Men slik

forholda er på øya, med godt sosialt nettverk og trygge leikemiljø, dekker korttidsbarnehagen behovet, seier styrar Mary Ann Kloving.

Foreldra på Utsira betaler ein pris for barnehageplass, som mange vil misunna dei - nemleg kr 500 pr månad. Dei som har fleire enn eit barn, får 50% søskensmoderasjon.



Frå den vel utstyrtte barnehagen, med gode leike- og aktivitetsvilkår både inne og ute. Frå venstre: Jan Helge Tommasen, Aslak Skare, Aleksander Kloving og Stig Silden.

## God eldreomsorg

I forhold til folketalet har Utsira mange barn. Men kommunen har også mange gamle folk som treng omsorg og pleie.

Sjukheimen, som også held hus i Siratun, har 6 sengeplassar. Fire av desse er berekna på langtidspasientar og 2 for korttidsopphold.

- Til tider har dette vore i minste laget, seier pleie- og omsorgsjef Tove Line. - Men me har i tillegg ei godt utbygd ordning med heimesjukepleie og heimehjelp.

Kommunen har også ei ordning med heim-bringing av mat, for dei som har behov for dette.

I alt får ca 25 personar ei eller anna form for pleie- og omsorgshjelp frå kommunen, seier Tove Line.

- men ikkje vil vera isolert frå fastlandet

Godt miljø og gode oppvekstvilkår

## Det negative er rutesambandet

Mary Ann Klovning, som er styrar for Utsira barnehage, flytta saman med familien frå Bryne til Utsira i 1985. Mannen, Tor Harald Klovning, som er fødd på øya, fekk då jobb på den nye navigasjonstasjonen, Utsira kystmeldestasjon.

### 16-åringar på hybel

Ekteparet har 4 barn, som er 18, 14, 11 og 6 år. Eldstejenta går på Åkra vidaregåande skule. Som andre skulungdommar i kommunen, er ho difor nøydd til å bu på hybel. - Det har gått bra, seier mora, - men det er eit problem og klart negativt at barna våre må bu på hybel frå dei er 16 år, når dei tar vidaregåande utdanning.

### Trivst

Mary Ann trivs på Utsira. Overgangen frå å bu på Jæren har vore nesten bare

positiv, seier ho. - Ikkje minst vil eg framheva det gode miljøet og oppvekstvilkåra for barna. Det er massevis av aktivitetar og ting å ta seg til. Så fritidsproblem har ikkje eg registrert.

### Komplisert med bil

Det negative med å bu her er det därlege rutesambandet, seier Mary Ann.

- Eg er heilt sikker på at det vil vera avgjerande for framtida til Utsira, om me får ferje eller ikkje.

Då me f.eks. tidlegare i vinter skulle på ferie med bil, hadde me bestilt plass på båten 4 månader i førevegen.

For å sikra oss at me får bilen med den dagen me skal starta sommarferien, har me for lenge sidan bestilt plass. Her nyttar det ikkje med impulsreiser.

Dersom 2 andre har bestilt plass før oss den dagen me skal reisa, må me



Mary Ann Klovning

berre venta eit døgn og håpa på plass då. Og så kan det vera same problemet når me skal heim att, dersom ikke alt er godt planlagt fleire månader i førevegen.

## "Amerika-reis" til Stavanger

Ordførar Torbjørn Rasmussen har pakka kufferten, den kvelden me stig innom han heime på Utsira.

- I morgen tidleg reiser eg til Stavanger på eit møte, så eg blir borte i 3 dagar og 2 netter, seier han.

Det er ikkje så lange møtet han skal på, det kan dreia seg om 3 til 4 timer. Men slik er det når ordføraren eller andre sirabuar skal delta på møte eller ivareta andre oppgåver i fylkeshovestaden

Ordføraren fortel:

- Båten til Haugesund går kl 8 i morgen tidleg og er framme i byen kl 9,30. Men møtet i Stavanger startar først kl 9 dagen etter, så eg får nesten ein heil dags ventetid pluss ei overnatting i byen, før møtet tek til.

- Og når møtet er ferdig, tidleg på ettermiddagen, er det før scint til å nå Utsira-båten i Haugesund den dagen. Først dagen etter kl 14,30 kan eg ta rutebåten heim.

## Ferje avgjerande for turisme

Turisme bør vera ei næring å satsa på for Utsira. Samfunnet er på mange måtar heilt spesielt, til og med i internasjonal samanheng. Eit sjølstyrt og velordna samfunn langt ute i havet med mindre enn 300 menneske, er unikt. Utsira har då også fått omtale i fleire internasjonale blad og publikasjonar.

Det blir sagt at stadig fleire turistar ønsker opplevelses-ferie. Her bør Utsira ha meir å by på enn hav og fiske. Sjøl om det nok vil vera dette som kan utgjera hovedatraksjonen for å få turistar til øya.

Men også for utviklinga av ei turistnærings, vil truleg eit ferjesamband vera avgjerande. I alle høve vil ein ikkje kunne satsa på turistar som brukar bil, så lenge øya manglar ferje. Svært få vil reisa til Utsira og la bilane stå igjen i Haugesund.

## Kvinnekommunestyret i 1925

Ved kommunevalet i 1925 blei Utsira kommune landskjent, ved at 12 av dei 13 valde kommunestyrepräsentantane var kvinner. Åsa Helgesen blei valt til ordførar, som den første kvinnen i Norge i dette vervet.

Når me hører om dette i dag, skal me hugsa på at dette berre var 12 år etter at kvinnene fekk vanleg stemmerett.

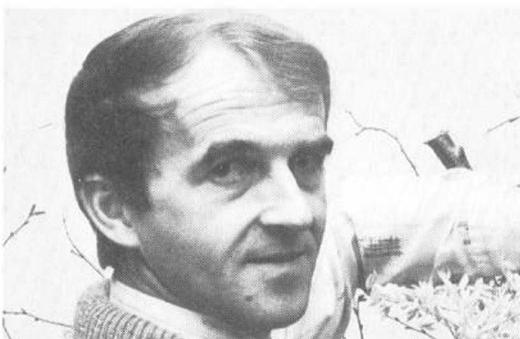
Det var vore spekulert ein god del over kva som skjedde før og under valet i 1925. Det skal ikkje ha vore ein organisert aksjon som førte til at kvinnene gjorde så og seia "reint bord". Men det skal ha vore godt sjøver på valdagen, og mange mannsfolk var ute på fiske.

# Planter på nye veger

Artikkelforfatteren

**Sverre Bakkevig**

er utdannet cand. real. i 1974, med botanikk/økologi som fagområde. Han er førstekonservator ved Arkeologisk museum i Stavanger, og arbeider særlig med vekselvirkningen mellom mennesket og naturen i fortiden.



Vogene er nyttige for botanikere. At vogene også har mange plantegleder å gi vanlige vegfarende skal vi komme tilbake til i en senere artikkell. Her skal vi se litt på vegen fra plantelivets ståsted.

## Ny veg - nye muligheter

Vi har mye stein og fjell i Rogaland, og snakker ofte om at fjellet er nakent. Men når en ny veg bygges ser vi noe annet.

Det finnes ikke nakent fjell i Rogaland, hverken i Lysefjordens steile granittvegger eller Egersundsområdets knauser. Også det såkalte snau fjellet er fullt av liv om vi studerer det på nært hold.

