

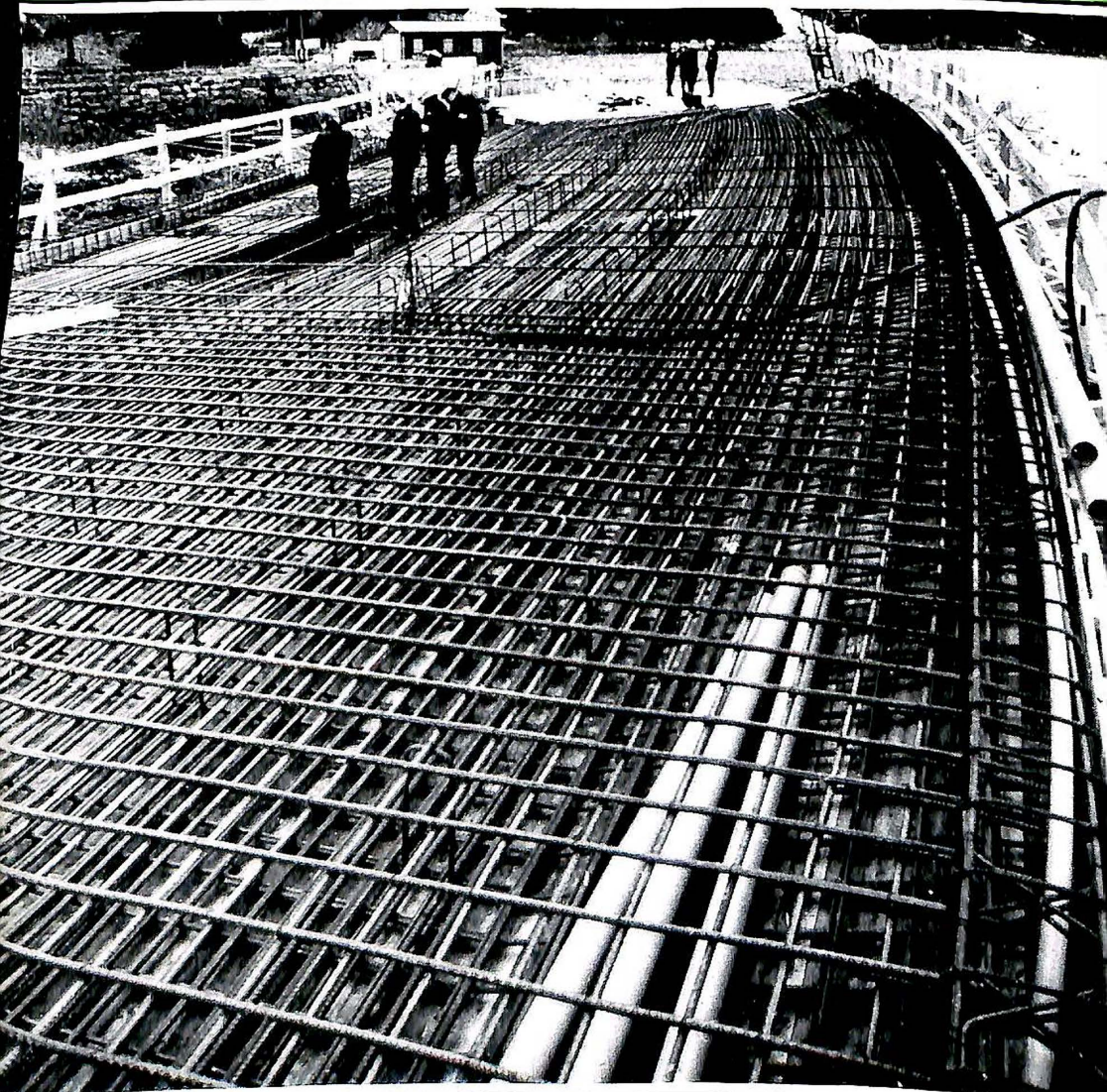
Veg i Vest

VEGDIREKTORAT



16 JULI 1979

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I HORDALAND



Veg i Vest

Nr. 2 1979 Årg. 3

Redaktør:
Ragnhild Øverland
Arnesen

Redaksjonsråd:
Josef Martinsen
Per S. Myhren
Bjørn Langedal
Konrad Ulvatn
Asbjørn Berge
Carlo Jacobsen

Opplag: 2.000

Forsidebilette:
110 tonn armerings
jern i 90.4 m bru.
Frå arbeidet på
den nye Vasstun
bru ved Odda.

(Foto:
Kai Inge Melkeråen)

Lay-out, trykk
og distribusjon:
Bergens Tidende/
J.W. Eide,
Bergen.

INNHOOLD:

	Side
Om informasjon	3
Vegsjefen har ordet	4
Hovedtillitsmannens 3 minutter	5
Reduserte bevilgninger — en utfordring	6
Dyr vinter for vedlikehold	9
Ulike syn på de nye rapporteringsrutinene	10
— og ein kommentar	12
+ eller ÷?	13
Nordre innfartsåre	15
Vårlig AMU-kurs	18
Apr. fork.	18
Hovudverneombod på heil tid frå mai	19
Laboratoriet inn i nye lokaler	21
Verneområda endra ved vegkontoret	21
Selbjørn bru	22
De nye førerkortene	24
Ny stasjonssjef i Odda	26
Kjøreløys hele døgnet	28
Rulleringa av Norsk Vegplan	29
Møter vi hverandre i hjel?	30
Møte-jål	31
Skilting og merking etter nytt opplegg?	32
Lokalt forslag premiert	32
POU-arbeidet i gang	33
Opplæringen ved vegkontoret	34
Måbødalen som samferdselsveg	35
Arbeidsmiljøspalten	37
Hytte-nytt	39
Maskindrift og innkjøp	40
10.000 kubikkmeter stein	
tok vegen ved Kvanndal	42
«Oljegrus»	44
Personalnytt	45
Vi gratulerer	46
Sport	47

Om informasjon

Vi veit framleis lite om korleis Veg i Vest i si nye form er motteken ute mellom dei nær 1200 tilsette i vegvesenet i Hordaland. Vi minner om at kritikk alltid vert godt motteke, berre han er sakleg. Skriv t.d. til «Ordet fritt».

Vi har fått melding om einsskilde som ikkje har fått avisa, eller som har fått ho send til feil adresse. Er ikkje dette retta på, så sei frå til informasjonskonsulenten eller arkivet snarast, så vi kan få korrigert adresselista.

Første nummeret av Veg i Vest hadde nok vel mykje «kontorstoff», det er både redaktøren og redaksjonsrådet klår over. Vi har freista å rette på dette i nr. 2, men ser at mykje enno kan gjerast. Meininga er at bedriftsbladet vårt skal ha stoff som kan vera av interesse for dei fleste. Då tel det at vi får greie på kva du saknar i bladet eller kva du gøymer på av gode idear.

Bedriftsbladet er ein god reiskap til å spreie informasjon til kvar einskild. Kva du og arbeidskameratane dine ynskjer av informasjon, er likevel ikkje alltid så godt å vita. For tida er det i sving to grupper som arbeider nett med informa-

sjonsspørsmålet — internt i vegvesenet og ut til andre. Det syner seg klårt at folk ute i drifta saknar informasjon. Gruppa for intern informasjon har spurd seg kva slag informasjon som vil vera til størst nytte, og har i samband med dette utarbeidd eit skjema der vi har stilt ein del spørsmål om dette. Skjemaet er send til anlegga på Andås — Eikefet og på Stord, og til vedlikehaldsdistrikta R-6 og R-10. Godt og vel hundre mann er spurde, og vi vonar på høg svarprosent. Fristen er allereide ute, han var sett til 15. juni. I løpet av sommaren vil vi gå gjennom svara som er innkomne for seinare å gjere forsøk på å komme fram til meir konkrete forslag til betring av informasjonstenesta internt.

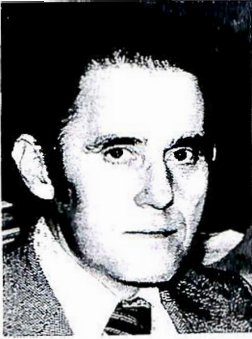
Vi ser gjerne at vi får kommentarar til dette òg i Veg i Vest, likeins vil vi gjerne vita kva du meiner om dei nye rapporteringsrutinane, som vi har teke opp til diskusjon i dette nummeret. Mange har sikkert gjort seg opp ei meinig om dette, og vi ser det som ei viktig oppgåve for bedriftsbladet å formidle slike tankar vidare. — Ordet er fritt, send dei til oss!

Vi ønskjer alle lesarane ein god sommar!

Red.

VEGSJEFEN HAR ORDET

Mot ny og betre distriktsinndeling



Dei noverande grenser for vegmeisterdistrikta i vegvedlikehaldet er stort sett dei same som blei fastlagde i 1963. Den gongen hadde ca. 80 % av riksvegnettet og stort sett heile fylkesvegnettet grusdekke. Ved utgangen av 1979 vil heile fylkesvegnettet ha svart dekke og berre 6—7% av riksvegnettet vil ha grusdekke. Vedlikehaldsopplegget i dag er difor eit heilt anna enn i 60-åra.

Det er også bygd mange nye sambindingsvegar dei siste åra som gjer det naturleg å endra vegmeisterområde. Den inndeling av vegmeisterområde som var naturleg i 1963 er no i enkelte distrikt blitt ei hindring for vidare rasjonalisering av vedlikehaldsdrifta. Vi arbeider difor no med eit framlegg til nye vegmeister-

område som vil vera tilpassa vegnettet i 80-åra.

Hordaland er eit relativt stort fylke og anleggsavdelinga har difor også hatt behov for ei geografisk inndeling i distrikt med ein distriktsleiar. Storleiken på anleggsdistrikta og dei geografiske grenser vil nå også bli vurdert.

Eg trur det er ei viktig oppgåve å få ei samordning mellom vedlikehalds- og anleggsdistrikta med mest mogeleg felles grenser. Arbeidsmengda i vedlikehaldsdistrikta varierer lite frå år til år, medan det i eit anleggsdistrikt kan vera store variasjonar frå ein vegplanperiode til ein annan.

Av den grunn kan det vera ynskjeleg å endra anleggsdistrikta i takt med løyvingane. Eg trur likevel det er grunn til å sjå på om ikkje fordelane med meir fastlåste anleggsdistrikt, som er samanfallande med vedlikehaldsdistrikta, er større enn ulempene. Det vil då bli lettare å få ei samordning av anleggs- og vedlikehaldsdrifta. For ein utanforståande vil det også bli lettare å få oversikt over vår organisasjon, og publikum vil lettare få kontakt med dei rette folkja hjå oss.

Eg vonar at vi i løpet av dette året kan koma fram til ei ny og høveleg distriktsinndeling i fylket, og at gjennomføringa kan skje etter kvart som forholda ligg til rette for det.

JOSEF MARTINSEN

HOVEDTILLITSMANNENS 3 MINUTTER

Søkelys på byggemøtene



Denne gangen har jeg tenkt å referere fra tillitsmannsmøtet som ble holdt i Samnanger den 15.5.1979, der de fleste tillitsmenn fra driften ute var tilstede.

Sakslisten som vi gikk igjennom var følgende:

1. Åpning ved hovedtillitsmannen
2. Valg av valgkomité
3. Opprettelse av klubber i distriktet
4. Diskusjon om hvorledes tillitsmennene og utvalgets medlemmer skal samarbeide
5. Forslag på representanter til landsmøtet
6. Valg av hovedtillitsmannsutvalg
7. Eventuelt

I diskusjonen under punkt 4 om hvorledes tillitsmennene og utvalgets medlemmer skal samarbeide, kom man inn på tillitsmannens deltakelse på byggemøtene. Her ble det en ivrig diskusjon. Noen hevdet at de ikke hadde vært med på et eneste byggemøte, mens andre hevdet at det virket godt. Det inntrykket

som jeg satt igjen med var at byggemøtene virker på forskjellige måter. En praktiserer det forskjellig fra avdeling til avdeling. Her må hovedtillitsmannsutvalget engasjere seg slik at tillitsmennene og ledelsen får hensiktsmessige møter. Før hovedtillitsmannsutvalget tar dette opp med administrasjonen på vegkontoret vil vi foreta en analyse av de byggemøter som drives og en kartlegging av hvor det ikke holdes byggemøter. Tillitsmennene ble på møtet oppfordret til å skrive en rapport til hovedtillitsmannsutvalget vedrørende disse spørsmål:

1. Hvorledes virker byggemøtet på din arbeidsplass og hvor ofte er det møte?
2. Har tillitsmennene eller arbeidstakerne (laget) forslag til hvorledes byggemøtene bør være, evt. hvilke saker det er interesse for å diskutere?

Hovedtillitsmannsutvalget vil på nytt oppfordre tillitsmennene til å sende inn rapport på spørsmålene som er nevnt ovenfor.

Under punkt 6, valg av hovedtillitsmannsutvalg, ble undertegnede og Arne Eide gjenvalgt. Arne Mathiassen tok ikke imot gjenvalg. Klaus Nordli ble valgt i hans sted.

Tillitsmennene som var på møtet i Samnanger var av den oppfatning at man har behov for interne diskusjoner der man kan gi uttrykk for sitt syn og sine problemer.

Hovedtillitsmannsutvalget var enig i at dette kan medvirke til informasjon og kommunikasjon, noe som er vesentlig både for arbeidstaker og vegvesenet som helhet.

Sod sommer!

JENS TVEIT AGA

ANLEGGSSJEFEN:

Reduserte bevilgninger – en utfordring

Vi presenterer anleggsavdelingen med i alt ca. 800 i arbeid



Av Nils Sellevoid.

Anleggsavdelingen sysselsetter i dag ca. 450 tjenestemenn i driften, ca. 70 oppsynsmenn og oppsynsmannsassistenter og 33 ingeniører. I tillegg kommer våre egne og private maskinkjørere og ansatte hos entreprenører som har oppdrag for vegvesenet. I alt arbeider ca. 800 personer med å gjennomføre de arbeidsoppdrag som avdelingen er pålagt.

Storting og fylkesting bevilger penger til veganleggene. I de siste årene har bevilgningene ligget på ca. 300 mill. kroner og det har hvert år vært arbeid igang på omtrent 100 forskjellige kostnadssteder. Det er planavdeling, trafikkavdeling og motorvegplanavdeling ved vegkontoret som lager planene anleggsavdelingen arbeider etter. Stortinget har vedtatt tekniske beskrivelser, vegnormaler, som gir retningslinjer og stiller krav til de arbeidene avdelingen utfører.

Det er anleggsavdelingens fremste oppgave å utføre anleggsarbeidene i samsvar med godkjente planer og bevilgninger. For at dette skal være mulig

er det viktig at arbeidene er godt organisert og at alle ansatte på avdelingen er med på å trekke lasset. Medbestemmelse, ansvar, motivering og meningsfullt arbeid kan være stikkord i denne forbindelse. Jeg tror at dette er noen av de viktige feltene avdelingen må arbeide med i årene som kommer.

Det vil føre for langt her å komme inn på alle enkeltoppgavene anleggsavdelingen utfører. Men den størrelse avdelingen har, er det heller ikke mulig med en presentasjon av hver enkelt ansatt. Jeg vil her derfor bare nevne litt om den del av anleggsavdelingen som kanskje er minst kjent for tjenestemannen i driften, nemlig den ansatte ved vegkontoret.

Da funksjonsdelingen ved vegkontoret kom i begynnelsen av 60-årene bestod anleggsavdelingens administrasjon av et fåtall ingeniører. Etter hvert som bevilgningene økte i 60- og 70-årene steg antall ingeniører ved avdelingen. Mekaniseringsgraden i driften økte, og økende krav til økonomisk kontroll og styring førte til større behov for effektivisering og spesialisering i anleggsdriften.

Omorganisering

Som en konsekvens av dette ble det nødvendig med en omorganisering av avdelingens administrasjon. I 1974 ble fylket delt i 4 anleggsdistrikter, og 3 arbeidsfelt ble skilt ut som egne seksjoner. Hvert distrikt og seksjon fikk en leder som skulle ha administrativt ansvar for de respektive områder. Anleggsbestyrerne i distriktene skulle ha det daglige ansvar for driften på anleggene som tidligere.

Det er denne organisasjonsformen vi fortsatt har ved anleggsavdelingen, bortsett fra at det er opprettet et nytt anleggsdistrikt i ytre Sunnhordland.

Driftsplanseksjonen


Driftsplanseksjonen har som hovedoppgave å hjelpe anleggsbestyrerne og oppsynsmenn på anleggene med å utarbeide driftsplaner. I tillegg kommer budsjettarbeid, økonomisk oppfølging, arkivering, tegning og en god del andre stabsfunksjoner. Jensen er leder for avdelingen og driftsplanleggerne er Haugland, K. Epland og Utnes. Smedsvik har ansvar for arkivering og fordeling av EDB-lister og Hornes er tegner. I tillegg kommer Erstad som er rasjonaliseringsingeniør. Driftsplanseksjonen har naturlig nok kontakt med alle anleggsbestyrerne og er vanligvis representert på byggemøtene.