En mengde lavarter dekker fjellet og gir det vekslende farge. Fra svart mørkebuk i sjøkanten på Kvitsøy og til sitrongule mjølaktige skorper i Suldals brattheng.

Først når fjellet sprenges får vi se det virkelig nakne. Da kommer bergartens egentlige farge fram, men bergveggen forblir ikke livløs lenge. Noen av de første som er på plassen på en fersk fjellvegg eller sprengt stein er nettopp lav.

I motsetning til de grønne plantene tåler lav å tørke helt ut. De klarer seg med det de får av vann og næring gjennom nedbør, luft og sigevann.

Gjennom året sprer de millioner med små sporer, eller små biter av selve lavaen brytes i stykker, spres med vinden og vokser ut til nye kolonier. Resultatet er stort sett at alle fjellknauser for lengst er opptatt.

En lang rekke arter kjemper om plassen, og vokser delvis over hverandre. Ofte er mosen også med i denne konkurransen om en plass i solen. Da er det ikke rart at en fersk vegskjæring gir nye muligheter.

## Vegvesenet og vegetasjon

Selvsagt kan vegen ha negativ virkning på vegetasjon og planteliv. Det er imidlertid mitt bestemte inntrykk at vegvesenet har lagt bak seg 70-åras overdrivne bruk av sprengstoff og ukritiske bruk av maskiner og syllmasse.

I dag skjer vegbyggingen i Rogaland mer skånsomt og miljøvennlig. Ikke

minst dekkes skjæringer og syllinger, og sås til på en måte som både imponerer og gleder en botaniker. La oss derfor konsentrere oss om positive sider, - for de finnes.

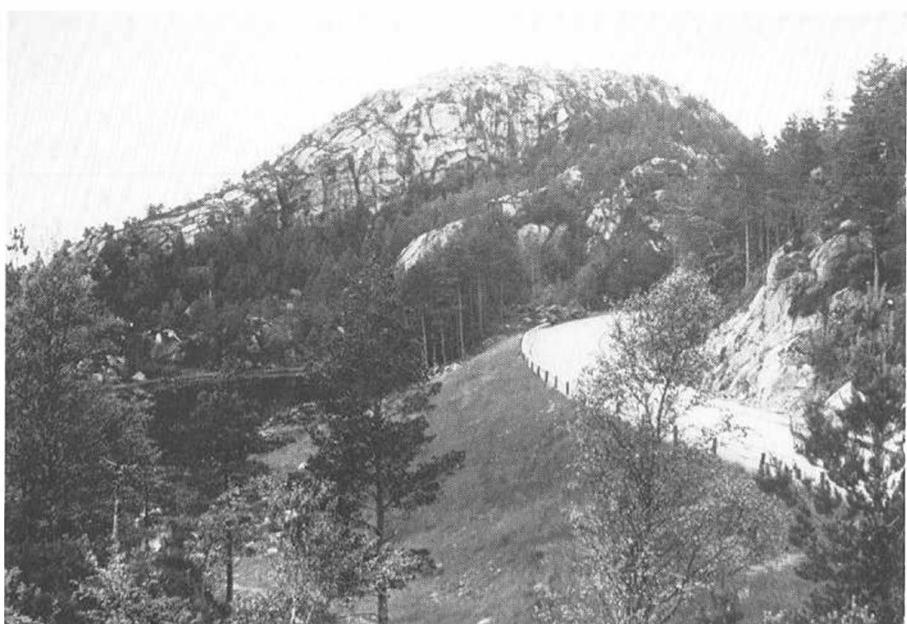
Ser vi på det som kalles for høyere planter (i systematisk sammenheng, altså blomsterplanter, trær og busker), så kan en ny veg også bety nye muligheter for dem.

La oss tenke oss et typisk stykke roglandsnatur; en fjord- eller dalside med grunt jordsmonn, en mosaikk av busker, trær, åpne partier med gress, blomster, og bart fjell. Her og der med bekker som lar tyngdekraften bestemme retningen nedover.

Når en ny veg lages i et slikt terrenget vil den gjerne få en loddrett skjæring mot fallretningen. Sprengningene vil lage sprekker som gir nye planter muligheter til fotfeste.

En solvarm knudret vegskjæring kan gi nye levekår der det før var tett skog, og sprekker der fuktighet pipler frem kan gi grobunn for arter som ikke vokste i området før.

Om vegen i motsetning til bekkene går vannrett kan grøsten på innsiden av



Selv om en veg betyr store inngrep i et naturområde som her ved Yrkje i Tysvær, kan vegkanter og vegskråninger gi nye voksesteder for plantene. Bildet er tatt i 1975. Nå har skogen gjenerobret skråningen som her er gressdekket.



Asfalt tar opp og lagrer mye strålingsvarme, og det vet plantene å utnytte. Her er myke skudd av bregnene einstape trengt gjennom asfalten.

vegen tilfredsstille kravene til fuktighetskrevende planter, og vegskulderen på utsiden av vegen kan bli grobunn for mosematter og planter som trives i stein og grus.

Planter som alt finnes i området kan også få nye voksesteder når en veg anlegges og næringstilgangen kan øke når fjell knuses til sand og steinstøv.

Vi har også mange eksempler på at plantene ikke slår seg til ro på vegskulderen, men bruker vegene som sine innvandringsveger.

### Flora i forandring

Vegetasjonen er ikke statisk, den er et dynamisk kompleks der forskjellige plantesamfunn og arter lever i konkurransen med hverandre. En beinhard kamp om lys, vann og næring. Noen arter taper og dør ut, men nye kommer stadig til. Og nye miljøer betyr nye muligheter.

I standardverket om norske planter, Lids flora, finner vi et spesielt tegn på at enkelte planter er særlig knyttet til vegene vårc. Registeret inneholder 9

norske plantearter som har navn som begynner med veg: Vegarve, vegfaks, veghaukeskjegg, vegkarse, vegrapp, vegrublom, vegsennep, vegtistel og vegvortemjølk. Dette er arter som har spreidt seg langs vegen og som særlig setter pris på de gode lysforholdene i vegkanten.

Der er også mange andre arter som sprer seg langs vårc veger selv om det ikke fremgår av navnet. Et klassisk eksempel er groblad, som har blitt kalt for "hvite manns fotspor". Hemmeligheten bak dens suksess langs veger og stier, og der mennesker ellers ferdes, er frøene. De produseres i store mengder i opprette aks. Dertil er frøene klebrige så de klistrer seg lett på en fot, en hestehov, et kjerrehjul, eller hva som kommer forbi.

### Fra Sverige med brostein

Et artig lokalt eksempel er klistersvineblom, en korgplante der hele planten er klebrig. Den var ukjent i Rogaland frem til mellomkrigsåra. Da dukket den opp langs vegen ved Liapnten i Hafsfjord.

Ifølge Ole G. Lima i Madlalia er det neppe noen tilfeldighet at dette skjedde rett etter at vegen fikk brosteinsbeleggning. Brosteinen kom nemlig fra vestkysten av Sverige, der klistersvineblom dengang var vanlig. De klebrige frøene har så fulgt med brosteinen, og fra Madlalia har den senere spreidt seg til mange steder i Rogaland.

Klistersvineblom har valgt "limeprinsippet" for sin sprelanding og den er særlig vellykket der det er menneskelig aktivitet.

Før eller siden den kommet til Rogaland uansett. Men det ville nok tatt lengre tid om klistersvineblomen skulle bruke landevegen fra Göteborg. Noen planter følger forresten jernbanen også.

### God sprelanding

Noen hver har vel rynket øyebrynen når travle bønder i våronna kjører langs vegen med moldete redskaper, og klatter med jord blir liggende igjen på vegen.

Det er vel kanskje bare botanikere som i en slik situasjon tenker at dette er en spredningsmulighet for planter. Det er fra jordbruksområder og langs vegen, men også fra gård til gård.

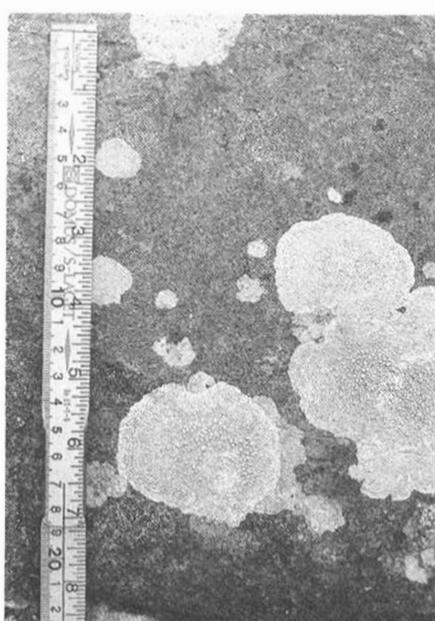
Særlig var det tilfelle i etterkrigstida. I begynnelsen av mekaniseringa av jordbruket var det vanlig med maskinstasjoner der traktorene med moldete hjul og redskaper kjørte fra gård til gård. Dermed fikk ugrasfrø gratis transport.

### Blikk utenfor vegen

Etter denne betraktingen omkring vegen og dens omgivelser som vokstested, bør det være klart at når en botaniker ferdes langs roglandsvegene sveiper blikket mye utenfor vegbanen og lite på den. Derfor liker botanikere fremdeles godt å sykle, men en kommer lengre og får sett mer fra bilvinduet.

Jeg har imidlertid inntrykk av at passasjerene i bilen ikke alltid er så begeistret over at jeg ser så mye spennede botanikk når jeg kjører.

Og der er virkelig mye spennende vegetasjon langs vegen i Rogaland. I en senere artikkel vil jeg trekke fram noen godbiter i vegkantfloraen



Skorpelav vokser med en slags årringer som kan måles og brukes til å bestemme alderen.

# Miljøarbeid i Statens vegvesen Rogaland

**Av Ivar Hebnes**

Godt miljø er eit av Statens vegvesen sine hovudmål for perioden 1990-93. Kor langt har så me i Vegvesenet i Rogaland kome i høve til dette målet? Svaret på dette spørsmålet vil nok avhenge av kven det er som svarar, men uansett er svaret no ved inngangen av 1991 langt meir positiv enn bare for eit år sidan.

## "Miljø"-omgrep i Vegvesenet

Miljøomgrepet er mangt, men hovedprioriteringane er følgjande:

- **Vegtrafikkstøy** er eit av dei "eldre" satningområda som kjem inn under miljøomgrepet. Problema med støy frå vegtrafikken er vorte meir fokusert, og ingen ny detaljplan eller reguleringsplan vert i dag godkjent utan at konsekvensane vedrørande støy er utarbida.
- **Luftforureining** frå vegtrafikken har i lang tid vore ein kjent faktor. Dei store globale konsekvensar i høve til ozon-laget sin påverknad på drivhus-effekten er forureiningsproblem som er fokusert dei siste åra. Vegsektoren står for 21 % av dei norske utsleppa av CO<sub>2</sub>. Helsefarlege stoff som CO, bly, hydrokarbon o.l., samt støv og

luktstoff påverkar den lokale luftforureining.

- **Landskapsvern** er eit omgrep som dekkjar fleire typar vern som t.d: Økologi (t.d. vern av urørte naturområder, flora, dyrearter). Friluftsliv (ta vare på friluftsområder for rekreasjon). Kulturminner (ein gamal steingard er eit viktig kulturminne). Arkitektonisk (t.d. utilpassa støyskermar, "vakre bruer"). Landskapsarkitektur (t.d. vegen sin tilpassing i landskapet omkring).

## Kva vert gjort innan Vegvesenet i Rogaland?

Det er semje om at støy- og luftforureininga skal reduserast så langt det er mogleg der dette er eit problem.



Miljøvernbegrepet femner vidt, frå vegtrafikkstøy, luftforureining til landskapsvern. God tilpassing av vegar og trafikkinnretningat i byområde er også miljøarbeid, som f.eks. utforming og bygging av rundkjøringar.

Samstundes skal verdiar knytta til naturmiljø, friluftsliv, arkitektur, landskapsarkitektur i samband med veg og vegtrafikk takast vare på eller attendeførast så langt som mogleg.

## Transportplan

For å arbeida mot desse måla er vegsjefen og vegkontoret sterkt engasjert i arbeidet med å utarbeide transportplan for Nord Jæren.

Miljørelaterte problemstillingar står sentralt ved utarbeiding av alternativ for framtidige byutvikling/bustadområder og framtidig vegnett.

I regi av Miljøgruppa vert t.d. alle bustader langs riks- og fylkesvegar med ÅDT større enn 2000 registrert med tanke på å kartleggja støy- og luftforureininga. Dette har vore eit omfattande arbeid, og omlag 10.000 bygningseiningar er registrert i kommunane Stavanger, Sola og Sandnes.

## Kompetanseoppbygging

Miljø i samband med veg og trafikk er eit ungt fagområde. Dersor er kompetansesoppbygging og utvikling eit prioritert felt innan Statens vegvesen.

Plan og bygningslova har førescigner om samarbeid og medverknad i planlegginga frå statlege planstyretemakter.

## Tverrfagleg samarbeid

Det tverrfaglege samarbeidet er viktig ved utarbeiding av hovudplanar, vegplanar, reguleringsplanar, transportplanar o.l.

Økt kompetanse og økte ressurser på veg og miljøplansfaglege område er ein forutsetnad for at eit slik samarbeid skal få best mogleg resultat.

Av dette er det viktig at den miljøfaglege kompetanse kjem alle avdelingane til gode. Sjølv om spørsmål kring miljø byggjer ein del på haldningar og vilje, må vegvesenet som etat gå føre og vera pådrivar i denne prosessen.

## Laboratoriet på flyttefot

I disse dager flytter laboratoriet fra Hillevåg til Lagårdsvegen. For de tilsatte ved laboratoriet er dette selvsagt en ganske stor endring. Det sies at mennesket har en innebygget motstand mot endringer. Ved flytting til Lagårdsvegen har vi ikke merket denne motstanden.

Grunnene til dette er flere. Lokalene som laboratoriet nå flytter inn i er lyse og trivelige, og langt bedre enn kontorbrakker og provisoriske lokaler i Hillevåg. En annen grunn til at vi ser positivt på en flytting er at vi mener å kunne gi våre oppdragsgivere bedre og raskere service. Dette vil igjen forhåpentligvis gi økt bruk av laboratoriets tjenester.

Flyttingen faller sammen med PPP, og man har derfor mulighet til å knytte laboratoriet nærmere resten av vegvesenet.