Betongseksjonen

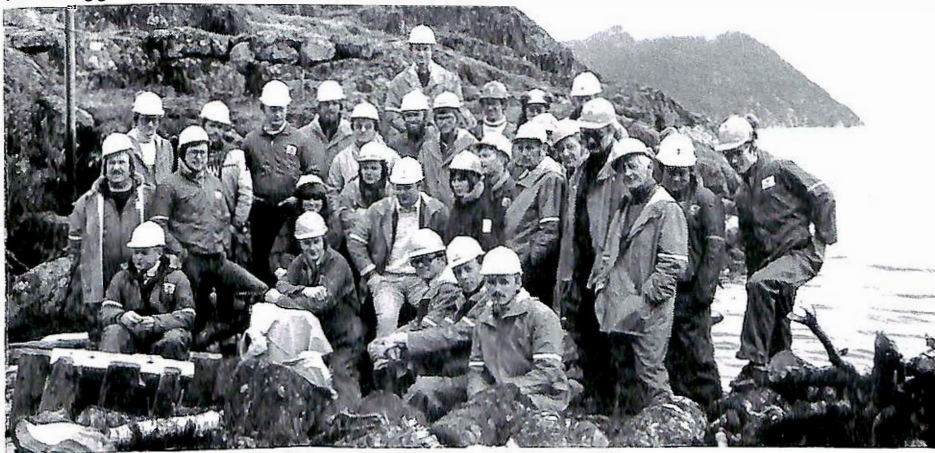
Betongseksjonen blir ledet av Søvik. Seksjonens oppgave er å utarbeide anbudsdokumenter for betongentrepriser

og drive kontroll med entreprenørene. I tillegg administrerer seksjonen betongarbeider i egen regi. Dette er lag som ikke er fast knyttet til bestemte anlegg. Leder for disse arbeidene er Bottolfsen. Omvik og Skavnes er stasjonert på hovedkontoret og har kontroll med flere mindre betongentrepriser. Noen av ingeniørene på betongseksjonen er stasjonert på anleggene. Wendelboe er kontrollingeniør på Selbjørn bru, Noremærk på Haglesundet bru og Fredriksen i Arna. På betongseksjonen arbeider også Lohne som har ansvar for arkivering av anbud og fakturaer samt maskinskriving.

Tunnelseksjonen

Tunnelseksjonen har ansvar for gjennomføring av tunneldriften i fylket. En del mindre tunnelarbeider er administrert av anleggsbestyrerne. Leder for seksjonen er Hegrenæs. Sørtveit har ansvar for stikking av alle tunnelene i fylket. Johnsen vil få ansvar for oppfølging av diverse tunnelprosjekter. Den lengste tunnelen som nå er under driving er Arnanipatunnelen. 

Mesteparten av anleggsavdelingen samlet, for en gangs skyld. Her under befaringen på Masfjordanlegget i vår.





Hva gjør man når båtskyssen kommer en uke for tidlig? Hopper tau, for eksempel, slik anleggsavdelingen gjorde på vei til Masfjorden. De er tydeligvis spreke på den avdelingen.

Nordre distrikt

Nordre distrikt omfatter kommunene i Nordhordland. Distriktsleder er Bergo. Han har selv ansvar for flere anlegg i Lindås og på Radøy. Høydalsvik er anleggsleder for anleggene på Holsnøy. Han er også leder for penetrasjonsarbeidene i hele fylket. Dette arbeidet blir utført av ett spesiallag. Det største anlegget i nordre distrikt er for tiden Bjørsvik—Vikanes. Anleggsleder her er Elvøy. Han har også ansvar for tunnelarbeidene på dette anlegget. Arbeidene med den nye Masfjordvegen blir ledet av Midtkandal. Han er også anleggsbestyrer i Arna-området.

Indre distrikt

Sæveraas er distriktsleder for indre distrikt. Dette distriktet er geografisk størst og omfatter Hardanger, Voss- og Odda-området. Han er selv anleggsbestyrer for arbeidene i Måbødalen og Ulvik — Vallavik — Djønnø. Bjørnevoll er anleggsbestyrer i Voss-området. Det største anlegget her er ny veg i Stalheimskleiva med veg langs Oppheimsvatnet. Han er fast stasjonert på dette anlegget. Larsen er leder for arbeidene på Strandebarmsvegen, i Norheimsund og på anlegget Utne—Grimo. I Odda-området er Knag

anleggsbestyrer. De største arbeidene er på E-76.

Søndre distrikt

I søndre distrikt er A.W. Epland distriktsleder. Dette distriktet omfatter Sunnhordland, Tysnes og Fusa. Epland er også anleggsbestyrer på Tysse—Eikelandsosen og Tittelsnes—Sveio. På det sistnevnte anlegget fungerer Thorsen som bestyrerassistert. Han vil senere overta som anleggsbestyrer. K. Epland er anleggsbestyrer på Våge—Lunde til dette anlegget er ferdig etter ferien.

Ytre distrikt

Ytre distrikt består av Stord og Bømlo. Distriktsleder her er Nitter, som også er anleggsleder. De fleste arbeidene er konsentrert i Leirvik-området med ny veg til ferjeleiet på Skjersholmane som det største anlegget.

Midtre distrikt

Follesø er leder for midtre distrikt. Distriktet omfatter Bergenshalvøya samt øykommunene vest for Bergen. Bevilgningsmessig sett er dette vårt største anleggsdistrikt. Sørensen leder anleggene i Austevoll, Sotra, Askøy samt rv.

DYR VINTER FOR VEDLIKEHOLD

555 i Bergen. Det største anlegget i distriktet er arbeidet med ny veg fra Vågsbotn gjennom Ytre- og Indre Arna til Espeland. Arnanipatunnelen går også inn i dette anleggskomplekset som omfatter hele Rv. 560 og to parseller på E68. Midtkandal leder disse arbeidene. Jordal er anleggsbestyrer for to anlegg på E68, Samnangerparsellen og ny veg i Trengereiddalen samt arbeidene med ny veg gjennom Vaksdal. Mesteparten av midlene til spesielle trafikk- og miljøtiltak er konsentrert i Bergen. Disse arbeidene består av bygging av gang- og sykkelveger, busslommer, fotgjengeroverganger, lysregulering av kryss og egne kjørefelt for kollektivtransport. Det er Hodneland som leder disse arbeidene. Han administrerer også lagene som setter opp rekkverk.

I tillegg til ingeniørene som er nevnt ovenfor er Eltvik og Rørvik ansatt ved avdelingen. De er begge nyansatte.

I nær tilknytning til anleggsavdelingen arbeider også Ytre-Arne. Han tar seg av personalsaker angående tjenestemenn i driften både for anleggs- og vedlikeholdsavdelingen. Med seg i dette arbeidet har han Dalen.

Nerheim arbeider også ved anleggsavdelingen. Hun tar seg av posttjenesten og maskinskriving.

Det foregår nå arbeid med revisjon av Norsk vegplan og langtidsprogram for årene 1981-89. Det er vanskelig å spå hva 80-årene vil bringe med seg av krav og utfordringer til anleggsavdelingen. Det er grunn til å tro at anleggsbevilgningene vil bli redusert i forhold til hva vi er vant med fra de siste årene. Den største utfordringen til avdelingen vil derfor være å kunne forandre seg med de endrede krav og forutsetninger som samfunnet stiller for å opprettholde trygge og meningsfylte arbeidsplasser for våre tjenestemenn.

Den harde og lange vinteren har satt spor etter seg, ikke bare på vegene, men også i vedlikeholdskassen. Til riksvegvedlikeholdet har pengeforbruket totalt for vinteren vært på 14.186 mill. kroner. Planlagt forbruk var 9.209 mill. kroner, altså et merforbruk på 4.977 mill. kroner.

Det er i første rekke til brøyting og særlig til snørydding de store summene er gått med. Til snørydding gikk det med nesten det dobbelte av det planlagte forbruk: 4.238.100 kr. mot de planlagte 2.216.500 kr.

Vintervedlikeholdet har kostet 3.664.300 kr. mer enn planlagt, mens beløpet som går ut over dette hovedsakelig skyldes at planlagte utgifter er forskjøvet i tid, og at det har vært nødvendig å utføre arbeider som ikke har vært planlagt.

Planlagte utgifter til vintervedlikeholdet er vanligvis basert på gjennomsnittlige tall fra tidligere vintre. Siste vinter var uvanlig på mange måter og bød først på sprengkulde, så store snømengder, videre regn som førte til om lag 200 større og mindre ras, og endelig en kraftig teleløsning.

Det har nå vært nødvendig å revurdere de planlagte driftstiltak i år med sikte på å stryke etter en prioriteringsliste. Til riksvegvedlikeholdet har en fått dekket inn 1,65 mill. kroner av den interne reserve, resten må tas igjen ved å stryke driftstiltak.

Vedlikeholdsavdelingen håper at neste vinter holder seg til gjennomsnittet!

Ulike syn på de nye rapporteringsrutinene

Systemet vil gi lønnskontolet store lettelser i arbeidet

I forrige nummer av bedriftsavisen presenterte vi forslaget til nye rapporteringsrutiner i driften. Opplegget som skal prøves på 4 arbeidsplasser, har vært prøvet en måneds tid.

Vedlikeholdsdistrikt R-4 på Voss er en av arbeidsplassene hvor opplegget prøves. Vi har spurt Ivar Vethe, Kåre Agle dal og Nils Skjelde hva de mener om opplegget.



Fra venstre Nils Skjelde, Ivar Vethe og Kåre Agle dal fra vedlikeholdsdistrikt R-4 på Voss. (Foto: BLA).

— De nye rutinene er ikke noen større forandring i forhold til den gamle, sier Ivar Vethe. Vi har vår fram møteplass på vegstasjonen hvor vår fram møteprotokoll er oppslått. For dem som har sin fram møteplass andre steder i distriktet, kan det kanskje være vanskelig å vite hvor fram møteplassen skal være, spesielt ved utrykning om vinteren. Da fører vi som oftest tid fra vi går hjemmefra. Et problem for dem som har møteplass utenom vegstasjonen er hvor fram møteprotokollen skal være oppslått. Som kjent har vi svært få brakker, og pick-upen er både hvile- og spisebu.

Kanskje burde vi ha fram møteprotokollen hjemme og bare notere tidspunktene for når vi starter opp og slutter av i en notisbok?

Hvordan virker dette for sjåfører, Nils Skjelde?

— I lastebilene er det vanskelig å finne egnet plass for fram møteprotokollen. Som bekjent er det ikke alltid så rent i førerhuset, og fram møteprotokollen skal jo være leselig for dem som skal kontrollere. Jeg ser ikke annen mulighet enn å ha protokollen hjemme.

Mener dere fram møteprotokollen er et middel for å bedre utnyttelsen av arbeidstiden?

— For vår del kan vi ikke se det slik. Dersom vi skal bli mer effektive må tilrettelegging og organisering av arbeidet gjøres bedre. Dette krever at ledelsen må tenke mer på dette, men også at vi som skal utføre arbeidet tenker over hvordan arbeidet kan utføres mest mulig rasjonelt, sier de 3 vedlikeholdsarbeiderne i R-4.

Hva mener så arbeidsledelsen om de nye rutinene. Vi retter spørsmålet til vegmester Torbjørn Knutsen i R-4.



Vegmester Torbjørn Knutsen og kontorassistent Bjørg Slettemark på Voss. (Foto: BLA).

— Kontrollen med at tidspunktene i fram møteprotokollen er riktige er vanskelig å gjennomføre. Det er ikke mulig for oppsynet å være tilstede på alle arbeidsplasser, morgen og kveld, for å kontrollere dette. Ikke finner jeg det nødvendig heller. Dersom jeg ved stikkprøver finner at arbeidstiden ikke blir overholdt, har jeg samme mulighet til å reagere ved bruk av arbeiderrapporten som ved fram møteprotokollen. For øvrig mener jeg at overholdelse av arbeidstiden er en tillitssak, og jeg har ingen grunn til å tvile på at arbeidstiden blir overholdt. Den største fordelene med de nye rutine er prosessskjemaet. Ved hjelp av det nye prosessskjemaet får vi timesum for hver prosess mye enklere fram.

Vil de nye rutine føre til mer arbeid for dem som skal behandle disse på oppsynsmannskontorene, kontorassistent Bjørg Slettemark ved vedlikeholdskontoret på Voss?

— Ja, en del mer arbeid er det, spesielt fordi det blir mye mer føring av data fra de nye skjemaene over på lønnstilleggsrapport. Tidligere var det bare noen få arbeidstakere hvor det var nødvendig å føre lønnstilleggsrapport. Nå er det data på alle arbeidstakere som må føres på lønnstilleggsrapport. Imidlertid er ikke dette noe stort problem.

Hva betyr så innføring av de nye rutine for arbeidet inne på vegkontoret, førstesekretær Egil Alsaker?

— Rapportering av timer, opplysninger og godtgjørelser, samt kontroll og bearbeiding av lønsmaterialet for utsen-



Egil Alsaker.
(Foto: BLa).

ding av lønnsoppgaven til den enkelte tjenestemann krever svært mye arbeid. På bakgrunn av dette vil de nye rapporteringsrutine gi vesentlige fordeler. For vårt regnskapssystem er det nye prosessskjemaet nærmest «fullkomment», sammenlignet med arbeiderrapporten. Å konsentrere timer på de enkelte prosesser, er en av de viktigste oppgavene i regnskapssystemet. Det nye prosessskjemaet tar konsekvensen av dette, i det timesum for flere arbeidstakere i et arbeidslag blir konsentrert på prosesser. Både i kontrollarbeidet, punchearbeidet og ved kontrollesing av data gir dette store fordeler for lønningskontoret, og de nye rapporteringsrutine vil føre til en mer tilfredsstillende arbeidssituasjon her. Vi slipper det hektiske jaget når lønnsdata skal sendes inn til hullkortsentralen, vi får færre overtidstimer og større sikkerhet for korrekte lønnsdata til riktig tid.

Det finnes nok ulemper ved det nye forslaget. Derfor er det av stor betydning at de fordelene det har for lønningskontoret blir nøye vurdert når det bestemmes om rutine skal innføres eller ikke.

BLa

– og ein kommentar



Konrad Ulvatn.
(Foto: BLA).

Det er framleis litt tidleg å komme med noka vurdering av dei nye rapporteringsrutinane som vert prøvd mellom anna ved anlegget i Arna i mai og juni. Vi tok til 2. mai med å skrive frammøteprotokoll og prosesskjema. Det er ikkje så mange dagane vi har brukt systemet når dette blir skrive.

Det er særleg interessant korleis denne nye rapporteringsforma vert motteken mellom dei som får han rett inn på seg. Dei fleste eg har spurt, er ikkje negative til nett det å skrive frammøteprotokoll og prosesskjema. Det er ikkje store bryet, og det gjev ein sjansen til å få litt flexitid.

Går ein litt vidare i diskusjonen kjem det likevel fram at dette kjennest som ein ekstra kontroll, at vi ikkje blir stolt på, og at det er naudsynt å passe betre på oss. Med slike tankar ligg det nær å tru at arbeidsytelsen og gleda ved arbeidet ikkje aukar særleg mykje.

Sjølv vel eg å sjå positivt på det nye systemet. Viser det seg når prøveperio-

den er over at dette har fungert etter ønske, er det eit steg i riktig retning.

Eg er samd med utvalet som har utarbeidd skjemaene, at arbeidsinnsatsen hos den einskilde er avgjerande for resultatet. I samband med dette er det og viktig å halde arbeidstida og nytte tida så godt det er mogleg.

Det blir og peika på at det er viktig å komme i gang på eitt felt, så vil andre oftast følgje etter. Det kan nok hende, men eg trur ein med fordel kunne ha gripe inn andre stadér i «systemet» — og med større hell.

Vi er samde om at driftsresultatet må bli betre, men det å vera på arbeidsplassen når arbeidstida tek til og når den er til ende, er neimen ikkje nok. Det er det som blir gjort i mellomtida som gjev resultat. Diverre opplever vi ofte at det ikkje finst bestemte oppgåver til oss når vi kjem om morgonen, eller at vi må vente fordi leiinga er ein annan stad der det hastar meir, osb. Klokka går utan at vi kjem i gang, og dauidtida veks og kan ikkje takast igjen. Her må tilhøva leggjast betre til rette, elles er det vanskeleg å motivera til skikkeleg innsats. Kva nyttar det så med frammøteprotokollen?