Den foreløpige konklusjonen man kan trekke er at flyttingen er positiv sett fra laboratoriets synspunkt. Det er videre å anta at resten av vegvesenet, og da først og fremst våre brukere, vil ha fordeler av flyttingen.

Foreløpig er det bare kontorfunksjonen som har flyttet. Så snart ventilasjonssystemet er bragt i orden følger de ansatte på gruslaboratoriet og asfaltlaboratoriet etter.

Når alle er samlet vil vi markere flyttingen overfor resten av vegkontoret. Dette vil vi komme tilbake til senere.

**Jens O. Aanderaa**

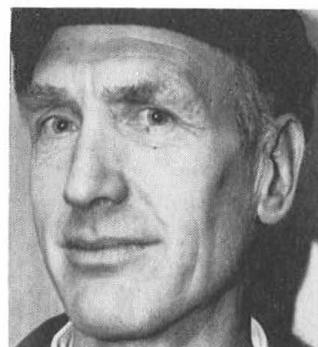


Isotopmåler, som Lab. bruker til å måle komprimeringen i vegdekket

## NYORDNING

### Egen bedriftshelsetjeneste

Etter flere år med bedriftshelsetjeneste sammen med de øvrige etater i samferdselssektoren er det nå vedtatt at vegvesenet skal ha sin egen bedriftshelsetjeneste, lokalisert til vekkontoret på Lagårdsvegen i Stavanger. Ordningen omfatter 1 lege i 3/5 stilling samt sykepleier, men ikke som nåværende ordning, med fysioterapeut og kontorsøster. Kravet om egen helsetjeneste er særlig kommet fra utedriftens folk. Vi spør noen representanter for disse hvilke forventninger de stiller til den nye tjenesten.



**Øystein Austarå**  
**Formann, Rennesøy**

Den gamle ordningen virket rotet, det gikk flere år mellom hver undersøkelse. Får vi folk i den nye ordningen har jeg tro på den, ellers kan det bli like dårlig som før. Jeg er klar over at det var personalsvikt som var svakheten før.



**Sverre Espeland**  
**Formann, Helleland**

Jeg er veldig positiv til nyordningen. Men helsetjenesten må oppsøke distrikten og det må være årlige kontroller. Kontordager i Egersund som før fungerte godt.



**Birger Sandvik**  
**Oppsynsmann, Suldal**

Ordningen med kontordager på Sand må fortsette som før, dette var folkene godt fornøyd med. Å ha en helsetjeneste som kan konsentrere seg om bare en etat må være en klar fordel. Vi får håpe på stabil bemanning, for vi er mer utsatt enn i en kollegial ordning med flere leger.



**Willy Åmodt**  
**Maskinfører, Moi**

Får vi oppsøkende helsetjeneste som før, har jeg tro på nyordningen. Blir stillingene bemannet til enhver tid, skulle ordningen virke godt, men vi savner nok fysioterapeuten i nyordningen.

# Sammenhengende gang- og sykkelvegnett i Rogaland

**Av Kari Smådal Turøy**

To av vegvesenets hovedmål er å sikre framkommelighet og trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, deriblant gående og syklende.

## Status

Statens vegvesen Rogaland har ikke sittet "med hendene i fanget" når det gjelder gang- og sykkelvegutbygging. Rogaland er på topp i landet både med antall kilometer gang- og sykkelveger og i antall kilometer gang- og sykkelveger i forhold til total veglengde.

Før 1986 gikk en stor andel av trafikk-sikringsmidlene til gang- og sykkelvegutbygging. Fra og med 1986 ble midlene dreiet mot utbedring av ulykkespunkter. Rogaland lå da nesten på topp når det gjaldt antall farlige punkter og det ble derfor satset sterkt på å få bort ulykkes-punktene.

I disse "magre årene" har Rogaland likevel ligget fremst når det gjelder gang- og sykkelvegutbygging ved at vegvesenet har gått sammen med kommuner og private i spleislag for å få mest mulig gang- og sykkelveger ut av bevilgningene.

Nå har vi fått bukt med de verste ulykkespunktene og midlene kan igjen

dreies tilbake mot sterkere satsing på utbygging av gang- og sykkel-veger.

Og - selv om vi har gjort mye når det gjelder gang- og sykkelveg-utbygging, står det fremdeles en god del igjen.

## Plan for gang- og sykkelvegnett

Formålet med *"Plan for sammenhengende gang- og sykkelvegnett i Rogaland"* som nå er ute til høring er først og fremst å få en oversikt over de viktigste prosjektene som står igjen. I tillegg er behovet for prosjektene vurdert opp mot hverandre. Forskjellige kriterier er gitt poeng (f.eks. ÅDTulykker, skoleveg osv.). Til sammen gir de hvert prosjekt en poengsum som er et uttrykk for behovet for prosjektet. På den måten vil vi få et bedre grunnlag for å prioritere mellom prosjekter slik at vi bruker midlene der de gjør mest nytte.

I forbindelse med Transportplan for Storbyområdet på Nord-Jæren jobbes det med en egen plan for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett.

Kommunene Sandnes, Sola og Stavanger er derfor foreløpig holdt utenfor, men vil bli tatt med i den endelige planen.

## Miljøvennlige transportformer

Tradisjonelt er gang- og sykkelveganlegg sett på som trafikksikringstiltak. I enkelte tilfeller er det riktig, men i svært mange tilfeller er bedret framkommelighet for myke trafikanter den viktigste grunnen til at vi bør bygge gang- og sykkelveganlegg.

Signaler fra politisk hold om å satse mer på miljøvennlige transportformer gjør bygging av gang- og sykkelveganlegg enda mer aktuelt enn tidligere.

I kombinasjon med økt satsing på kollektivtrafikk utgjør sykkel et konkurransedyktig og interessant alternativ til bilen.

I Rogaland er den økte satsingen på Jærbanen svært spennende i så måte.

Med en reisetid på ca. 10 min. mellom Sandnes og Stavanger og ca. 25 min. mellom Bryne og Stavanger kan kombinasjonen sykkel - tog - leicsykkel bli interessant også tidsmessig.

Når man i tillegg tar med fordelen ved at man både får trim på sykkelen og kan lese avis på toget, bør dette alternativet absolutt kunne konkurrere med bilen.



Vegvesen-tilsette på sykkelur i Hå på Jæren. I spissen sykler vegmester Per Skårlund og vegsjef Chester Danielsen.  
Foto: Harald Sel