Det er ikkje den daglege leiinga eg vil kritisera. Dei gjer det dei maktar, men oppgåvene deira er mange, ja, arbeidsmengda ser ofte ut til å vera større enn kapasiteten. Her finst ting i «systemet» vårt som ikkje er nok samordna.

Her kunne ein nesten trekkje ei samanlikning mellom oss og eit fotballag. Det nyttar ikkje å ha mange dyktige individualistar på laget — dei må vera innstilte på samspel med dei hine.

K. ULVATN

+ eller ÷ ?

Gode erfaringer etter et år med «flexitid» på vegkontoret

På vegkontoret «flexer» vi. Dette nye begrepet ble innført i juli i fjor, etter at de ansatte hadde hatt forslag om innføring av flexitid oppe til avstemning. 56 prosent stemte for det nye systemet, og fra den tid fikk vi flexitid ved vegkontoret.

— Jeg tror flere ville ha stemt for ordningen i dag, sier administrasjonssjefen, Edgar Aaland, til Veg i Vest. — Etter vår oppfatning fungerer systemet bra, og vi har ikke hørt mye negativt. Litt knirk har det nok vært innimellom, og enkelte har reagert på at det er verre å få tak i folk nå enn før, i første rekke utenom «kjer-netiden».

Flexitiden ble innført som en prøveordning.

Det er avtalt med tillitsmennene at prøveordningen skal fortsette til en av partene, dvs. ledelsen eller de ansatte, vil ha ny avstemning om ordningen. Det er naturlig at dette skjer før nyttår, for vi har leid stempingsutstyret til da, forteller Aaland.

«Flexingen» er ordnet slik at alle må være på jobb mellom kl. 9.00 og 14.30. Utenom den tiden kan en komme og gå innen visse grenser. Det en eventuelt får i plusstid — ut over vanlig arbeidstid — kan avspaseres med en halv fridag i måneden eller en hel fridag annen hver måned. Det er og anledning til å spare opp inntil tre fridager i samband med de store høytidene. Dette erstatter ordningen med opparbeiding om lørdagene, som tidligere var praktisert.

Regnskapet over arbeidstiden blir gjort opp hver måned. Det er lov til å føre over en pluss eller minus på inntil 10 timer til neste måned. Det som er over ti pluss-timer blir automatisk ført over på

«tre-dagers-regnskapet», mens den som har mer enn ti timer i minus, blir trukket i lønn.

Den første tiden ble det ført protokoll, men fra nyttår kunne vi ta de nye fleximetrene i bruk. Bare på motorvegplanavdelingen i Sandviken brukes det fremdeles penn og protokoll i stedet for registreringskort og elektronisk stemping.

Hva mener så de ansatte ved vegkontoret etter et år med flexitid? Veg i Vest har spurt noen få utvalgte:

Rettferdig



Aslaug Amundsen.

— Jeg stemte for flexitiden, selv om jeg var skeptisk i begynnelsen. Jeg var redd det skulle bli vel mye kontroll, forteller Aslaug Amundsen på lønningskontoret. — Jeg hadde et lite positivt forhold til stemping, men nå synes jeg dette fungerer fint. Vi står friere enn før, og om muligheten for kontroll er til stede, så er det en rettferdig form for kontroll.



Fordeler og ulemper

Birger Angell-Hansen.

Birger Angell-Hansen, også på lønningskontoret, er en av de «uheldige» som bor i Åsane. I vinter har dårlige førerforhold og lange køer gått hardt ut over flexitiden. Og har en ikke mye å gå på, så må tiden en taper om morgenen tas igjen.

— Men har man fordeler med flexitiden, så må man og ta ulempene, mener Angell-Hansen. — Det skal jo gå opp i opp. For min del passer ordningen utmerket. Jeg slipper køen om morgenen og middagen, og det passer bedre med felles kjøring hjemmefra. Før var jeg en time for tidlig på jobb hver morgen, uten at jeg kunne vente å få det kompensert.

Så er også Angell-Hansen den som stiller først om morgenen og låser opp gatedøren i C. Sundtsgate.

— uten dårlig samvittighet



Aud Bjørgås.

— Jeg var motvillig til den nye ordningen i begynnelsen, innrømmer Aud Bjørgås på innkjøpskontoret. — Nå ser imidlertid alt ut til å fungere bra, og problemene har vært ubetydelige. Det var enklere da vi slapp å huske registrerin-

gen, men for øvrig er det greit med flexitid. Største fordelen er at vi kan komme kl. 9.00 om morgenen uten dårlig samvittighet.



Mangler oversikt

Unni Kårbø.

Også Unni Kårbø ved sentralbordet i C. Sundtsgt. liker flexitiden. — Det er en fordel å få til gode den tiden vi kommer tidligere eller sitter over arbeidstiden, synes hun. — Men vi skulle hatt en tavle som er koplet til fleximetret og gir oversikt over alle som kommer og går, for folk gir ikke beskjed om de går tidlig eller kommer sent.

Stressfaktor?



Svein Utkilen.

Også Svein Utkilen blander seg i koret av positive røster når det gjelder flexitidsordningen.

— Jeg tror avstemningen vil bli mer positiv nå enn sist. De som var usikre, er nok mer eller mindre overbevist nå, mener Utkilen. — Selvsagt vil det alltid finnes noen som er negative, det må en regne med, og jeg har hørt dem som ser fleximetret som en stressfaktor.

I mellomtiden går «hele vegkontoret» og putter registreringskortene sine inn i munnen på en liten, stum tingest med god hukommelse. Den blunker igjen med røde, lysende øyne: + eller ÷. Røa.

SETT FRA SANDVIKSSIDEN

Nordre innfartsåre - smertensbarnet

Tre hovedplaner og en rekke alternativ er hittil utarbeidet for strekningen Nygårdstangen—Eidsvåg.

Nordre innfartsåre — joda, den er blitt et begrep i Bergen, dessverre med nokså negativt fortegn. Mange påstander er satt fram om denne vanskelige vegsaken i årene som er gått uten at man er kommet fram til noe konkret resultat, og «historien» om nordre innfartsåre er kommet i mange versjoner etter hvert, alt etter oppfatningen hos den som serverer den. For oss i vegvesenet kan det kanskje være interessant å se litt på det som er skjedd sammen med overingeniør Arild Eggen på motorvegplanavdelingen i Sandviken:

Vågsbotn—Eidsvåg

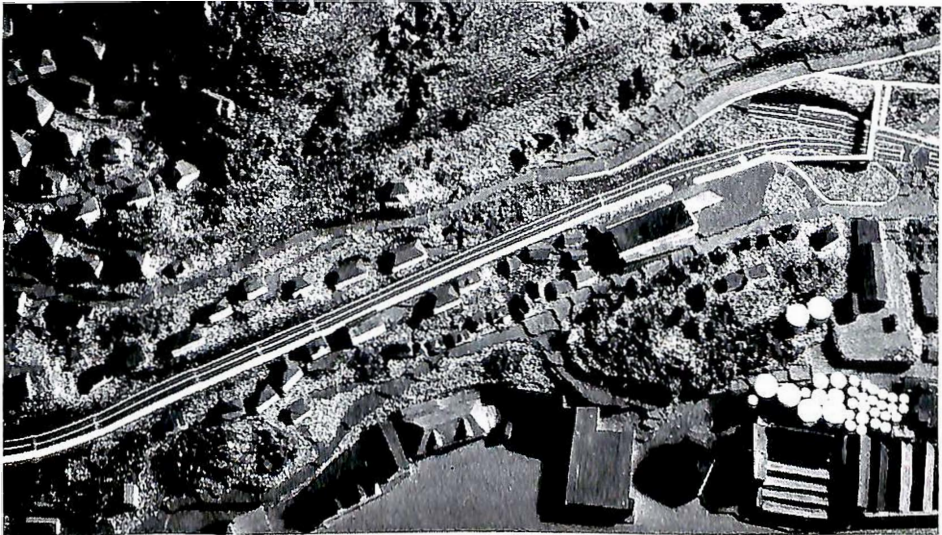
— For den delen av nordre innfartsåre som strekker seg fra Vågsbotn til Eidsvåg er det utarbeidet reguleringsplan.

Den er stadfestet av fylkesmannen. Planen omfatter ny fire-felts veg på ca. 6 km, og trafikkisikring av den vegen vi har i Åsane i dag, forteller Eggen til Veg i Vest. Det er også satt av areal til støyskjerming, mest i form av støyvoller.

Reguleringsplanen er anket inn for miljøverndepartementet, men Eggen regner ikke med større vansker i denne forbindelse. — Skjønnsforberedelsene er i gang, forteller han. — I samarbeid med Bergen kommune er vi kommet fram til et opplegg for å hjelpe dem som mister husene sine.

Hele prosjektet Eidsvåg—Vågsbotn er beregnet å koste ca. 187 mill. kr. inkludert grunnerverv og anleggsutgifter. Det skal bygges i to byggetrinn: første trinn er to-felts vei med to-plans kryss. Når

Bildet viser en modell av Helleveien, slik den vil bli om den utvides til fire felt. Til høyre krysset ved Amalie Skramsvei.



dette kan skje, er avhengig av midlene. — Hvis reguleringsplanen godkjennes og skjønnet går etter planen, *håper* vi å komme i gang høsten 1980, sier Eggen.

Lang historie

Arbeidet med ny hovedveg gjennom Åsane tok til omkring 1960. En rekke alternativ har vært vurdert før en kom til enighet med Bergen kommune.

— I denne tiden har vi avviklet en rekke orienteringsmøter i Åsane. — Vi har også hatt såkalte kontordager ute, sist i forbindelse med skjønnsforberedelsene, da de som blir berørte ble innkalt til en prat i kommunehuset i Eidsvåg. Dette mener vi er positivt for begge parter: vi fikk selv opplysninger som er nødvendige for skjønn og for detaljplan, samtidig får publikum orientering om det som skal skje og får anledning til å gjøre seg kjent med den av vegvesenets folk de kommer til å ha kontakt med, påpeker Eggen.

Utarbeidelsen av teknisk plan er også kommet i gang.

— En viktig del av planleggingen er landskapspleien, framholder Arild Eggen. — Vi har engasjert en konsulent som i samarbeid med oss og landskapsarkitekten i Vegdirektoratet skal finne en løsning for å lege sårene i terrenget best mulig. Og som for søndre innfartsåre, vil en nøye vurdere støyskjerming av berørte eiendommer.

«The missing link»

— Hva så med indre del av nordre innfartsåre?

— Den er «the missing link», slår Eggen fast. Arbeidet med strekningen fra Nygårdstangen til Eidsvåg ble påbegynt tidlig på 60-tallet, da det blant annet ble lagt fram et forslag om seks-felts tunnel gjennom Fløyfjellet! Det ble med forslaget. Vegkontoret kom med i arbeidet med kommunesammenslutningen i 1972

og laget da den første hovedplanen for strekningen Eidsvåg—Bryggen, forteller Eggen.

Saken var imidlertid kinkig, og det ble oppnevnt en styringsgruppe for å gi råd og koordinere vegplanene i Bergen. Gruppen besto av rådmannen, formann i bygningsråd, generalplanutvalg, nætrafikkomiteen og vegsjefen. Disse la vekt på to alternativ, det ene basert på utvidelse av eksisterende veg fra Slaktehustomten til Eidsvåg, det andre med utvidelse av vegen til Amalie Skramsvei og tunnel videre til Eidsvåg. Styringsgruppen mente det ikke var realistisk å bygge tunnel helt fra Slaktehustomten til Eidsvåg.

— Bystyret gikk inn for det siste alternativet, mens fylkestinget holdt på det første, minnes Eggen. — Våren 1976 kom man fram til at første byggetrinn skulle være en utvidelse av Helleveien fra Sandviken sykehus til Øyjorden og en 2-felts tunnel mellom A. Skramsvei og Sandviken sykehus for nordgående trafikk.

Planen ble ferdigbehandlet i bygningsrådet for annen gang, og det ble bevilget penger til å komme i gang etter at en delegasjon med ordføreren i spissen hadde vært på tiggerferd i Oslo.

Helomvending

Bare en uke senere anbefalte ordføreren fylkestinget å forkaste denne «straksløsningen». I stedet ville han straks komme i gang med tunnel fra Slaktehustomten til Eidsvåg — nettopp det den nevnte styringsgruppen hadde forkastet. I og med dette utspillet måtte det lages en ny hovedplan med i alt fem alternativ. En så også på mulighetene for å benytte bompenger til å finansiere en lang tunnel.

Samtidig ble Koengen trukket fram som nytt endepunkt for Fløyfjellstunnelen. Dette ble tatt opp i egen hovedplan,

men Bystyret holdt fast på Slaktehustomten.

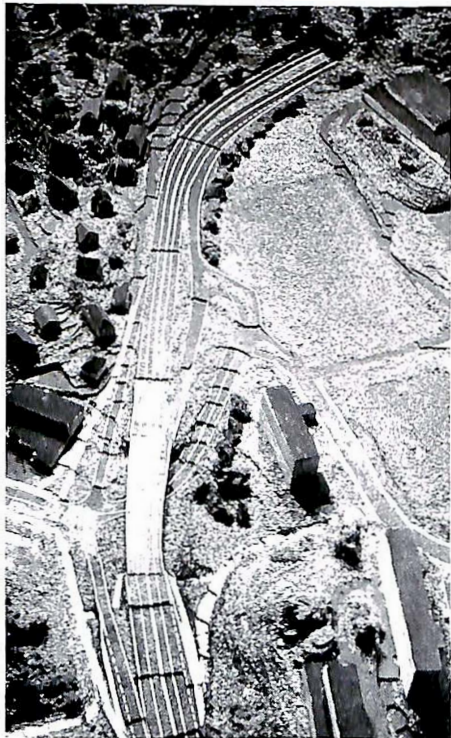
Den nye hovedplanen var ferdig i juli -77. Vegsjefen anbefalte her i første omgang utvidelse av den nåværende vegen helt ut til Eidsvåg (alt. A), men forutsatte at det senere skulle bygges tunnel forbi Sandviken, mellom Slaktehustomten og A. Skramsvei. Hovedplanen ble første gang behandlet i Bystyret nesten et år senere, 17. april -78. Det ble dødt løp: 40 representanter stemte for direkte tunnel, 39 for et nytt alternativ: tunnel fra Nygårdstangen til A. Skramsvei og utvidelse videre til Eidsvåg. (Alt. F).

Åtte muligheter

29. mai stemte Bystyret på nytt. Denne gang holdt 36 representanter på alt. F. mens flertallet gikk over til et nytt alternativ, G, med 2-felts tunnel fra Nygårdstangen til A. Skramsvei og 2-felts tunnel videre til Eidsvåg. I denne forbindelse vedtok Bystyret flere tekniske detaljer, som til en viss grad var selvmotsigende, forteller Eggen.

— Av fem fremlagte alternativer gikk bystyret inn for alternativene 6 og 7! Det endte med at vi gikk i gang med en tredje hovedplan, der disse alternativene og et åttende ble tatt med. Denne hovedplanen var ferdig i november 1978. Hovedplanen skulle behandles på vanlig måte, med offentlig utlegging og behandling i bystyre og fylke før den skulle oversendes med vegsjefens anbefaling til godkjenning i samferdselsdepartementet.

— Bergen kommune har ikke vært interessert i dette, men vi var overbevist om at slik behandling var nødvendig for å komme videre. peker Eggen på. — Vi tok saken opp med de sentrale myndigheter, og dette førte til møtet i miljøverndepartementet 2. mai i år. Konklusjonen her ble at planen måtte behandles på



Øyjordskrysset, slik det vil se ut som to-plans kryss. Øverst på bildet innslaget for tunnelene til Eidsvåg.

vanlig måte, etter det nevnte opplegg. Vi mener dette er raskeste veg fram til anleggsstart. Det ble påpekt at man parallelt med valg av alternativ bør ha finansieringsplan klar.

I formannskapsmøte 30. mai ble det vedtatt å behandle hovedplanen etter instruksjonen. Ifølge overingeniør Eggen betyr dette at en kanskje kan komme i gang med arbeidet i løpet av 1982 — hvis alle instanser handler raskt. Nå vil sannsynligvis hovedplanen bli lagt ut til offentlig ettersyn etter ferien. I samband med dette vil det bli utformet et bredt informasjonsopplegg i samarbeid med Bergen kommune.

Røa.

Vårlig AMU-kurs i Ullensvang

Arbeidsmiljøkurset på Ullensvang Hotell 1.-5. april samlet 54 deltakere, 50 menn og 4 kvinner. Det var en allsidig forsamling m.bl.a. driftssjef, biltilsynssjef, oppsyn, tillitsmenn og verneombud.

Vi var delt i to «klasser» som var satt slik sammen at folk fra kontor og drift fikk god anledning til å bli kjent med hverandre.

Vi gikk gjennom mappen om verne- og miljøarbeid i staten, og arbeidsformen vekslet mellom gruppearbeid og plenumsdebatt.

Kveldene la hovedvekt på sosialt samvær, og de få jentene gjorde hva de kunne for å gi mannfolkene mosjon på dansegulvet. I pausene gikk praten ivrig både om vegvesenet og andre ting.

Kurset var godt og inspirerende lagt opp, og særlig for oss på kontoret ga det et godt innblikk i utedriftens problemer.

MA

— med faglig . . .



— og sosialt utbytte. Fra venstre: Arve Utnes, Lars Øyre, Bjørg Hestdal, Margrete Axelsen.



Apr. fork. ... (Apropos forkortingar)

Forkortingsmanien herjar oss. Over alt møter vi forkortingar av ulike slag, og ikkje minst innan vår eigen etat er manien sterkt utbreidd. Kva er til dømes (t.d.) HTMU eller KU? Nei, det er ikkje lett å svare på for den som ikkje er spesielt informert. Vi har sjølv møtt problemet mange gonger og trur at ei lita forkortingsliste kan vera til nytte:

AMU	— Arbeidsmiljøutvalet
EDB	— Elektronisk databehandling
ERU	— Ekstraordinær reparasjon og utbygging (i samband med forsvarsplaner)
FAD	— Forbruker- og administrasjonsdepartementet
FVP	— Fylkesvegplan
HSU	— Hovedsamarbeidsutvalet
HTMU	— Hovedtillitsmannsutvalet
LTP	— Langtidsplanlegging
NVP	— Norsk Vegplan (investeringsprogram for riksvegar)
NVP II	— Vegplan for byar og tettstader
POU	— Personal- og organisasjonsutvikling
STI	— Statens Teknologiske Institutt (Teknologen)
SU	— Samarbeidsutvalet

Og når ein i brev eller andre papir finn forkortingar som *fv.* eller *rv.*, så er det snakk om fylkesvegar og riksvegar. Så veit vi det.

Lista her har med det redaktøren kunne komme på i farten. Har du fleire dømme, så kom med dei.

Hordaland er tidleg ute:

Hovudverneombod på heil tid frå mai

Herman Lund byter tunnelen i Andås med kontorbrakka ved Nygårdsbrua

Ved vegvesenet i Hordaland har vi no fått hovudverneombod på heil tid. Til no har hovudtillitsmannen hatt dette vervet. Mannen som dei to komande åra skal ha dette viktige tillitsvervet, er Herman Lund, representant for Arbeidsmandsforbundet.

— At eg er peika ut av denne organisasjonen må ikkje mistydast, slår Herman Lund straks fast. — Det er semje mellom organisasjonane om at den som representerer dei fleste medlemmane skulle ha rett til å peike ut hovudverneombodet. At valet fall på meg, er òg skjedd i samråd med dei andre organisasjonane. Hovudsaka er at eg i denne jobben skal fungere for *alle* arbeidstakarane, med biltilsynet og alle på kontora.

— Kva ser du som den viktigaste oppgåva di no?

— Alt er svært nytt, men eg trur nok at arbeidsoppgåvene til ein viss grad vil gje seg sjølv. I første omgang er det viktig å samordne verksemda til verneomboda. I tillegg skal eg vera talsmann for arbeidstakarane i Arbeidsmiljøutvalet (AMU). I ein del saker kjem eg nok og til å samarbeide med verneleiaren, mellom anna når det gjeld tekniske målingar i arbeidsmiljøet.

Eg trur likevel at hovudoppgåva mi blir å få verneomboda til å fungera og å få



Herman Lund er første hovudverneombod som er tilsett på heil tid i Hordaland. (Foto: Bjørn Langedal).

arbeidsmiljølova til å verke slik ho skal. Den dagen det skjer, er kanskje ikkje hovudverneombodet nødvendig lenger. Det skal ikkje vera hovudverneombodet si oppgåve å løyse alle problem på arbeidsplassane. Mi oppgåve blir å få dei fram, peiker Herman Lund på. —

Arbeidsmiljøspørsmål skal i første rekkje løysast på lågast mogleg plan — på arbeidsplassane. Verneombodet og næraste arbeidsleiar er dei rette til det. Går ikkje dette, skal verneombodet gå vidare

til hovudverneombodet, som igjen kan ta kontakt med verneleiaren for å få fram aktuelle saker. På dette viset kan ein få lagt problema fram for administrasjonen, som har det endelege ansvaret for å løyse dei.

— Kan ikkje dette bli ein bufferstilling, der du må ta i mot støyt frå alle kantar?

— Det kan hende, men førebels er alt nokså vagt, ettersom det er første gang vi har hovudverneombod på full tid. Dette nye vervet er teke med i innstillinga frå Lunaas-utvalet, som ein lekk i arbeidet med å få arbeidsmiljølova til å fungera.

Kombinasjonen hovduttillitsmann/hovudverneombod, som vi har hatt til no, kan vera god framleis på mindre stader, men ikkje her i Hordaland med nær 1200 tilsette. Tidlegare arbeidde verneombodet berre for folk i utedrifta, og med arbeidarvernlova i handa tenkte ein reint teknisk, at alle hadde hjelm og anna sikringsutstyr. I dag er omgrepet utvida, og det er lagt mykje større vekt på dei psykososiale faktorane i arbeidsmiljøet.

— Kva kompetanse krevst for å dekkje så store arbeidsfelt?

— Det er ikkje mogeleg å ha kompetanse på alle dei aktuelle felt. Eg er med i AMU og har brei røynsle frå arbeidslivet på driftssida. Det er framleis der ein finn dei mest konkrete arbeidsmiljøproblema, både fysisk og psykisk. Skal ein kunne uttale seg om dette, må ein ha god kjennskap til anleggsdrift. Sjølv har eg vore i slik drift i 17-18 år, i den siste tida som forskalingsssnekkar på Andas—Eikefet-anlegget. Eg har og vore skytebas ei tid. Eg har vidare vore aktivt med i organisasjonsarbeid i mange år.

No har Herman Lund fått seg kontor-plass i vegvesenet sine brakker ved den nye Nygårdsbrua i Bergen.

— Stort omskifte frå tunnelen til kontorpulten?

— Skiftet kom ikkje uventa, og eg har fått tid til å drøfta saka med meg sjølv ei tid først. No har eg drive så mykje med arbeidsmiljøarbeid at apetitten på det har auka, og eg har stor interesse av å sjå kva vi kan få ut av det. Eg har vore med på oppbygginga av arbeidsmiljøarbeidet og vil gjerne følgje det vidare. Det nye vervet vert det aller beste høvet til det, og det ber med seg ei stor utfordring til meg.

— Kjem du til å sakne tunnelen og arbeidet der?

— Eg kjem til å sakne miljøet. Ein vil alltid sakne ein stad eller eit arbeid der ein trivst.

— Du skal førebels ha vervet i to år. Kva skjer då?

— Fram til då vil det bli vurdert om fleirtalsval likevel er det beste, eller om ein skal halda fram med å peike ut den som skal ha jobben som hovudverneombod. Lenger fram enn det ser eg ikkje førebels. Arbeidssituasjonen endrar seg stadig, med ny teknologi eller nye syn på mange ting, difor er det slett ikkje sikkert at same personen kan ta arbeidsmiljøet i vare om to eller ti år.

Vi ønskjer Herman Lund til lukke med vervet!

Roa.

Laboratoriet inn i nye lokaler

Endelig alburom for lab.- og grunnboringsfolk

Etter å ha ført en noe kummerlig tilværelse i gamle, trange og trekkfulle brakker i Rådalen, kunne grunnborings- og laboratoriefolkene en av de første dagene i mai innvie nye, større og bedre laboratorielokaler. Det er med store forventninger daglig leder for laboratorium og borelag, Olav Emil Lehman, og hans folk tar de nye lokalene i bruk. Her har de fått to brakker for geotekniske prøver og for asfaltprøver, en brakke for de tyngre og mer kraftkrevende oppgavene og ikke minst, en hvilebu der folkene har «et sted å være» mellom øktene. Nå kan arbeidskapasiteten utnyttes langt bedre enn før fordi plassen er blitt større, og brakkene er bygd i et hensiktsmessig system, som eventuelt kan bygges på.



Samlet foran det nye laboratoriet i Rådalen finner vi fra venstre: Tor Drevsjø, Anders Frøland, Karl Pharo, Olav Emil Lehman, Ragnar Steen Olsen, Roald Bruvik og Hans Frøland. (Foto: B. Langedal)

I alt tolv mann er knyttet til veglaboratoriet. Sju mann er fordelt på to borelag, to mann er på geoteknikk- og en på asfaltlaboratoriet, en har ansvaret for registrering av kabler og ledninger før grunnundersøkelsene og oppsynsmann Lehman er daglig leder for det hele.

Langt fram

Laboratoriet i Rådalen sorterer inn under geoteknisk seksjon, som er en del av planavdelingen. Leder for seksjonen er avdelingsingeniør Karl T. Pharo. Han forteller at laboratorievirksomheten har utviklet seg siden han begynte ved Vegkontoret i 1971, men at den ennå ligger etter på mange områder i forhold til de fleste andre fylker i landet. Laboratoriets oppgave er i dag å analysere de prøvene grunnboringslagene tar, i tillegg utfører de prøving av asfalt, stein og grus for å vurdere kvaliteter. — Dessverre er det et faktum at et svært lite antall av prøvene holder den foreskrevne standard i arbeid som blir utført i egen regi, forteller Pharo. — Dette gjelder generelt over hele landet. På lengre sikt fører dette til økte vedlikeholdskostnader. Små variasjoner i det såkalte finstoffinnholdet — den mest finkornede andelen av grusen — kan gi store utslag på hvor stort akseltrykk veien kan tåle. Likeledes vil høyt finstoffinnhold i grusen gjøre at den trekker mer vann, som når det fryser, kan gi store telehivskader på vegene.

Pengebesparende

— Det er ikke tvil om at man kan spare penger på geometrisk og kvalitetsmessig oppfølging, mener Pharo. — Vårt håp er nå å kunne samarbeide mer med driften om større oppgaver ved siden av det rutinemessige arbeidet. Formålet er å innhente data fra ferdige anlegg for eventuelt å vurdere hvor man kunne ha spart, og likevel oppnådd den ønskede kvalitet, eller hvor man har spart inn for mye. Denne kvalitetsoppfølgingen er det stort behov for. Den må utføres etter ønske av og i samarbeid med driften. Dessverre er den noe forsømt i vårt fylke. Vi har ikke folk nok, og rekker ikke alt vi burde ha gjort.

Selbjørn bru -

Nord-Europas største betongspenn



Roald Bruvik ved sentrifugen på asfaltlaboratoriet. (Foto: B. Langedal)

Fyllingsdalen neste?

— Etter at vi har vært lovet nye bygg i flere år, ble brakkene her i Rådalen endelig et faktum takket være overskudd på Vegsentralen, sa Pharo da det nye laboratoriet ble innviet. — Nå håper vi bare at dette er begynnelsen til utbyggingen av et fullverdig fylkeslaboratorium også i Hordaland. I dag er Hordaland det ene av to fylker i hele landet som ennå ikke har fylkeslaboratorium. I forbindelse med langtidsplanarbeidet ved vegkontoret er vi i ferd med å lage en innstilling om dette.

Fremdeles er laboratoriet en midlertidig løsning, og det synes å være lite håp om å få tilstrekkelig plass til det i nybygget i Fyllingsdalen, selv om dette er et sterkt ønske blant de ansatte ved laboratoriet.

Røa

Vi undrast kor mange i vegvesenet i Hordaland som veit at vi i dag er i ferd med å byggje ei betongbru med det største hovedspenn vi finn i Nord-Europa her i Hordaland? Det gjeld Selbjørn bru, som er i arbeid mellom Huftarøy og Selbjørn i Austevoll. Brua vart påbegynt i august 1977 og skal etter planen stå ferdig mot slutten av dette året.

Selbjørn bru får ei total lengd på 348 meter, med hovedspenn på 212 meter. Ho blir laga med ei køyrebreidd på 4 meter (nok til to personbilar) og ei total breidd, med fortau, på 6.20 meter. Arbeidet vert utført av entreprenør E.O. Dypvik, under oppsyn av vegvesenet sine folk.

Den nye brua på riksvei 546 over Bekkjarviksundet er bygd etter den såkalla «fritt fram»-metoden, på samme viset som Krossnes-sundet bru mellom Flatøy og Holsnøy, som til no har vore den største i Nord-Europa. «Fritt fram»-metoden går ut på at brua vert bygd fritt ut frå pillarar på kvar side og skjøtt saman på midten. I arbeidet nyttar ein ei vogn som blir skove frametter brua etter kvart som ein gjer seg ferdig med støypinga. 5 meter blir støypt om gongen, spennkablur blir trekt gjennom og kvar ny betongseksjon blir spent fast før ein skyv vogna vidare. På denne staden var det frå starten av prosjektert med hengjebra, men mykje drev av sjø og salt ville føre til store vedlikehaldsutgifter på denne verharde plassen. Inne under tak i vogna kan likevel folk arbeide i berre skjorteermene. Veret har ført med seg ein del liggjedagar i løpet av byggjetida. Det skjer mellom anna når kabelkrana

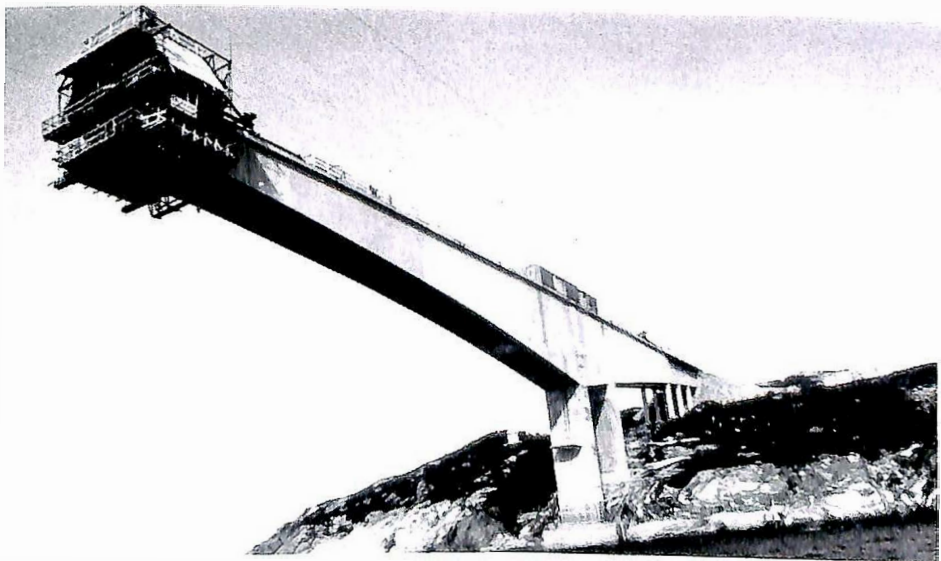
over sundet ikkje kan sendast av garde på grunn av sterk vind. Kabelkrana fraktar både materiale og folk i gondol over sundet. Gondolen har vore nytta på Gjervik tidlegare, og han kan nyttast for frakt av folk i opp til stiv kuling.

Kontrollingeniør på anlegget er sivilingeniør Arnt Wendelboe, og med seg har han i alt 24 arbeidarar, 3 ingeniører og 3 kokker på deltid. For Wendelboe og folka hans har arbeidet gått noko seinare enn venta. Støypearbeidet er så svært at det har vore vanskeleg å vurdere tida — brukassane er på det høgste heile 12 meter, det svarar til eit bygg på fire etasjar! Då skjønar ein betre at det er mykje som skal til.

Støypinga av brukassane tok til på Huftarøy-sida først, av di her er mest verhardet. Dermed har ein rekna med å

få lettaste arbeidet på slutten, då tida oftast vert knappare. Likevel er det ikkje lett å seie om det er mogleg å halde sluttdatoen, som er sett til november. Brua er rekna å koste 16.85 millionar kroner, i tillegg kjem tilførselsvegane frå vegnettet som fanst fra før. — Med dette får Selbjørn-folk strake køyrevegen like fram til nordspissen av Huftarøy, utan ferjesamband.

Selbjørn bru slik ho strekkjer seg fram over sundet frå Huftarøy-sida. Bildet er teke tidleg i vår.



DE NYE FØRERKORTENE:

Lyserøde, publikumsvennlige og sikre mot forfalskning

Biltilsynet i Bergen overtar førerkortutstedelsen 1. september

Den nye klasseinndelingen av førerkortene er basert på behovet for større differensiering mellom de ulike kjøretøykategoriene. Dette nye prinsippet blir fulgt opp gjennom undervisningsopplegget i kjøreskolene, som er gradert etter hvilken førerkortklasse den enkelte har behov for å kvalifisere seg for. Vegdirektoratet har utarbeidet nye normalplaner for kjøreskolene tilpasset hver enkelt klasse.