## Vegvesenet har god media-dekning

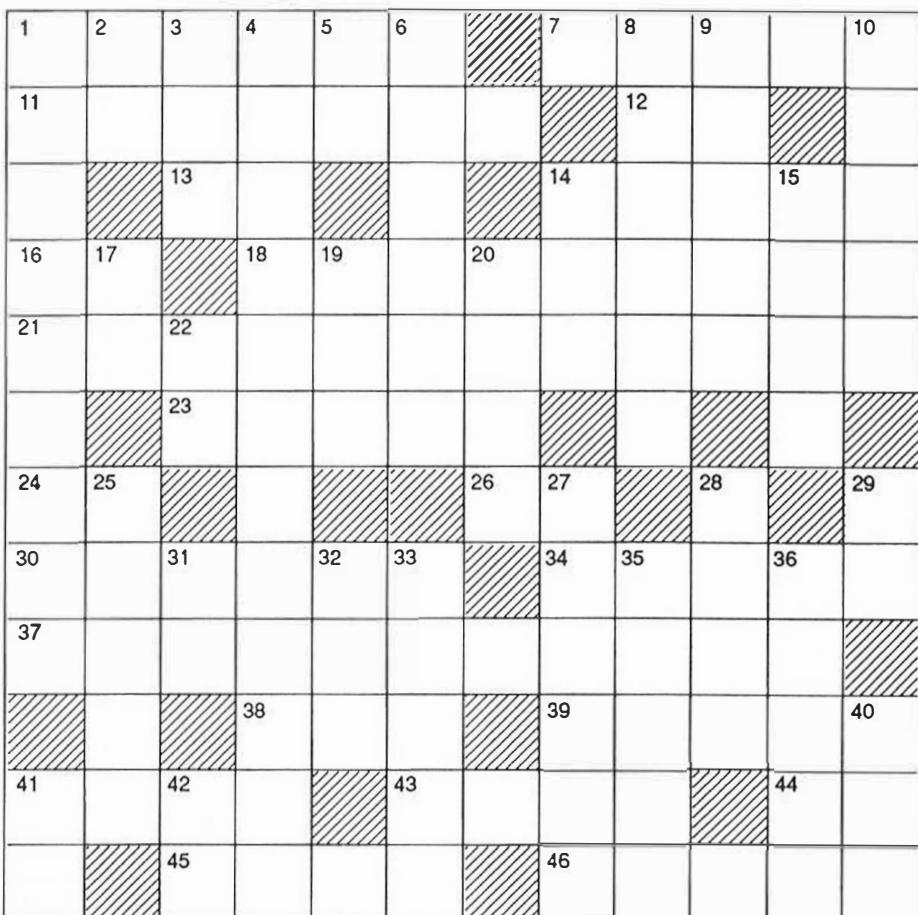
Statens vegvesen har flere oppslag i media enn Trygg Trafikk, Televerket og NSB til saman.

Dette går fram av ein rapport som er gjort av amanuensis og mediasforskar Tore Slaatta ved Norges markeds-høgskole. Han har undersøkt korleis Vegvesenet og Vegdirektoratet hevdar seg i media og samanlikna med Trygg Trafikk, Televerket og NSB.

Slaatta har sett på mediadekninga i utvalde media i ein månad og intervjua journalistar i dags- og fagpressa som arbeider med samferdselsstoff.

# Kryssord

## nr. 3/91



### VANNRETT

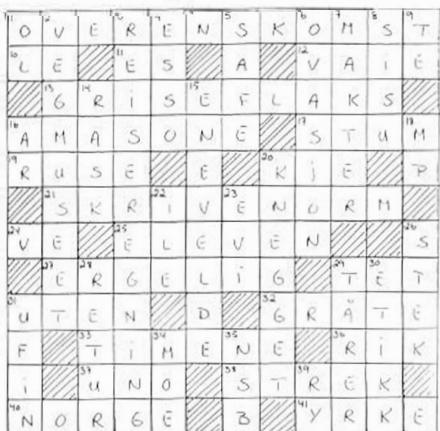
1. Skamløs
7. Fett
11. Kamplasser
12. Fuglen
13. Kjem.symb.
14. Dregg
16. Sporte
18. Iver
21. Refser
23. Svake
24. Bakke
26. Seksj. på vegktr.
30. Er alene
34. Bøye
37. Underholdning
38. Forstav.
39. Stoff
41. Si
43. Dans
44. Elv
45. Presteres
46. Kureres

### LODDRETT

- |                |             |             |                 |
|----------------|-------------|-------------|-----------------|
| 1. Bil         | 9. Pris     | 22. Byge    | 33. .... Fabler |
| 2. Nedbør      | 10. Masser  | 25. Treg    | 35. Fugl        |
| 3. Vassdrag    | 14. Fugl    | 27. Smell   | 36. Åle         |
| 4. Stimulansen | 15. Dyr     | 28. Uthus   | 40. Sjømann     |
| 5. Uttalte     | 17. Treslag | 29. Smerte  | 41. Vill        |
| 6. Folkeslag   | 19. Byrå    | 31. Kons.   | 42. Ord         |
| 8. Trevlete    | 20. Vokser  | 32. Svarord |                 |

*Premien er et  
FLAX lodd*

### Løsning nr. 1/91



### Vinnere av kryssord nr. 1/91 ble:

Randi Knusten  
Haugesund vegstasjon

Magne Rullestad  
5570 Aksdal

Løsningen på kryssord nr. 3/90 sendes:

Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger  
Innen 3.mai 1991

Innsendt av: .....

Adresse: .....

## Bygd prega av unge barnefamiliar, men - Siste generasjon i Frafjord? Tunnel til Dirdal avgjer framtida

**Tekst og foto: Harald Sel**

Det bur litt over 100 menneske i Frafjord. Av desse er 30 i skulepliktig alder eller yngre. Fjorten ektepar med barn er busette i bygda. Og gjennomsnittsalderen til dei 14 mødrene, som nesten alle er innflyttarar frå andre kantar av Jæren og Rogaland, er berre 25 år. Så det kan gjerne bli fleire småbarn i åra frametter.

Folka i den vakre fjordbygda i Gjesdal kommune har med andre ord ein låg gjennomsnittsalder. Her er det ikkje snakk om forgubbing og avfolkning, slik utviklinga har vore, og er, i mange norske utkant-bygder. Rundt om på gardane i Frafjord er det fleire nye hus, og ved dei fleste heng det barnetøy på klessnora.

### Tungvint

Likevel, - i dette unge og livskraftige miljøet fins det pessimistiske undertoner. Og spørsmålet er ikkje mindre dramatisk enn dette:

Er dei unge familiene, som i dag utgjer hovedtyngdea av folket i Frafjord, den siste generasjonen fastbuande i bygda?

- Framtida for Frafjord er avhengig av om me får vegg tunnel til Dirdal, så me slepp å reisa den därlege og farlege vegen over fjellet.

Dette seier Kari Reidun Dirdal, som sjøl er oppvaksen i bygda. - Dei fleste av oss som bur her nå, blir nok verande.

Men utan ny veg gjennom fjellet, er det nok tvilsomt om ungane våre vil bu her. Dotter mi på 15 år, som er odelsjente, seier at ho ikkje kan tenkja seg å bli buande i Frafjord, så tungvint som det er. Eg forstår henne godt, seier Kari Reidun.

### "Dømd" til å bu her

Det fins også dei som gjerne vil flytta, på grunn av vegen. Brit Håland fortel at ho og mannen ønsker å flytta til Dirdal, der ho er oppvaksen, men når ein først har bygt hus i Frafjord er det ikkje så enkelt.

- Me har prøvt å selja huset i fleire år, men ingen vil kjøpa. Me er på ein måte dømde til å bu i Frafjord.

### Mange turar til Dirdal

Også Brit trivs i Frafjord. Men vegen er den store ulempa ved å bu her, seier ho.

- Ungane må til Dirdal på barnehage og på skule. Også på andre måtar er me ein del av "storsamfunnet". Det er ikkje lenger slik at småbygder lever sitt eige sosiale liv. Særleg gjeld dette for barn og ungdom. Lags- og fritidsaktivitetane fins i Dirdal, eller enda lenger unna.

Me foreldre samarbeider om kjøring. Likevel må dei fleste av oss kjøra ungane til Dirdal og heim att fleire kveldar i veka. Det er over 30 km turretur.

### Rasfare

At vegen er lang, bratt og svingete er ein ting. Verre er det at delar av han er rasfarleg. Stadig ramlar det stein ned, og fleire gonger har det gått større ras. Særleg ille er det haust og vår, fortel Marit Frafjord, som opprinneleg er frå Sandnes.

- Når det er regn og därleg ver eller i vårløysinga går eg og ser etter skulebussen heile tida, og først når han har passert siste bratthenget slappar eg av.

Uruleg at det har gått bra, seier Marit. Ho er også ofte redd for mannen sin. Som så mange andre i Frafjord, har han arbeid utanfor bygda, og reiser fram og tilbake med bil kvar arbeidsdag året rundt.

### Dårleg vedlikehald

Det er ikkje berre rasfarene som kan gjera vegen utrygg. Særleg dei siste åra, med små veg-løyvingar frå Rogaland fylke, har ikkje vegvesenet hatt midlar nok til skikkeleg brøyting, strøing og anna viktig vedlikehald.

Også i vinter har det f.eks. hendt fleire gonger at folk ikkje har kome seg på arbeid i tide, på grunn av isglatt veg.



5 av dei 14 mødrene og 9 av dei 30 førskule- og skulebarna i Frafjord. Frå venstre: Marit Frafjord, Ingvill Frafjord, Daniel Frafjord, Kari Reidun Dirdal, Rita Kristin Dirdal, Brit Håland med Joachim på armen, Lene Håland, Vanja Frafjord, Eirin Frafjord, Inger Lise Frafjord, Bjørg Håland med Kristian på armen og Tone Beth Håland.

Kåre Fossan - aktiv pensjonist i Frafjord

## Det dreier seg om sau

- og styret i pensjonistforeninga til avveksling

**Tekst og foto: Harald Sel**

Det er triveleg å møta pensjonerte vegfolk. Og ekstra gildt er det gjerne når ein møter pensjonistar som har fått behalda ei god helse, slik at dei kan vera aktive og engasjerte.

På garden Bråland i Frafjord traff me Kåre Fossan, idet han steig inn på tunet. Han hadde nett sleppt ut sauene for dagen, og jaga dei opp i lia. Der er det alltid litt lyng og knuppar å bita i, til og med om vinteren når snøen har lagt seg.

Han slutta i vegvesenet i 1985, Kåre Fossan. Han har hatt 5 gode pensjonistår, og det er sauene som opptar han mest.

- Arbeidet med sauene er meir ein hobby enn ei plikt, sjøl om eg har så pass som 100 dyr, seier han.

Elles har han ein annan gild hobby. Den har og med sauer å gjera. Han lagar

bjøller og klavar til dyra sine, - retteleg fine og fråseggjorde. Og at låten i bjøllene er fin, det kunne me høyra frå lia.

Kåre Fossan tok til i vegvesenet i 1959, og arbeidde først 6 år på Frafjordvegen. Seinare var han rundt på fleire anlegg og han arbeidde ved det transportable knuseverket. Ofte var dette langt unna, slik at han var vekependlar. Dei siste åra arbeidde han som oppsynsmann i Dirdal.

- Etter 26 år i Statens vegvesen har eg jo blitt sterkt knytta til etaten. Difor har eg hatt stor glede av å vera med i pensjonistforeninga, seier han.

Og me kan leggja til at han er med i styret for Pensjonistforeninga i sør-fylket i Statens vegvesen Rogaland. Dagen etter at me var i Frafjord, skulle han til Vegkontoret på styremøte, der



**Kåre Fossan**

mellom anna sommarens pensjonisttur skulle planleggjast.

### Belastande og dyrt

Vegen frå Dirdal til Frafjord blei bygd i åra 1959-65. Eldre folk kan fortelja om den store dagen då bygda fekk vegutlösing, og dei ikkje lenger var avhengig av fjordabåten.

Men samfunnsutviklinga og nye tider fører til nye krav. I dag er vegen ei stor belastning for dei som skal bu i Frafjord, og særleg for unge folk.

I tillegg til ulempene som alt er nemnde, er det også kostbart å vera avhengig av ein bratt og svingete veg. Bensinsforbruken blir stort.

Marit Frafjord seier det slik:

- Eg er for miljøavgift på bensin. Men for folk i utkantane med bratte og därlege vegar, slik me har, blir det veldig dyrt. Det fins jo ingen andre måtar å koma fram på enn med bil. Me kan ikkje godt sykla dei bratte bakkane.

Og Marit legg til:

- Det må vel også vera kostbart for

samfunnet å vedlikehalda den vegen me har samanlikna med ein tunnel frå Frafjord til Dirdal.

### Tunnel må komma

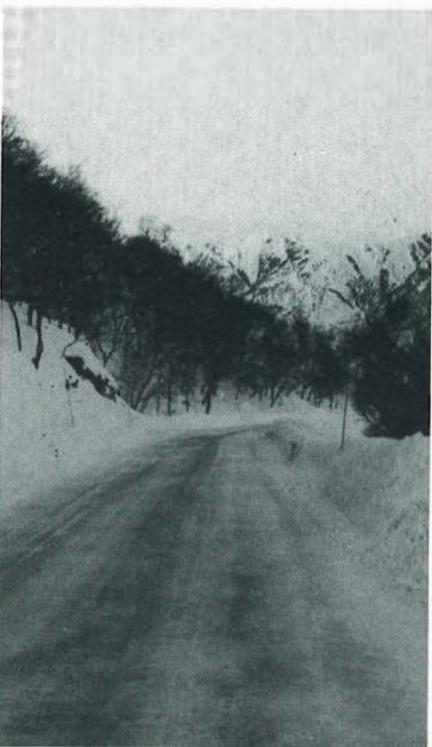
Konklusjonen er eintydig og klar: Tunnel må koma, om bygda skal ha ei framtid. Dei unge mødrene me møtte, er samstemte om det.

Og dei er ikkje berre optimistiske. "Me når ikkje fram hos fylkespolitikarane", er svaret dei får frå lokalpolitikarane i Gjeldal. Frå andre får dei svaret: "Det blir for dyrt".

Og prisen ein i dag reknar for ein tunnel på 3,5 km frå Frafjord til Dirdal er ca 50 millionar kr. Ein stor sum, - ja visst.

Men er det eigentleg så høg pris for å gjera livet lettare og tryggare for alle dei unge og driftige folka i Frafjord?

Det dei sjøl er mest redde for er at det skal skje ei stygg ulykke før noko blir gjort.



**Ved Gilja, på vegen mellom Frafjord og Dirdal.**

## Aktiv oppfølging av handlingsplanen: Trafikksikringsarbeidet går godt

**Tekst og foto: Harald Sel**

Oppfølginga av *Handlingsplanen for trafikksikkerhet i Rogaland 1990-93* går godt. På ein konferanse som Fylkestrafikksikkerhetsutvalget i Rogaland arrangerte, blei det gjort opp status så langt. Og formannen i FTU, Aastein Aase, var stort sett godt fornøgd med det han fekk høyra om utført arbeid og aktivitet.

Gunvor Molaug frå Stavanger politikammer, la mellom anna vekt på det forebyggande og haldningsskapande arbeidet politiet driv i skulane, både i grunnskulen og dei vidaregåande. Til slikt arbeid har politiet fått større ressursar i seinare tid.