To faser

Ordningen med førerkortopplæring i to faser innføres for klasse B fra 15. september 1979. Fra da av får man først førerkort klasse B med to års gyldighet. Innen utløpet av disse to årene må eleven ha gjennomgått obligatorisk tilleggsopplæring, som for eksempel glattkjøringskurs. Dette er vilkåret for å få ordinært førerkort med 10 års gyldighet.

I en overgangsperiode vil det bli utstedt to typer førerkort. De politikamrene som fortsatt utsteder førerkort etter 1. april i år, benytter en revidert utgave av det «gamle» førerkortet.

I visse strøk av landet kan en levere søknader om fornyelse av førerkortet gjennom lensmannen på stedet. Søkeren vil, etter at alt er ordnet, få tilsendt det nye, plastlaminerte kortet direkte fra biltilsynet.

Det er ikke meningen at de 1.7 millioner førerkortinnehavere vi har her i landet skal måtte bytte ut det gamle førerkortet når biltilsynet overtar og en ny type førerkort tas i bruk. Ombytte vil normalt skje ved fornyelse. Det er likevel mulig at folk som ofte kjører utenlands vil få anledning til å bytte førerkort tidligere.

De som fornyer førerkortet, vil fortsatt ha samme rettigheter som før — uten tilleggsprøver.

Sikkerhet

Målet har vært at det nye førerkortet skal være så sikker dokumentasjon som mulig, og at det følger den internasjonale standardisering av førerkortblanketten som den såkalte Wien-konvensjonen representerer. I følge reglene her skal førerkortet ha A-7 format, være lysrødt, ha bestemte opplysninger som skal angis på en spesiell måte på kortet, og det skal ha høy sikkerhet mot forfalskning og etterlikning.


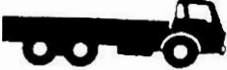



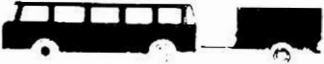
Følgende er gjort for at kortet skal være så sikkert som mulig: bildet er innfotografert under lamineringen, som ikke lar seg åpne, der er vannmerker og rastertrykk i blanketten, pregning i laminatet og usynlig merking som bare kommer fram ved spesiell undersøkelse. Sammen med enkle og sikre administrative rutiner vil dette forsterke det nye førerkortets sikkerhet.

«Bruksvennlig»

Det nye kortet er også publikumsorientert. Det er tatt hensyn til at førerkortet skal ha god bruksholdbarhet — til 10 års opphold i baklomme, for eksempel. Det skal være motstandsdyktig mot lys, kulde, varme og fuktighet (vaskemaskinprøve) osv.

Førerkortet skal også tilfredsstillende postverkets og helst også bankenes og andre instansers krav til identitetsbevis. Det skal dessuten kunne fremstilles til en rimelig pris.

Den nye klasseinndelingen ser slik ut:

Kategori	NYE FØRERKORTKLASSER	
A		Motorsykkel, 18 år Lett motorsykkel, 16 år
B		Personbil, varebil Totalvekt 3500 kg, 8 passasjerer Tilhenger max. 750 kg eller vogntogvekt max. 3500 kg, 18 år
C		Alle biler for godstransport Tilhenger max. 750 kg, 20 år
D		Buss med tilhenger max. 750 kg, 20 år
BE		Personbil, varebil med tilhenger 20 år
CE		Alle vogntog, 20 år
DE		Buss med tilhenger 20 år
T		Traktor med tilhenger 16 år
OVERGANGSBESTEMMELSER		Se egen orientering. Jfr. førerkortforskrifter av 23. februar 1979

Gløtt fra Biltilsynet:

NY STASJONSJEF I ODDA

Etter dette vil et vanlig førerkort være av klasse B eller BE. Med førerkort klasse B har en bl.a. rett til å føre:

— personbil/varebil med eller uten tilhenger/tilhengerredskap med tillatt totalvekt mindre enn 750 kg.

— personbil/varebil med tilhenger/tilhengerredskap med tillatt totalvekt 750 kg eller mer dersom vogntogets samlede tillatte totalvekt er mindre enn 3500 kg.

Inntil videre har en **innenlands** også rett til å føre:

— lastebil med tillatt totalvekt mindre enn 7.500 kg, med eller uten tilhenger/tilhengerredskap med tillatt totalvekt mindre enn 750 kg.

— motorredskap med tillatt totalvekt 3.500 kg eller mer, men som ikke kan kjøres fortere enn 50 km/t, med eller uten tilhenger/tilhengerredskap med tillatt totalvekt mindre enn 750 kg.

Kl. BE = kl. 1

Klasse BE tilsvarer dagens kl. 1. Med førerkort i klasse BE har en rett til å føre:

— personbil/varebil med eller uten tilhenger/tilhengerredskap

— dessuten traktor, beltebil/-motersykel eller motorredskap med tillatt totalvekt mindre enn 3.500 kg, alle med eller uten tilhenger/tilhengerredskap.

Samme overgangsordning gjelder her som for klasse B.

Biltilsynet i Bergen vil etter planen overta førerkortutstedelsene fra 1. september i år. Innredningen av de nye kontorlokalene går etter planen. Straks de er ferdige håper vi å kunne ta imot fotoutstyret til de nye førerkortene og sette i gang med opplæring.

C.J.

Egen biltilsynstasjon i Odda til høsten

Oddmund Reinsnos, 54 år, 21 års praksis i biltilsynet. Stasjonssjef i Odda fra 1/4-79.



— Du har bakgrunn i lastebilnæringen, Reinsnos, og har kjørt meget selv — når tok du førerkort første gang?

— I 1942 — midt under krigen. Utrolig nok skjedde oppkjøringen på bensin — det var jo ellers gassgenerator det gikk på den gangen — det er det jeg husker best fra oppkjøringen. Men etter det drev jeg med lastebiltransport like fram til jeg kom i militæret i 1946.

— Du har og allsidig praksis fra industrivirksomhet — en stund fungerte du som verkstedsleder — før du kom til biltilsynet?

— Ja, i 1950 tok jeg ingeniørexamen ved GTI og var deretter i 18 år i industrivirksomhet. I de siste 11 år av denne tid hadde jeg førerprøvene og registreringskontrollene for biltilsynet som bistilling.

— Når ble du bilsakkyndig på heltid, Reinsnos?

— Det skjedde i 1968 da det ble opprettet egen avdeling under Bergen i Odda. Jeg ble tilsatt som bilsakkyndig og hadde som nå 7 kommuner i distriktet: Kvam—Granvin—Ulvik—Eidfjord—Ullensvang—Jondal—Odda. To kontordamer tok seg av kontorarbeidet mens

jeg var alene om bilkontrollene og førerprøvene.

— Hvor mange kjøretøyer er der i distriktet nå og hvor mange førerprøver har dere om året?

— Vi har 11 000 kjøretøyer med smått og stort, ca. 1000 førerprøver om året og omtrent like mange fornyelser. Vi er i dag 5 personer i alt om å klare arbeidet.

— Du er nå blitt stasjonssjef og er i ferd med å bygge opp en selvstendig stasjon for Odda. Hvordan føles det å bli selvstendig i slik grad at dere og må prosjektere stasjonen selv?

— Selvstendig har vi måttet være alltid, trass i et godt samarbeid med Bergen. Man må klare tingene selv og. I utgangspunktet bygger vi nå for eget behov og slik vi mener det bør gjøres her i Odda. Forslaget er lagt fram og vi venter på endelig godkjenning. Våre nye lokaler blir forhåpentligvis i HSD-bygget som skal påbygges en etasje — altså på taket av nåværende garasjebygg. De skal etter planen være ferdige utpå høsten — vi håper vi kan flytte inn før vi overtar førerkortutstedelsen.

— De mest påtrengende problemer i dag, Reinsnos?

— Det er at vi ikke har egen kontrollhall og dermed ingen mulighet til å utføre den kontrollvirksomhet som det er meningen vi skal.

— Er oddingene greie å ha med å gjøre? — Hvordan ser man på biltilsynet her?

— Jeg tør vel ikke si noe annet enn at de er greie å ha med å gjøre — er jo odding sjøl da. Men jeg tror vi kan si vi har et godt forhold til publikum her.

Mange er takknemlige for den hjelp de har i biltilsynet. Jeg kunne nevne eksempler på at folk har takket meg i hånden når vi har funnet alvorlige feil ved bilen deres. Noen ulykker har vi nok avverget, og folk verdsetter selvsagt biltilsynets arbeid i det hele. Vi får stadig henvendelser fra folk som vil ha kjøretøyene kontrollert og vi håper at vi med den nye kontrollhallen kan imøtekomme slike henvendelser og.

— Vektkontrollen er ellers aktuell her. Vi får ny vektrampe på Seljestad nå og håper det gjenstående arbeid blir fullført med det første slik at vi kan bli mer effektive. I samarbeid med Bergen skal vi nok få etablert en god kontroll med overlastkjøring.

— Integringen i vegvesenet, Reinsnos — fordeler og ulemper?

— Det er helt naturlig for oss som i alle år har dratt fordel av vegvesenets utstyr og stasjoner å bli integrert i etaten. Det betyr bedre ressurser for oss at vi nå får et utvidet samarbeid med vegvesenet — som til eksempel med vektkontrollen på Seljestad, som er vegkontorets stasjon. Vi har alltid hatt et godt samarbeid med vegvesenet.

— Og fremtiden, Reinsnos — hvordan fortøner den seg?

— Det er oppløftende at vi nå får egen stasjon i Odda. Vi vil fungere bedre og gjøre mer nytte for oss i det hele. Vi får mulighet til å føre mer effektiv kontroll med kjøretøyparken i distriktet og kan dermed høyne trafikksikkerheten betraktelig.

C.J.

Kjørellys hele døgnet

AV JAN OLAV SKOGLAND

Vi har nå fått en klar regel om at det ikke lenger er tillatt å kjøre med parkeringslys. En skulle tro at bruken av nærlys ville ha økt etter dette, men det har altså ikke skjedd.

Jeg har selvsagt ingen tellinger å referere til, jeg snakker her om inntrykk fra egen ferdsel i trafikken.

Selv de mest innbarka «jegharlangerfaring»-bilistene anser det som nødvendig å kjøre med lys når det er «svarte natta», men det er også åpenbart at ganske mange av de samme bilistene hverken bruker trafikkreglene eller sunn fornuft i den halvdelen av døgnet som kalles dag. Mange har fremdeles ikke oppdaget at parkeringslyset ikke skal brukes som kjørellys. Dette kan nok bedre seg litt med mer informasjon.

Verre er det at ganske mange bilister viser at de er ute av stand til å vurdere lysforholdene når himmelen har andre nyanser enn akkurat svart. Noen eksempler: Morgen- og ettermiddagslyset kan

være vanskelig å beregne. Himmelen kan være ganske lys, men refleksjonen fra terrenget er beskjeden. Når himmellyset treffer øyet, stiller dette seg inn på det sterkeste lyset, mens terrenget vil virke mørkere (sterke kontraster). Det verste tilfellet av denne effekten oppleves som blending når sola er rett i mot.

Det er derfor en stygg misforståelse å tro at kjørellys ikke er nødvendig på solrike dager om sommeren. Nettopp på denne årstida opplever vi sterke lyskontraster både i bystrøk (hus som kaster skygge) og på landevegen (fjellskjæringer, tunneler og trær).

Også lavt skydekke kombinert med regn, kan selv på en sommerdag gi så sterk demping av lyset at det minner om tussmørke.

I alle de tilfellene som er nevnt ovenfor mener jeg at skikkelig kjørellys er nødvendig. Dermed er det bare i ett tilfelle at lyset trygt kan slukkes — når bilen står stille.

Bildet viser tydelig hvor godt man ser – og blir sett – med og uten nærlys. (Bilde: J.O. Skogland).



Rulleringa av Norsk Vegplan 1982-89

Samferdselsstyret sitt framlegg om fordeling av midlane

Som nemnt i førre nummeret av Veg i Vest, er arbeidsgrupper med representantar for alle avdelingane på Vegkontoret i gong med rulleringsarbeidet. Arbeidet har til no konsentrert seg om investeringsprogrammet for riksveggar i perioden 1982-85, det er og utarbeidd eit investeringsforslag for riksveggar i perioden 1986-89 og for fylkesveggar i perioden 1982-85.

Riksveginvesteringar 1982-85

Vegsjefen sitt forslag til investeringsprogram for 1982-85 har vore til handsaming i Samferdselsstyret to gonger, sist på møte 23. mai.

Ramma for fireårsperioden er gitt av Vegdirektoratet og er på 878 mill. kroner. Denne ramma er foreslått delt på følgjande måte:

Stamvegnettet utanom Bergen:	360 mill. kr.
Andre anlegg utanom Bergen:	124 mill. kr.
Bergen (inkl. 50 mill. kr. til trafikkisikr.)	250 mill. kr.
Trafikkisikring utanom Bergen:	30 mill. kr.
10 tonns program, tunnelstrossing og utbygging av ferjekaier:	50 mill. kr.
Ufordelt og til disposisjon:	48 mill. kr.
Refusjonar	16 mill. kr.
Sum	<u>878 mill. kr.</u>

Stamvegnettet

Følgjande vegruter går inn i stamvegnettet: E68, E76, Rv.7 (inkl. Bruravik-

Granvin) Rv.14 (inkl. Jektevik-Sandvikvåg) og Trengereid-Dale-Bolstad-Voss.

Den sterke prioriteringa av stamvegnettet er i samsvar med tidlegare vedtak i fylkestinget.

Andre anlegg.

Utanom stamvegnettet er det sett av relativt store summer til Rv. 13 Tysse - Håland, Lukksund bru, Rv. 550 Odda - Utne, Rv. 551 Norheimsund - Mundheim og Øygardsvegen.

Trafikkisikring

Til trafikkisikring og støyskjerming er det i forslaget sett av 80 mill. kroner (50 mill. kr. i Bergen og 30 mill. kr. utanom Bergen). Dette utgjer vel 9% av ramma og er ein auke på 3% i høve til inneverande periode.

10 tonns program, tunnelstrossing og utbygging av ferjekaier.

Denne posten skal nyttast til forsterking av hovudvegnettet til 10 tonns bereevne, strossing av tunnelar til fri høgd på minimum 4 meter og til ombygging av ferjekaier.

Vi reknar med at vi i perioden 1982-85 skal kunne få 10 tonn med telerestriksjonar på E68, E76, Rv.7 (Brimnes-Buskerud gr.), Rv. 13 Dale-Trengereid, Rv. 14 (om Jektevik-Sandvikvåg på Stord og Knarvik-Leirvåg i Lindås/Austrheim), Rv. 47, riksvegnettet på Bergenshalvøya og på Askøy, til saman om lag 750 km eller 44% av riksvegnettet.

Ufordelt

Dette er ein reserve som ikkje kan fordelast før det er avklart korleis det går



Møter vi hverandre i hjel?

med bru over Salhusfjorden, Askøybrua og til ein viss grad Kvisti bru til Osterøy.

Fylkesvegplanen for 1982-85.

Ramma for fylkesveginvesteringane er førebels sett til 206 mill. kroner i fireårsperioden 1982-85. Bergen sin del av ramma er sett til 50 mill. kroner, av dette er 10 mill. kroner til trafikksikring. Til trafikksikring utanom Bergen er det sett av 8.0 mill. kroner, til ferjekaier 6.0 mill. kroner og til rådvelde for fylkesutvalet 20.0 mill. kroner.

Hordaland fylke gjekk ved revisjonen av fylkesvegplanen i 1977 sterkt inn for å løysa vegproblema for dei veglause bygdene. Framlegget til fylkesvegplan for perioden 1982-85 følgjer opp dette, og relativt store investeringar vert sett inn for å få bygd ferdig dei anlegga som kom med på planen i 1977 så snøgt som råd er.

Mange av krava frå kommunane gjeld mindre arbeid for å utbetre einskilde punkt på vegane som er spesielt dårlege. Desse arbeida meiner vi er for små til å ha som eigne anlegg på fylkesvegplanen. Men vi må registrera desse vanskelege punkta for å få opp ei prioritetsliste. Investeringane bør dekkjast av «til rådvelde»-posten.

Vidare handsaming.

Forslaga til riks- og fylkesvegplan skal opp til ny handsaming i Samferdselsstyret den 29. juni. Forslag til trafikksikrings tiltak vil verta lagt fram for Trafikksikringsutvalet i fylket om lag samstundes og forslag vert då sendt ut til kommunane til uttale.

Den avsluttande fylkeskommunale handsaminga vert hausten 1979. P. S. Myhren

Er den ulike møtevirksomheten i etaten ved å ta fullstendig overhånd? Går det en eneste virkedag uten at en eller flere innen administrasjonen/tekniske avdelinger sitter i «viktig» møte, og bare kan forstyrres i helt spesielle tilfeller.

Kan ikke noen og en hver stoppe opp, se seg tilbake og konstatere at de i ukens løp har sittet i møter nesten hver dag, enkelte ganger i to møter samme dag.

Er det riktig at jo høyere opp i byråkratiet man er, jo mere belastet blir man med møtevirksomhet.

Kan vi med hånden på hjertet oppriktig påstå at vi til fulle får resultater av disse — ofte timelange — diskusjonene, eller blir det ofte møter bare for møtenes egen skyld.

Er det et faktum at saker som er viktige for vårt publikum, hopper seg opp i arkiver og på skrivebordspultene. At det kan ta år å avgjøre såkalte fill saker, som ved en smidigere saksbehandling — og bedre tid, kunne avgjøres på få dager.

Skjer det ikke av og til at hele ledelsen innen en enkelt avdeling sitter i møte, slik at besøkende må gå/vente/ringe/ komme igjen en annen gang.

Er vi utsatt for et møtetyranni som bare utarter med årene?



— og fra «d.m.» (diverse mangler), medlemsblad for Statens Bilsakkyndige:

MØTE-JÅL

Begrepet «den store kvalmen» kan knyttes til ulike begreper og fenomener i samfunnet, og skifter fra tidbolk til tidbolk. I våre dager ser det ut som begrepet «møte» aldeles holder på å ta knekken på folk. Det er vanskelig å vite hvilke forventninger mange hadde da møtevirksomheten skjøt voldsom fart og økte enormt i omfang — det må vel ha vært i 60-årene en gang at folkesjuken tok til. Altså, vanskelig å vite hvor store forventningene var. De såkalte intensjoner har nok vært gode, men nå er reaksjonen i

folket så voldsom at utviklingen kan slå ut i motsatt ytterlighet.

Vi får håpe det ikke skjer.

Men at det reageres, kan vi bare si oss tilfreds med. Når vi hører at etat etter etat, yrke etter yrke «møter» sine arbeidstakere til fortvilelse, gremmelse og frustrasjon, er det på høy tid at de ansvarlige sier fra og får slutt på unødig og tidkrevende jabberi.

Såvidt vi forstår er det ytterst få som forbinder dette tidsløsende møyeriet med sunt demokrati.

Kommentarer?

— og så noen «MØTE-RÅD»

DISKUSJONSLEDELSE

Hvordan De leder et diskusjonsmøte

1. SKISSÉR EMNET KLART

Begynn møtet presis.

Formulér problemet eller situasjonen klart.

Legg fram diskusjonspunkt.

2. STYR DISKUSJONEN

Få fram meninger, synspunkter og erfaringer.

Sørg for at alle deltar.

Hold diskusjonen til emnet.

Unngå personlige rivninger og krangel.

3. AVKLAR DISKUSJONEN

Gjør klart hvilke punkter det er enighet og uenighet om.

Bli klar over grader av overbevisning — legg merke til om noen skifter mening.

Formulér mellomkonklusjoner etter hvert.

Sørg for forståelse og oppslutning.

4. FÅ OPPSLUTNING OM TILTAK

Summer hva det alt er enighet om og formulér konklusjoner klart.

Få enighet om tiltak.

Kontrollér at alle forstår.

Få gruppens støtte, basert på overbevisning.

Arrangér flere møter om nødvendig.

HVORDAN DE GJØR KLART TIL Å LEDE ET DISKUSJONSMØTE

1. FASTSLÅ FORMÅLET MED MØTET:

Å utvikle støtte for nødvendige tiltak.

Å drøfte uløste problemer.

Å klare opp uoverensstemmelser og få enighet i gruppen.

2. UTFORSK EMNET:

Få tak i fakta og opplysninger om emnet.

Tenk gjennom mulige forskjeller i synspunkter.

Notér punkter som trenger diskusjon.

Tenk gjennom framlegging og materiale.

3. LAG UTKAST TIL DISKUSJONEN:

Sett opp hovedmålet.

Sett opp etappemål.

Lag en tidtabell for møter.

Planlegg åpningen for seg.

Planlegg avslutningen for seg.

4. HA ALT KLART:

Send ut kunngjøringer forut for møtet, kontrollér innhold og utsendelse.

Sørg for lokale, bord, stoler, tavle, under-søk lys og ventilasjon.

Lag plansjer, forbered tavleskisser eller andre nødvendige hjelpemidler.

Lykke til med neste møte . . .

Skilting og merking etter nytt opplegg?

Arbeidsgruppen for skilting og merking i marken ble ferdig med arbeidet sitt før påske, og det foreligger nå en rapport med forslag til omorganisering av driften på trafikkavdelingen.

Rapporten gir en beskrivelse av utviklingen av arbeidet med skilting og merking i Hordaland, og fremveksten av trafikkavdelingen. Avdelingen har i dag 16 ansatte på kontoret, og opp til 40 i driften med oppsynstjenesten. Trafikkavdelingen er delt inn i flere seksjoner. Driftsseksjonens hovedoppgaver er skilting og merking, men den utfører også en del andre oppgaver som er knyttet til trafikklysanlegg, registrering etc.

Hordaland vegkontor har i løpet av noen tiår utviklet seg fra en forholdsvis enkel til en større og sammensatt organisasjon med flere avdelinger. Dette krever samarbeid og koordinering mellom avdelingene, og at den enkelte ansatte ikke bare tar hensyn til hva som tjener avdelingen, men ser hele etaten under ett. I dag legger mange størst vekt på avdelingstilhørighet, og dette skaper lett friksjoner og strid mellom avdelingene.

Flertallet (5 av 6) i arbeidsgruppen går inn for å endre organiseringen av arbeidet med skilting og merking. Disse mener at vegmestrene skal overta ansvaret for driften. Det vil gi mindre pending, og arbeidet kan bli utført i sammenheng med andre vedlikeholdsoppgaver. Vegmestrene vil få det samlede ansvar for tiltak i forbindelse med trafikkavviklingen.

Ett av medlemmene går inn for at nåværende ordning — med enkelte mindre justeringer — opprettholdes. dvs. at trafikkavdelingen fortsatt skal ha ansvaret

for og utførelsen av det meste av arbeidet med skilting og merking.

Gruppen har ikke diskutert hvilke personer som skal flyttes til andre oppgaver. Det vil avhenge av hvilken ordning som blir valgt. Tidsplan og eventuelle overgangsordninger for gjennomføring er heller ikke behandlet, da alt vil avhenge av hvor lang tid det tar å fatte beslutning i saken.

Hovedmøtet behandlet rapporten 7. mai og SU tok den opp i møte 12. juni. Hovedmøtet var enig i flertallets konklusjon og anbefalte at endringene som er foreslått blir satt i verk fra neste sesong.

SU's syn på saken var det ikke mulig å få med før ViV gikk i trykken.

M.A.

Lokalt forslag premiert

Egil Alsaker, lønningskontoret, har lagt fram forslag til ny lønnstilleggsrapport. Det er ein kombinert reiserekning/lønnstilleggsrapport som har fått ny blankett nr. 619. Vegdirektoratet har funne denne svært hensiktsmessig og har trykt den opp og sendt den til alle vegkontora. Etter forslag frå den lokale forslagsnemnda har Samarbeidsutvalet godkjend ei premiering på kr. 1500.-.

Vi gratulerer Egil Alsaker.

POU-arbeidet i gang

Trafikksikkerhetsarbeidet vurderes i første omgang

Styringsgruppen for POU som ble ned-satt av SU i møte 23.3. har fått følgende medlemmer:

vegsjef	Josef Martinsen
driftssjef	Jan Søylen
plansjef	Georg von Krogh
biltilsynssjef	Einar Valle
adm.sjef	Edgar Aaland
overing.	Arild Eggen
avd.ing.	Arild Hegrenæs NIF
ing.	Svein Utkilen NITO
kontorass.	Sissel Fjæreide Wiik ELF
inspektør	Bjørn Tore Sætrevik Biltils.
oppsynsmann	Magne Heggland SU
hovedverne-ombud	Herman Lund Arbeidsm.forb.

Margrete Axelsen er sekretær for styringsgruppen.

Gruppen hadde sitt første møte 21. mai og vi hadde først en generell diskusjon om vegkontoret. Vi ble da enige om at her er behov for personal- og organisasjonsutvikling i vegvesenet. For å kunne arbeide effektivt måtte vi få et klart mandat, og vi formulerte et forslag som ble lagt frem på møtet i SU 12. juni:

Målsetting for POU

POU-arbeidet skal sette vegkontoret bedre i stand til å løse arbeidsoppgavene innenfor den rammen som er fastlagt av myndighetene og legge særlig vekt på best mulig utnyttelse av ressursene.

Vegkontoret skal være en tilfredsstillende og meningsfylt arbeidsplass hvor vi tar vare på initiativ og forsøker å motivere folk til innsats.

POU skal også være et redskap til å løse motsetninger mellom de ansattes organisasjoner og administrasjonen.

Funksjonstid

Styringsgruppen fungerer i første rekke et år. Da tas arbeidet opp til vurdering.

Møtevirksomhet

Styringsgruppen har faste møter, 2 ganger hvert kvartal.

Arbeidsform

Styringsgruppen kan nedsette prosjektgrupper (arbeidsgrupper) på konkrete oppgaver og bestemme sammen-setning og mandat for gruppene. Forslag til slike grupper kan settes frem av styringsgruppens medlemmer eller av andre ansatte.

Rapporter fra ferdige prosjekt legges frem for vegsjefen etter rådgivende uttalelse fra styringsgruppen.

Styringsgruppen har ansvaret for å få ut informasjon om POU til de ansatte.

SU og AMU får tilsendt referat fra møtene i styringsgruppen.

Konkrete prosjekt

Gruppen mente at vi burde starte forsiktig og ta opp 3–4 prosjekt i første omgang. P.g.a. knapp tid fikk vi bare nedsatt en arbeidsgruppe som fikk følgende mandat:

Gruppen skal vurdere hvordan trafikksikkerhetsarbeidet bør organiseres ved vegkontoret slik at det blir mer effektivt og høyere prioritert enn i dag.

Samtidig skal gruppen vurdere den mest hensiktsmessige organisasjon av de øvrige funksjoner som i dag er tillagt trafikkkavdelingen.

Opplæringen ved vegkontoret

Opplæringsutvalget har nå vært i virksomhet et halvt år, og vi er kommet så langt at vi håper å kunne avvikle ett eller to interne kurs allerede i inneværende år.

Det ene blir arbeidsledelse for oppsynsmenn. Vi har tatt kontakt med STI for å få hjelp til å gjennomføre kurset, og det første må betraktes som et prøveopplegg.

Vi vil sette igang lederopplæring på flere nivå, men dette er foreløpig på «pratestadiet».

Gruppen som har sett på behovet for kurs i nynorsk har lagt frem et forslag, men før de setter igang vil de se hvordan interessen for et slikt kurs er. Kurset vil i første rekke være beregnet for saksbehandlere som skriver nynorsk til daglig.

Trøndelagsfylkene og Møre og Romsdal har hatt et regionalt kurs i saksbehandling i vår, og vi har hatt en observa-

tør på kurset. Det er meningen at dette prøveopplegget skal bearbeides videre, og Vegdirektoratet vil sende ut «kurspakker». Hvis alt går etter planen håper vi på et liknende opplegg her i 1980 i samarbeid med Rogaland og Sogn og Fjordane.

Avdelingene og organisasjonene har pekt ut kontaktpersoner for opplæring. Disse skal være forbindelsesledd mellom opplæringsutvalget og de ansatte:

Vedlikehold	— Kjell Hisdal
Plan	— Kjell Åge Matre
Anlegg	— Odd Høydalsvik
Trafikk	— Lars Juvik
Motorvegpl.	— Willy Karlsen
Maskin	— Torgeir Eidsnes
Grunnerverv	— Ola Kroken
Biltilsynet	— Terje Handeland
Adm.avd.	— Margrete Axelsen
Arbeidsm.forb.	— Erling Grønsdal
Opps.mannsfor.	— Kåre Aldal

MA.

Gruppens sammensetning:

- J. Søylen, leder
- 2 repr. fra trafikkavd.
- 1 repr. fra vedlikeholdsavd.
- 1 repr. fra planavd.
- 1 repr. fra motorvegplanavd.
- 1 repr. fra biltilsynet

Margrete Axelsen fungerer som sekretær.

Avdelingene peker selv ut sine representanter.

Arbeidsgruppen må arbeide hurtig og skal legge frem et utkast til organisering av trafikkarbeidet til neste møte i styringsgruppen, den 22. juni. M.A.

Slik kan ein og sjå på det:

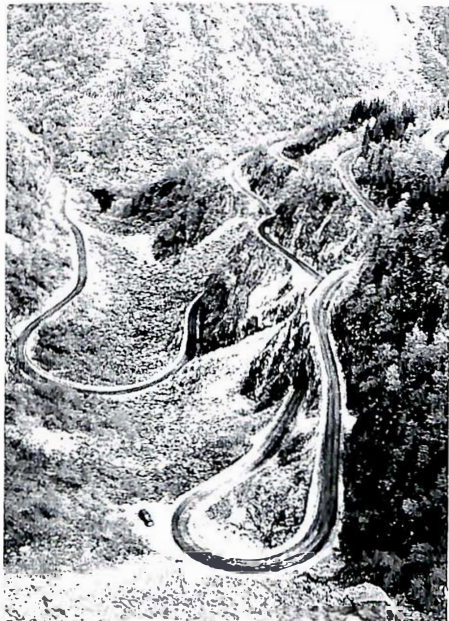
Det er skikk at heile Stortinget går til kyrkje ved serskilde høve. Ein far og den vesle sonen stod og såg på då politikarane marsjerte inn i kyrkja.

— Kva skjer i kyrkja? spurde sonen. Ber presten for politikarane?

— Nei, han berre glytter på dei, og så bed han for landet.

Måbødalen som samferdselsveg

av Magne Johan Rørvik



Måbødalen før siste omlegging av vegen.

Den eldste vegen gjennom Måbødalen er Store Nordmannslepa. På vegkart fra ca. 1820 er Slepa inntegnet som viktig veg i forbindelsen øst-vest i Sør-Norge. Det var opp Måbøberget Slepa gikk i de så beryktede Måbøgaldene, — femten hundre trinn av lange storstein og i 124 svinger slik at kløvhestene kunne klare å komme opp og ned med sine tunge bærer. De fastboende i Sysendalen måtte kløve det de trengte denne vegen, og de måtte — om det var mulig — proviantere til vinteren. Da var det ikke tale om å bruke hest opp Måbøgaldene.

Kravet om en bedre veg skriver seg fra den tid det var en alvorlig sak å komme seg over Hardangervidda. I 1854

ble vegprosjektet fra Numedal over Hardangervidda til Eidfjord nevnt som en fjern mulighet i vegbudsjettet.

I vegdirektørens budsjettforslag ble det antydnet en linje fra Maurset gjennom Hjølmødalen til Eidfjordvatnet, men i budsjettforslaget fra 1883 ble Måbødalen anbefalt i stedet for Hjølmødalen.

De første undersøkelser ble foretatt av oberstløytnant Heyerdal. Senere foretok amtingeniør Landmark grundigere undersøkelser av det voldsomme partiet opp mot Vøringsfossen i begynnelsen av 1890-årene.

I 1882 bekostet Den norske turistforening en rideveg fra den gamle Måbøbrua i den ville ura langs elva og til bunnen av Vøringsfossen. Det ble nå lettere for det økende antall turister å komme og se på den kjente Vøringsfossen. Rideveg fra denne vegen ble bygget i 1888 til toppen ved fossen og dermed var vegen opp Måbøberget ikke i bruk lenger. Stortinget bevilget i 1883 de første midler til strekningen mellom Nedre og Øvre Eidfjord. Hele strekningen fra Eidfjord til et stykke ovenfor Vøringsfossen, var beregnet til 350.000 kroner med en kjørebanebredde på 2.5 m.