Olav Aardalsbakke frå Biltilsynet i Stavanger, derimot, beklaga at Biltilsynet har små ressursar til haldningsskapande arbeid. Men elles har ein oppnådd målsettinga, og vel så det, på andre område.

Også Eddie Westad, Trafikkteknisk

seksjon i vegvesenet, kunne fortelja om god oppfølging av planen, særleg i arbeidet med å få bort trafikkfeller. Bygging av rundkjøringar har f.eks. ført til reduksjon i ulykkene på 60 % for dei kryssa som er ombygde.

På konferansen var det dessutan mellom anna ein del ordskifte om trafikksikringsarbeidet på kommuneplan. Fleire meinte at det var eit tilbakeskritt at dei kommunale trafikksikringsnemndene hadde blitt ein del av teknisk hovudutval. Eddie Westad sa at det i alle kommunar bør vera ein person som har ansvaret for trafikksikring og Aastein Aase stilte spørsmål om ikkje kommunane burde utarbeida trafikksikringsplanar.

Konklusjon for konferansen: Arbeidet til nå med Handlingsplanen for trafikksikkerhet 1990-93 har gått



Formann i Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU), Aastein Aase (t.v.) var stort sett fornøgd med oppfølginga av handlingsplanen. Ved sida si har Aase sekretæren i FTU, Arne G. Vasbø frå Statens vegvesen Rogaland sitt trafikksikkerheissekretariat.

bra. Fylkestrafikksikkerhetsutvalget har ansvaret for at oppfølginga blir like god.



## Gang- og sykkelveg ved Grinde skule

**Tekst og foto: Arne Hovelsrud**

Den nye gang- og sykkelvegen fra Grinde skule til Grinde bedehus i Tysvær kommune ble ved en enkel markering den 17. januar 1991 åpnet av Ole Jørgen Hovelsmoen (elev ved Grinde barneskule).

Gang- og sykkelvegen har en total lengde på 500m inkl. Badehålo bru, og går fra Grinde skule via den nye idrettsbanen på Grinde og opp til Garhaug (ved bedehuset).

Anleggsstart var 14. september 1990 og arbeidet ble avsluttet 2. januar 1991. Anlegget er bygget i egenregi og har totalt kostet 930 000,- kroner.

Ordføreren i Tysvær kommune, Borghild Yrkje, berømmet i sin tale vegvesenet for et godt samarbeid og for flott utført arbeid. Hun var spesielt glad for at skolebarna endelig hadde fått en trygg og sikker skoleveg som nå går helt utenom den trafikerte riksvegen.

Ole Jørgen Hovelsmoen åpnet den nye gang- og sykkelvegen omkransa av andre elevar ved Grinde skule.

# Kvinner og ledelse

**Tekst og foto: Eva Vivoll**

I Rygjavegen nr. 1 skrev vi litt om Motivasjonskurset for kvinner. Første samling var da holdt, og de 18 kvinnene som var med, var bare positive. Til siste samling, som ble holdt på KNA-hotellet 4. og 5. februar, hadde gruppene arbeidet med en prosjektoppgave som ble presentert 1. dag. 2. dag var det tid for møte med to kvinnelige ledere.

De to var: Angela Ebbesen, avd.dir. i Oljedirektoratet, og Helen Aagot Wigdel, vedlikeholdssjef i Statens vegvesen Akershus.

Begge to fortalte levende om bakgrunn, utdannelse og arbeid. Og det var en lydhør forsamling som etterpå kunne gå i grupper for å diskutere og kommentere det de hadde hørt.

Noen spørsmål som flere av gruppene stilte var: "Er det viktigere med formell utdannelse enn personlige egenskaper? Er det en myte at kvinner må være dobbelt så flinke som menn for å bli akseptert i lederstillinger?" og "Blir man tatt på alvor av menn, som kvinne i lederstillinger?"

Det var ikke lett å gi entydige svar, men det var veldig nyttig å få debattert dette, både for kursdeltakerne og foreleserne. (Tanken slo meg, kanskje menn også hadde hatt nytte av denne kursdagen!)

Konklusjonen etter kurset blir: Vi må ha muligheten og ressursene både i arbeidsliv og privatliv, men vi må gå løpet og ta ansvaret selv. Formell utdannelse betyr mye, men ikke alt, og vi må være villige til å stå på.

Nå er det ikke meningen at de 18 kursdeltakerne nødvendigvis skal bekle hver sin lederstilling i framtiden. Men kanskje de har fått et lite puff. - Til å se sin egen arbeidssituasjon fra en ny vinkel, som igjen kan føre til økt innsats og til å tørre å ta i mot nye utfordringer. Å gå ett steg videre!



Her ser vi kursdeltakerne samlet. I bakerste rekke fra venstre: Grete Rosseland, Elin Stueland, Inger Sønneland, Liv Leikvoll, Irene Stangeland, Solveig Kristoffersen, Marianne Stokkebø, Turid Nordbø og kursleder Marii Øverland. I midtre rekke fra venstre: Marit Th. Olsen, Åshild Moe, Tove Lende, Karin Granberg, Liv Rettedal og Berit Lomeland. I fremste rekke fra venstre: Nora Rygg, Sissel Tvedt, Berit Haugsland, fagansvarlig Elbjørg Andreassen og Milly Buch.

## Gode råd mot stress

### 1. LÆR Å LEGGA EIN PLAN

Har ein for mange ting gåande samtidig, fører dette ofte til forvirring, og at ein føler seg utilstrekkeleg og får uløyselege problem.

### 2. INNSJÅ OG AKSEPTER DI BEGRENSING

Mange set for urealistiske og perfeksjonistiske mål for seg sjøl. Me kan aldri bli perfekte, og me har difor ofte ei kjensle av ikkje å strekka til, same kor mykje arbeid me legg i ein ting.

### 3. UNN DEG GLEDER OG AVKOPLING

Alle treng av og til å flykta frå det daglege presset. Søk gleder og aktivitetar som passar for ditt temperament og di mentale legning.

### 4. LÆR Å VERA TOLERANT OG Å TILGJE

Intoleranse mot andre fører til frustrasjon og irritabilitet. Prøver du verkeleg å forstå korleis andre føler og tenkjer, vil også du bli lettare akseptert.

### 5. UNNGÅ UNØDVENDIG KONKURRANSE

### 6. SØRG FOR REGELMESSIG FYSISK AKTIVITET

La ein lege undersøka deg før du tek til med eit treningsprogram. Det er lettare å halda fast på eit treningsopplegg dersom det er tilpassa di yteevne, og dersom det gir deg ei kjensle av velvære, utan at du blir stressa.

### 7. LÆR Å SLAPPA AV UTAN MEDIKAMENT

### 8. SNAKK UT OM PROBLEMA DINE, MEN LA DET IKKJE BLI DITT EINASTE SAMTALEEMNE

Frå "Stress, Sanity and Survival"

# Omstridt rundkjøring på Bryne

**Tekst og foto: Harald Sel**

Bryne har fått ei ny rundkjøring, og denne gongen ei som har skapt stor strid i Time kommunen.

Rundkjøringa er bygt ved Bryne Mølle i krysset mellom Rv. 506 - Arne Garborgsveg og den gamle Rv.44 - Revegen.

## Gammal strid

Striden om trafikken i dette krysset går tilbake til sommaren 1989, då den nye Rv.44 - omkjøringsvegen forby Bryne, blei opna.