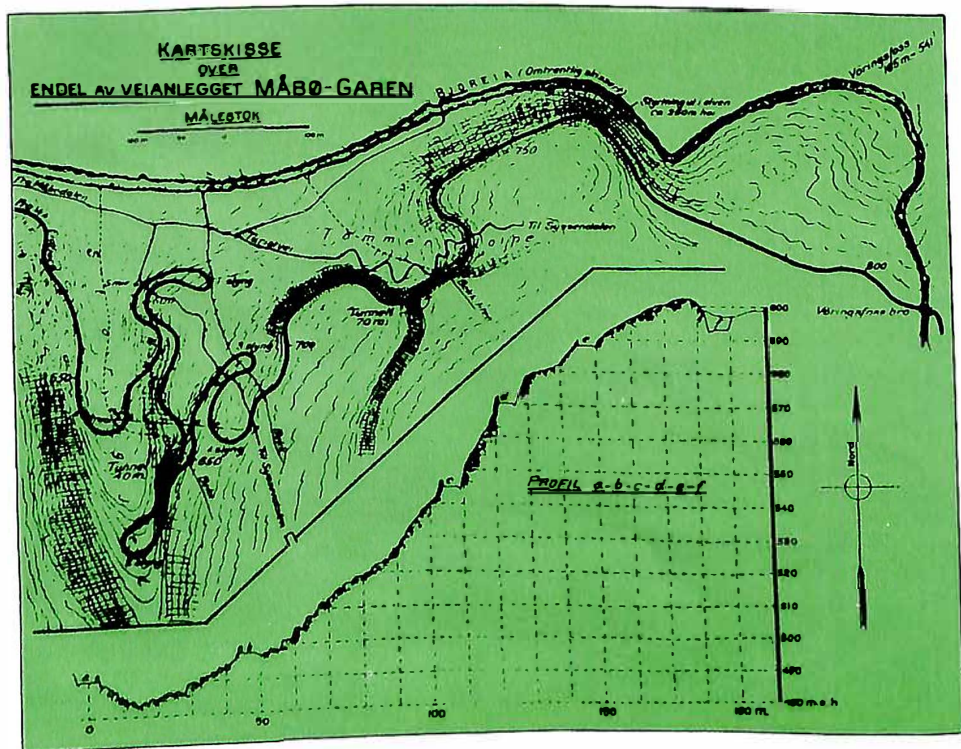
Vegarbeidet startet i 1887 og 1888 med vegen langs Eidfjordvatnet. I Øvre Eidfjord stoppet arbeidet opp noen år, men kom så i gang igjen, og litt om senn kom vegen opp til Måbøvatn. Her sto arbeidet stille i hele åtte år, men arbeidet kom atter på gli og nådde toppen av Vøringsfossen i 1916.

Ingeniør Thor Olsen ledet arbeidet på det vanskelige partiet fra Storgjelet til Tråmme, toppen av Vøringsfossen. I selve Måbødalen var det to tunneler på

henholdsvis 40 og 70 meter. Det var størst problemer med påhugget til den 70 m lange tunnelen. Særlig på øvre påhugg var problemene med fjellet så store at selv arbeidsfolka ikke følte seg særlig høye i hatten. I vårløsningen er det spesielt farlig å oppholde seg i Måbødalen. På denne tiden går det stadig stein- og jordras, derfor ble de farligste arbeidene utført i den tørreste årstiden. Da vegen var ferdig til Maurset i 1916, hadde den 24 km lange strekningen fra Eidfjord kostet 695.000 kroner, som utgjør 30 kr./m.

Forbindelsen til Haugastøl kom i slutten av tjuetåra, men det tok enda en tid før det var uavbrutt forbindelse fra Kin-sarvik og til Hallingdalen. Det vil ennå gå en del år før vi får en tidmessig og sikker veg gjennom Måbødalen, men med tunnelen på toppen fra 60-årene og med anleggsarbeidene ned til Stora-gejet begynner forholdene å bedre seg.

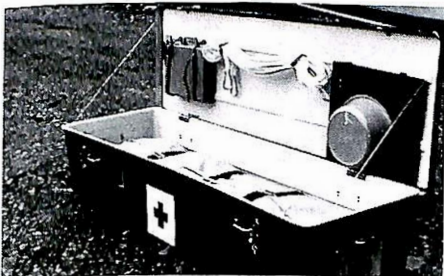
Vi skal huske at i eldre tider var det med store anstrengelser folk og fe slet seg opp Måbødalen og over Hardanger-vidda når vi sitter behagelig i en bil og farer lett opp Måbødalen og over Vid-da.



ArbeidsmiljøSpalten

v/verneleder Bjørn Langedal

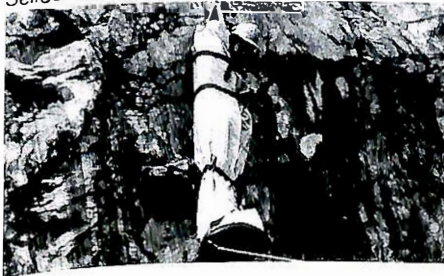
UTSTYR TIL BRUK VED ARBEIDSULYKKER



Beredskapskassen.

På en del arbeidsplasser i vegvesenet er det nå sendt ut en beredskapskasse til bruk ved alvorlige ulykker. I kassen finnes en del utstyr som kanskje finnes på arbeidsplassen for øvrig, som f.eks. slegge, spett, øks, tauverk og wire. Av spesielt utstyr nevnes en løftepute med manometer, reduksjonsventiler og pressluftflaske. Dette utstyret skal brukes i tilfelle en person skulle bli sittende fast under stein eller i maskiner ved velt o.l. Løfteputen kan plasseres dersom det er en åpning på 5 cm og løfter 13.5 tonn. Videre er det et utvidet førstehjelpsutstyr,

Fra beredskapsøvelse på Masfjordvegen. Seilduksbåren i bruk.



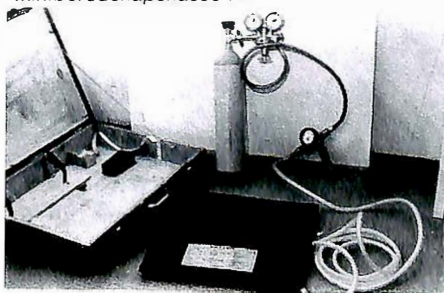
basert på det utstyr som ble brukt på førstehjelpskursene våre.

I kassen finnes også en bære. Denne består i virkeligheten av 2 bærer. Den øverste, seilduksbåren, kan løses av strengbåren, som er den båren vi tidligere har brukt. Hensikten med den nye seilduksbåren er at denne kan løses av og løftes over i sykebilbåren eller i fly eller helikopter. Likeså kan denne båren med fordel brukes til å heise skadede ned i særlig bratt terreng.

I den seinere tid har vernelederen besøkt de fleste arbeidsplasser som har fått denne kassen og informert om bruken av utstyret. I den forbindelse oppdaget vi at det manglet et par ting i kassen. Dette er en sikkerlig lommelykt samt 2 ekstra tau som festes til seilduksbåren i et skrev for å stabilisere denne ved nedfiring fra en skjæring. Dette ber vi om blir kjøpt inn og lagt ned i båren.

Vi har også fått laget en liten kasse hvor vi har plassert løftepute, manometer, ventiler og en pressluftflaske til bruk på mindre arbeidsplasser hvor den store kassen ikke finnes. Dette utstyret kan de som ønsker det bestille.

«Miniberedskapskassen».



VARSLING AV VEGARBEID

PUBLIKUMS REAKSJON PÅ DE OPPSATTE SKILT

Vi har i den senere tid fått en del reaksjoner både på manglende skilting i forbindelse med arbeid på offentlig veg og på at skiltene ikke fjernes etter at arbeidet er avsluttet.

Vegdirektoratet har, som sikkert alle er kjent med, gitt ut et hefte med retningslinjer for varsling av vegarbeid på eller ved veg åpen for almen ferdsel. I disse retningslinjene heter det:

«Målsettingen for varsling om vegarbeid kan summeres opp i følgende 3 punkter:

1. Beskytte arbeidere og trafikanter
2. Søke å lede så stort antall kjøretøyer pr. tidsenhet forbi arbeidsstedet som mulig uten at det voldes skade eller oppstår fare
3. Effektivitet og økonomi i arbeidet.»

I retningslinjene beskrives det greit og presist hvordan varslingen skal arrangeres. Dessverre må vi konstatere at ikke

alle følger disse. Hva blir følgene av dette? Trafikantene kjører inn i et arbeidsområde uten å vite om at folk arbeider på vegen. Ofte blir vi møtt med det motargument at det hjelper ikke å skilte, fordi trafikantene ikke respekterer skiltene. Ja, dette er vel også et forhold vi må ta en del av skylden for selv. Hvor ofte ser vi ikke skilter som varslar vegarbeid stå oppe lenge etter at arbeidet er avsluttet. Når trafikantene til stadighet passerer skilter som varslar vegarbeid uten at det foregår noe arbeid på vegen, vil de miste respekten for skiltene. La oss derfor arbeide for å gjenvinne respekten for skiltene. Først og fremst, følg reglene for varsling av vegarbeid. Der som dere ikke har disse retningslinjene, skaff dem. Husk så å fjerne skiltene eller dekke dem til slik retningslinjene tilsier, straks arbeidet er avsluttet.

Husk det er *din sikkerhet* som settes i fare på grunn av at trafikantene har mistet respekten for skiltene og fordi vi ikke følger opp med en korrekt varsling av arbeidet.

BLa

ANTALL GJESTEDØGN PÅ VEGVESENETS HYTTER 1977—78

	1977		1978
Vikafjellet	306 gjestedøgn		318 gjestedøgn
Tokagjelet	543 "		608 "
Vegvokterhytta	320 "		510 "
Garasjen	88 "		227 "
Fossenbratte, nedre	168 "		134 "
Fossenbratte, øvre	256 "		185 "
Krossdalen	368 "		584 "
Nupshadiene	210 "		348 "
Midtlæger	307 "		466 "
Håradalen	200 "		397 "
Bømlo	289 "		300 "
Flatøy-hytta	90 "		85 "
Ovågen	43 "		124 "
Drotningsvik	0 "		51 "
Totalt	3188 gjestedøgn		4337 gjestedøgn

Antall gjestedøgn 1976 2180

Antall gjestedøgn 1977 3188 stigning 46,1%

Antall gjestedøgn 1978 4337 stigning 36,0%

Anna Maria Måge

HYTTE-NYTT

Hyttestyret har 14 hytter som er til disposisjon for dei tilsette i vegvesenet. Disse hyttene er:

TOKAGJELET, KVAMSKOGEN
VEGVOKTERHYTTA, KVAMSKOGEN
GARASJEN, KVAMSKOGEN
FOSSEN-BRATTE ØVRE,
KVAMSKOGEN
FOSSEN-BRATTE NEDRE,
KVAMSKOGEN
VIKAFJELLET
KROSSDALEN, HARDANGERVIDDAN,
NUPSHADLENE, HAUKELIFJELL
MIDLÆGER, HAUKELIFJELL
HÅRADALEN, RØLDAL
BØMLO, FINNÅS
FLATØY
BRAKKE OVÅGEN, ØYGARDEN
DROTNINGSVIK, GODVIK

Av disse er 10 fjellhytter, og dei 4 siste ligg ved sjøen.

I tillegg til disse 14 hyttene, reknar hyttestyret med å kunna disponera ei hytte på Staven, Svandalsflona på Haukelifjell, i løpet av 1979. Denne hytta skal pussast opp før den kan utleigast, og dette arbeidet reknar vi med å få utført på vårparten i år.

Også 1978 har vore eit arbeidsamt år for hyttestyret. Dei fleste hyttene er no blitt i relativt god stand, og store bygningsmessige arbeid er ikkje utført. Mesteparten av arbeidet har vore å ta sluttarbeid etter tidlegare oppussingar/vedlikehald, innkjøp av møblar og supplering av utstyret. Vi vil gjerne nevna at på Vikafjellhytta har vi fått montert biologisk «Snurredass» som ei prøveordning.

I åra som kjem vil vi satsa på å få montert elektriske eller biologiske toalett

på alle hyttene, og i år skal 2-3 slike monterast.

Interessa for å leige hyttene har auka år for år, noko vi er svært glade for. Til vinterferien i 1978 hadde vi 12 søknader om hytteleige, og i år 41 søknader. Til påsken i 1978 hadde vi 63 søknader, og i år 96 søknader. Det er i desse 2 feriane vi har størst pågang etter hytter, men vi minner om at dette velferdstilbodet står ved lag heile året. Hyttestyret veit at p.g.a. den auka etterspurnad etter hyttene, kan det vera ulike meiningar om rutinane for utleige. Her er hyttestyret opne for forslag eller kommentarar, då vi er interesserte i å få til ei mest mogeleg rettferdig ordning.

Eventuelle forslag må vera innkomne til hyttestyret til midten av august.

Dessverre er ikkje alle hytteleigarane like flinke til å fylgja reglementet. For at hytteopphaldet skal bli mest mogeleg vellyukka for deg og dine «etterkomarar», ber vi om at du rettar deg etter reglementet. Ein del forhold er det slurva med, og vi må på nytt få minna om at:

1. Hytta *må* vera reingjord før avreise.
2. Ta med matrestar/boss når du forlet hytta.
3. Nøklane må innleverast til hyttestyret straks opphaldet er slutt. Her minner vi om punkt 6 i reglementet som seier at det kan verta kravd leige til nøklane er innleverte.
4. Meld avbod til hyttestyret når du har leigt, men ikkje kan nytta hytta.

HYTTESTYRET
A.M.MÅGE

Maskindrift og innkjøp 1978-79

ved Henrik Olsen

Maskinforvaltningens regnskapsresultat for fjoråret ser slik ut:

Driftsinntekter	kr. 62.493.378.-
Driftsutgifter (innkl. avskrivninger, renter, toppadministrasjon og resultatet av verkstedsdrift, lagerdrift og radiosamband)	kr. 60.375.140.-
Salg av maskiner	kr. 2.118.238.-
Avskrivninger og renter	kr. 373.994.-
Utgifter til toppadministrasjon	kr. 12.492.000.-
SUM	kr. 624.000.-
Avsatt til nye maskiner (fastsatt fra vegdirektoratet)	kr. 15.608.232.-
Driftsoverskudd (beredskap)	kr. 14.387.062.-
Driftsoverskuddet kr. 1.221.170.- er innbetalt til riks- og fylkesvegvedlikeholdet etter en fastsatt prosentfordeling.	kr. 1.221.170.-

I 1978 investerte vi totalt for kr. 15.510.000.- og i 1979 kr. 21.551.800.-, pluss kr. 630.000.- i miljøtiltak.

Maskinkjøp i 1978 og hittil i 1979

Det vil føre for langt å gå i detalj med alle maskingruppene. Av de største og mest interessante grupper kan nevnes:

Maskingruppe 510, lastebiler med trekk på en aksel:

Vi har ialt 26 biler, hvorav 20 stk. Volvo og 6 stk. Scania LBS 1115. Den første Scania ble kjøpt i 1977, videre fulgte 2 stk. i 1978 og 3 stk. i 1979. De to bilene i 1978 kostet ca. kr. 1.1 mill. og de tre i 1979 ca. kr. 1.7 mill.

Det er ennå for tidlig å uttale seg om Scania LBS 111 er en driftsmessig mer lønnsom bil enn f.eks. Volvo NB 1038.

Trolig har vi ikke vært flinke nok til å bestemme oss for hva bilene skal brukes til før de kjøpes inn. Det er viktig at bilen får understell og påbygg som passer til bruken da dette vil gi det beste resultatet både for driftsavdelingene og for maskin-

forvaltningens regnskap. Jeg vil tro at de nevnte forhold er medvirkende til de dårlige driftsresultatene for bilene.

I Maskingruppe 511, lastebiler med trekk på flere aksler har vi 13 biler, alle av fabrikat Magirus. Dette er brøytebiler som settes inn i tung brøyting på vegpartier med sterk stigning, slyngpartier og enkeltsporet veg. Etterhvert som vegenettet blir utbedret regner vi med å redusere antallet biler i denne gruppen. I 1978 ble det kjøpt en bil til ca. 0.5 mill. kroner og ingen i 1979.

Tilsammen har gruppene store lastebiler et driftsunderskudd i 1978 på kr. 1.782.900.-.

Maskingruppene 512, små lastebiler, og 514, person-, varebiler og busser har etterhvert vokst til store grupper med investeringsproblemer. Tidligere var det

stort sett bare vedlikeholdet som nyttet disse biltyperne. I dag er anleggsavdelingen sammen med lagene for spesialfunksjonene de største brukerne. Vi har i alt $38 + 92 = 130$ biler i disse to gruppene. I 1978 kjøpte vi $8 + 5 = 13$ biler, og i 1979 $7 + 7 = 14$ biler. Dette er på langt nær nok til å dekke etterspørselen fra driftsavdelingene.

Gruppe 512 domineres fortsatt av Mercedes L608D. På Mercedes L 206 og L 306 har vi hatt endel problemer med bremsesystemet. Vi har foretatt en grundig undersøkelse og sendt en omfattende rapport til Vegdirektoratet. I denne

maskingruppen (514) kjøper vi derfor Volkswagen LT serien og Opel Kadett. Investeringsbeløpet for maskingruppene 512 og 514 var i 1978 kr. 1.3 mill + kr. 0.6 mill. = kr. 1.9 mill.