Den gjeldande reguleringsplanen slo fast at gamle Rv.44, Revegen, skulle stengast heilt både i nord og sør. Etter press frå handelsnæringa på Bryne og seinare frå Time kommune, blei vegen opna igjen for innkjøring frå nord, rett etter opninga av den nye omkjøringsvegen.

Etter kvart viste det seg at Bryne Handelsforening heller ikkje såg seg tent med denne ordninga. Ein ville ha krysset heilt opna for både innkjøring og utkjøring. Gjennom Time kommune, blei det så utarbeidd plan for rundkjøring.

## Bryne mølle

Slett ikkje alle var samde i å opna

vegen. Viktigaste motargumenta var at miljøet rundt Bryne Mølle, som blir ombygd til kulturhus, vil bli dårleg, og at større biltrafikk vil gjera det utrygt og utrivelig i handlegata på Bryne.

## Protestliste

Ved første gongs behandling i Time kommunestyre, blei det ikkje kvalifisert fleirtal for bygging av rundkjøringa. Til andre gongs behandling fekk kommunestyret oversendt ei protestliste mot prosjektet med over 1000 underskrifter.

Men kommunestyret sto på sitt, og vedtok bygging av rundkjøring.

## Kommunen sin vilje

Statens vegvesen si haldning i denne saka var å samarbeida om den ordninga Time kommunestyre bestemte seg for. Ein såg ikkje dei trafikk- og miljømessige ulempene ved trafikkomlegginga så store at ein ville gå mot bygging av rundkjøringa.

Den omstridde rundkjøringa har kost 400.000 kr. Desse utgistene deler Statens vegvesen og Time kommune, slik at det blir 200.000 på kvar.

Arbeidet er utført av Statens vegvesen.



Rundkjøringa ved Bryne. Bryne Mølle i bakgrunnen til høgre.

## Brekkeumilebok

### 50 år

Marit S. Hansen  
Vegkontoret, 03.04

Jan Undset  
verksted Hillevåg, 14.05

### 60 år

Magne Skjeggestad  
Egersund, 08.04

Magnhild Ødegård  
Vegkontoret, 23.04

Einar Skåtevik  
Sand, 30.04

Trygve Espeland  
Egersund, 15.05

Einar Svela  
Bærheim, 07.06

## Nytt fra **BEDRIFTS- IDRETTSLAGET**

Det er holdt årsmøte i idrettslaget. Frammøtet var ikke imponerende, men tilstrekkelig til å få holdt nødvendige valg.

Til gjengjeld er det sterkt økende interesse i flere av aktivitetene. Det gledelige er at det ikke trengs innspiskere for at likestillingen skal skje fyllest. Dette gjelder også utenom lagidrettene fotball og håndball.

Særlig orientering og landevegsløp/terrengløp har scilt i medvind når det gjelder økende deltaking. Etter alle solemerker å dømme blir det også i år deltaking i Holmenkollstafetten i begge klasser.

I fjor startet idrettslaget i Sogn og Fjordane arrangementet av vegmesterskapet i landevegsløp. Rogaland deltok med to løpere. I år blir det nok flere. Sogningen kaller det "Vikingløpet" og det er lansert som turistattraksjon i utlandet.

## TILLITSVALGTIDS SPALTE

**Modig mann i biltilsynet**

Inspektør Tormod Langseth ved biltilsynet i Stavanger vegret seg en gang for noen år siden for å gå til frisøren og få klippet seg.

Jentene på avdelingen sa da, nærmest for spørk, at de skulle betale klippingen hvis han ville ta permanent. Langseth svarte ok, men tiden gikk uten at noe skjedde.

Ikke før forleden dag, da Langseth igjen var moden for å sakeses. Jentene mintes det gamle løftet og bestilte time hos frisøren. Langseth mente at et ord er et ord og fant ut at han ikke hadde noe valg.



Før



Etter

Resultatet går forhåpentligvis fram av bildene. Om det moderne slagordet "Bli ny", kanskje ikke passer fullt ut for en som nærmer seg 65, kan en ihvertfall si: Gakk hen og bli "Som ny" også du.

Mykje av tillitsmannen sitt arbeid er i desse dagar knytta til PPP-90, som er planlegging og vurdering av Vegvesenet sin organisasjon.

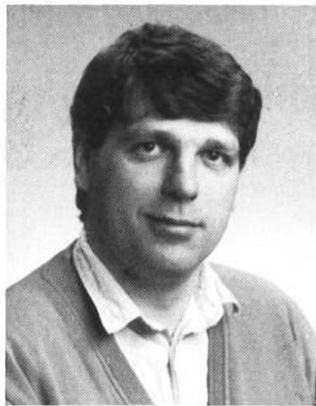
Arbeidet starta opp våren 1990, og no i januar var leiinga sitt forslag til ny organisasjonsplan for Statens vegvesen Rogaland oppe til drøfting med hovudorganisasjonane.

I perioden som er gått sidan arbeidet starta, har det såkalla Bjørvigutvalget kome med si innstilling 1. november i fjor.

Rapporten har vore gjenstand for grundig lesing og fått ei blanda mottaking. Det har ikkje mangla på engasjement hjå dei rapporten omtalar, og ulike grupper innan etaten var ikkje seine med å setja i gang vardebrenning og liknande tiltak over vårt langstrakte land.

Dei problema som engasjerte mest blandt NIF sine medlemmer var i utgangspunktet spørsmålet om deling av arbeidsoppgåvene på Trafikkteknisk seksjon, samt forslaget om å plassera Grunnseksjonen og Lab. innanfor den nye byggavdelinga. I prosessen og dialogen som har foregått i systemet, har dette ført til eit endeleg forslag som har teke omsyn til desse merknadar.

Eit punkt har imidlertid NIF vore negativ til frå byrjinga, og det er opprettig av ei ny stilling som assisterande vegsjef. Som einaste organisasjon i styringsgruppa for PPP-90 har NIF forgjeves argumentert mot denne løysinga.



Arbeidet med å byggja opp dei nye resultateiningane/avdelingane er no i gang. På byggavdelinga vil det skje til dels store endringar, på planavdelinga mindre endringar, medan driftsavdeling (vedlikehold), avdeling for trafikant og køyretøy (Biltilsynet) og administrasjon avd. ikkje får særleg radikale endringar. Grunnseksjon og Lab. skal saman med Maskin danna ei ny avdeling som heiter Teknisk service avd. Denne skal byggjast opp frå botnen av, og det vert spanande å sjå korleis organiseringa av denne vil sjå ut.

Siste fase er plassering av den einskilde person i avdelingane og på dei einskilde seksjonane. Dette vil nok òg råka NIF sine 21 medlemmer, om enn ikkje like sterkt som for andre større organisasjoner.

**Ivar Hebnes**  
Tillitsvalg NIF/SVS Rogaland



**C** RETURADRESSE:  
POSTBOKS 197  
4001 STAVANGER



# RYGJAVEGEN

Vegen til Frafjord i Gjesdal kommune er svingete og rasfarleg. Vinterstid blir han dessutan fort glatt og vanskeleg å koma fram på. I Frafjord bur ca. 100 menneske, og mange av dei er bamefamiliar. Skal det i framtida bu folk i bygda, må me ha tunnel gjennom fjellet til Dirdal, seier dei. Reportasje side 18 og 19.