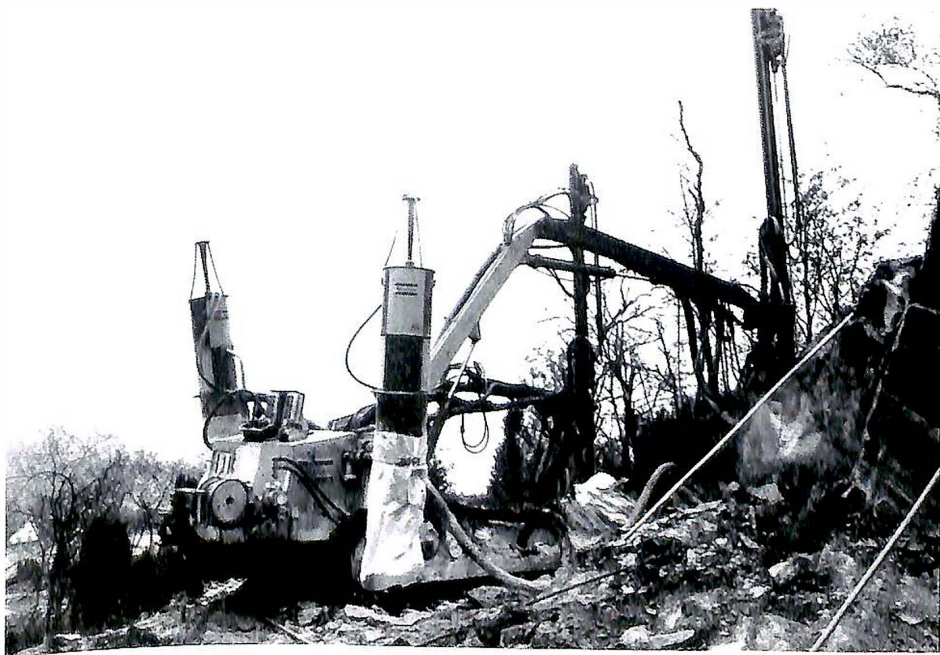
I 1979 har vi investert kr. 1,4 mill. + kr. 0,6 mill. = kr. 2.0 mill. i maskingruppene 512 og 514 Underskuddet på disse to maskingruppene var i 1978 kr. 360.500.-.

Maskingruppe 520, motorveghøvler

Vi har i dag 24 stk. høvler, men etter hvert som vegene får fast dekke, minker behovet for høvler. I 1978 ble det kjøpt

En Roc 302 borevogn i arbeid.

(Bilde: T. Haugen).



10 000 kubikkmeter stein tok vegen ved Kvanndal

Om lag 10.000 kubikkmeter stein med blokker nesten så store som husbankhus rasa ut frå fjellsida i vegen mellom Kvanndal og Granvin natta til 1. pinse-dag. Nå er det ikkje uvanleg med steinsprang og ras på denne strekninga, men at det kjem så mykje på ein gong er heller sjeldan. Raset vart utløyst vel 100 meter oppe i fjellsida, og det tok med seg heile vegbana før dei kjempesvære blokkene la seg til ro nede i fjorden. Om lag 120 - 130 m² av gråsteinsmuren som bar vegbana rasa ut i same rennet.

Det vart straks oppretta ei passasjer-rute mellom Granvin og Kvanndal, og vegkontoret sin geolog gjekk i gang med å undersøkje rasstaden, før reinskegjen-gen tok fatt på sin jobb.

For å nå fram til brotstaden, måtte



Om lag 100 meter oppe fjellsida losna raset som tok med seg 30 meter av vegbana mellom Kvanndal og Granvin. (Foto: V. A.)

inn 2 stk. Cat. 140G til kr. 1.200.000,- og en Aveling Super 700 til kr. 722.000,-. Det er ikke kjøpt inn høvler i 1979.

Det er interessant å merke seg at inntil 1960 var Volvo veghøvel mest brukt i Statens vegvesen. Men etter 1960 har hydraulikken gjort sitt inntog på veghøvlene, og Aveling Barford, Caterpillar og Nordverk har vært de mest vanlige høvler å se på norske vegger. Imidlertid har Volvo BM kommet med en høvel type 3500 i 14 tonns klassen som ser meget interessant ut.

Den har til nå fått meget god omtale fra fylker som har prøvet den.

Av hensyn til spalteplassen må jeg begrense meg til de nevnte grupper, selv om det kunne vært interessant for mange av leserne å få flere maskingrupper kommentert.

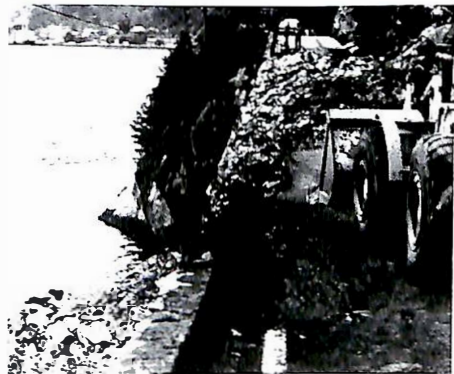
desse heisast 20 meter opp i kran, av di det elles ikkje er mogleg å komme opp i den stupbratte fjellsida. Det er ikkje ein heilt ufarleg jobb, dette å henge langsetter fjellsida for å få vekk laus stein.

— Det ligg framleis mykje stein att oppe på skrenten, som det gjer på heile denne typiske rasstrekninga, fortalde vegmeister Torbjørn Knutsen til Veg i Vest. — Ura skal sikrast seinare, slik at ikkje småstein glir ut og dreg med seg meir av det som ligg att på skrenten over vegen. Dette er tidkrevjande arbeid,

både av di det er vanskeleg å utføra, og av di det er tungvint å få opp materiell.

Saman med oppsynsmann Olav Tveiten har Knutsen leidd arbeidet med å utbetre skaden på vegen. Då reinskearbeidet var avslutta og ein gangveg for fotgjengarar var sett opp, nær ei veke etter at raset var gått, rekna ein at det ville ta nær to veker å få vegbana køyrbar igjen.

12 mann har vore i arbeid på to skift for å få vegen i stand. Mellom anna måtte ein ha ein gravemaskin ned på steinmassane i vasskanten for å få reinska murfoten før arbeidet med gråsteinsmuren kunne ta til. Dei øvste 2 m av muren vert bygde i betong, etter at ei køyrebane først blei opna for trafikk. Når ein er komne så langt, er det igjen mogleg å køyre med trailar til Voss. I mellomtida har slik last for det meste gått med tog frå Bergen til Bulken og så vidare med bil. Visse problem har det òg vore for turistar som ikkje har oppdaga skilta med varsel om vegstenging på Trenogereid og i Norheimsund.



Både raset, vegen og muren under vegen — om lag 10.000 kubikkmeter stein — hamna i fjorden.

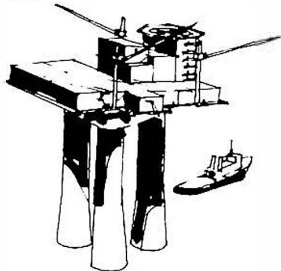
I det Veg i vest går i trykken, er akkurat sambandet mellom Kvanndal og Granvin opna for trafikk igjen. Ennå står ein del arbeid att, og vegen er lysregulert medan arbeidet pågår. Arbeidet på denne rasfårlege staden har ikkje vore lett, men ihuga innsats har igjen ført til at vi har unngått store trafikkvanskar midt i verste ferierusket. *Røa.*

Reinskegjengen legg siste hand på verket, ytst på kanten av det som var att av vegbana.



«OLJEGRUS»

av Harald Ynnesdal



Takk for sist! Det vart berre kort tid for meg som anleggssjef ved Hordaland Vegkontor. Når ein knapt har vunne rundt for å helse på folk, er det vanskeleg å ta runden for å takke for seg.

Året ved vegkontoret var svært interessant og inspirerande. Det er moro å få sjå snarleg resultat av det ein brukar arbeidsdagen til. Stor innsats er nedfelt i anleggsavdelinga både ute og inne, og det er ingen som sparer seg for å stå på. I mitt år hugsar eg spesielt innspurten på tunnelane i Trengereidbakkane og opninga av 78-modellen av Brimnes ferjekai.

Sjølvsagt lurar ein på kva arbeidsplass ein går til når ein kort tid i førevegen mellom anna les i avisa at vegkontoret er i ferd med å fylle ein tunnel med betong. På Vestlandet kjem ein ikkje utanom at også storavisene interesserer seg sterkt for det som hender på samferdslefronten. Kven hugsar ikkje vegen som reiste i Brakstadvatnet? Vegkontoret sin PR-profil får sikkert god hjelp frå informasjonsmedarbeidaren som nå også har fått tid til å lage blad.

Eg fekk røyne eit vegkontor med hygelege medarbeidarar og ein anleggsavdeling som kvar arbeidsdag lagar veg for nærare 1,5 mill. kr. Det står og re-spekt av ei årleg tunneldrift på 5 km. Hordaland Vegkontor har største aktivite-

ten på vegtunnelfronten her i landet, og det er rimeleg at nokre av eksperimenta må utførast her, som t.d. å finne fram til meir slitesterke dekke i sterkt trafikkerte tunnelar.

Vertikale hol

Overgangen frå horisontale hol for vegføremål til vertikale hol for å sikre drivstoff er ikkje så stor som ein skulle tru. Eg har nå arbeidd eit halvt år i Mobil Exploration Norway Inc. med å passe på at firmaet følgjer norsk regelverk og med å gi råd til dei ymse faggruppene som er i sving med innspurten på Statfjord A. Etter det halve året blir det omskifte. Eg skal nå ut på Statfjord A for å arbeide for plattformsjefen der. Arbeidsrytmen kunne sikkert høve for karane i Eikefet også — 10 dagar på, 10 dagar fri, 10 dagar på og så 20 dagar fri før syklusen tek til att.

Boravvik

Første produksjonsbrønnen på Statfjord A er alt ferdigbora. Botnen på dette holet er 3000 meter under og 1400 meter til sides for plattformen. Dette er nøye planlagt boravvik i motsetnad til det vi har problem med i vegskjeringane. Det holet som skal ha størst boravvik, vil i botnen vere nesten 3 km til sides for plattformen. Ved å bore så langt ut til sidene kan ein stor del av det oljeførande laget drenerast opp til ei plattform. I alt er det planlagt tre produksjonsplattformer på Statfjordfeltet. Statfjord A vil kunne produsere 300.000 fat (40.000 tonn) olje om dagen, eller om lag 15 mill. tonn i året.

5 mål dekk

Der Statfjord A står på botnen med sine 65.000 tonn totalvekt er det 145 m djupt. Toppen av boretårnet er 254 m over sjøbotnen. Grunnflata på dekket er 5 mål og det totale golvarealet om lag 22 mål.

I første omgang skal det borast 20 brønner for oljeproduksjon, kvar brønn kan gi 30.000 fat om dagen. Gass som blir skilt ut frå oljeproduksjonen skal sendast ned i det oljeførande laget att gjennom 4 gassinjeksjonsbrønner inntil gassen kan sendast til lands gjennom røyr. Kjempestore kompressorar er installert. For å kunne drive olja effektivt ut av det oljeførande sandsteinslaget, vil det bli pumpa ned vatn gjennom 8 vassinjeksjonsbrønner. Såleis kan trykket heldast oppe etterkvart som olje blir drenert ut.

Jumbojet-turbin

Hovedkraftstasjonen på Statfjord A har 3 maskiner som kvar gir 19.000 kW. I alt kan det produserast 65.000 kW på plattformen. Kvar av hovedmaskinane blir driven av ein gassturbin på 27.000 HK. Denne turbinen finn vi også under vengene på Jumbojeten. På veg frå USA vart ein slik turbin frakta landevegen frå Oslo til Sotra i spesialcontainer på spesialvogn med luftføring. Låvebruene og tunnelane i Hardanger var som vanleg problematiske.

I innspurten er det nå 1.200 personar i sving på Statfjord A. Desse bur 2 eller 4 på rommet. To flytande hotell, ombygde Aker H-3 boreplattformer, kan huse 1000 personar, og Statfjord A har godkjend plass til 200. Dei flytande plattformene ligg oppankra med gangbru til Statfjord A. Røynselene syner at gangbrua kan brukast sjølv under svært vanskelege vertilhøve. Brakkeleirane har gangsbånd med arbeidsstaden dei aller fleste timane i året.

Den gode maten vert det skrive mykje om, men eg vil seie at maten på Eikefet smakar akkurat like bra.

Eg vil på denne måten helse til alle medarbeidarane i vegvesenet i Hordaland, takke for samarbeidet og ynskje mange og betre kilometer i tida som kjem.

Personalnytt:

Vegkontoret:

Sølvi Wold er ansatt som juridisk saksbehandlar i det ledige vikariatet etter Egil T. Pedersen.

Marit Hornes er ansatt som tegneassistent i stillingen etter Tove Kambo Tangerås.

Nils Reidar Høysæter er ansatt som avdelingsingeniør ved seksjon for grunnerv. Han begynte 2. mai.

Torstein Johnsen er ansatt i vikariat som avdelingsingeniør etter Arne B. Lund.

Biltilsynet:

Oddmund Reinsnos er ansatt som stasjonssjef ved biltilsynets stasjon i Odda.

Sluttet

Arne Haugland, trafikkavdelingen, sluttet 5. juni. Stillingen er lyst ledig.

Jorunn Dahle Nilsen, kontorassistent-vikar, sluttet i april.

Randi Sofie Hopland, kontorassistent-vikar, sluttet i mars.

Nye i driften:

Nancy Karin Mo, kontorassistent, R-5, Norheimsund, begynt 7. mai.

Sluttet:

May Mathisen, kontorass., R-5, Norheimsund.

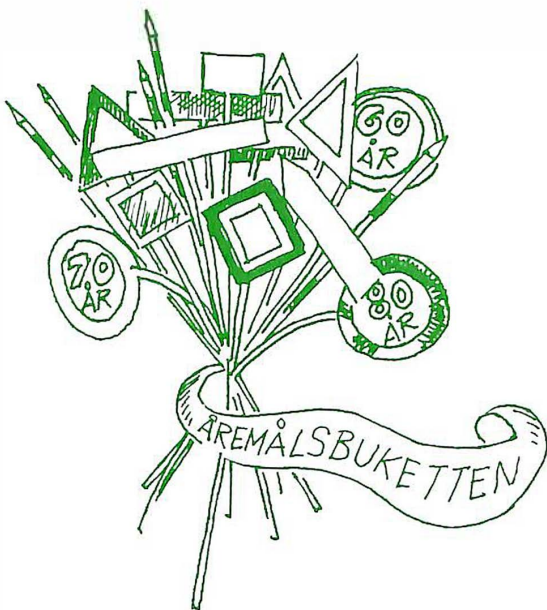
Døde:

Spesialarbeider Bernt Jørgensen, død 29/4-79

Spesialarbeider Nils Blommen, død 7/5-79.

VI

GRATULERER



65 år:

Einar O. Husa	3/7-14
Ingvald Berland	9/7-14
Harald Birkeland	10/9-14
Olav Heggland	20/9-14
Edvard A. Mo	27/9-14

60 år:

Jon Bergo	28/7-19
Karl Lono	30/7-19
Knut Fjetland	7/8-19
Asbjørn Hauge	17/9-19

50 år:

Arne Berdal	1/7-29
Oskar Taule	4/7-29
Salmund Horgen	5/7-29
Mikal A. Turøy	23/7-29
Anders Håvik	1/8-29
Alfred G. Horne	25/8-29
Odd Sverre Trodal	4/9-29
Harriet Henriksen	15/9-29
Alfhild Haukeland	26/9-29

SPORT

«HORDAVEG» KLARER BRASENE

FOTBALL

Fotballsesongen er nå (mai) i full gang på Slettebakken. Etter fjorårets bedrøvelige innsats, som endte med degradering, har laget fått til en bra åpning i 4. divisjon. Vi åpnet med uavgjort 1-1 mot Toll/Bosch i en kamp hvor vi bare stilte med 9 spillere. Siden har vi imidlertid klart å monstre fullt lag, og det er blitt seire med 4-0 over Beyerlaget (og «hat-trick» for Carl H. Fredriksen), og så 3-0 over Norol.Vi får håpe og tro at laget klarer å følge opp den gode åpningen resten av sesongen.

HÅNDBALL

Håndballserien 1978/79 er nå avsluttet. Vi fikk et par «unødvendige» tap på grunn av at vi ikke kunne stille med vårt sterkeste lag, men vi klarte likevel å plassere oss som nr. 5 på førstedivisjonstabellen. Håndballaget må således alt i alt si seg godt fornøyd med innsatsen i sesongen som gikk.

BOWLING

Bowlinglaget, som spiller i 3. divisjon, har avviklet sin siste kamp i sesongen 1978/79. Slutt Tabellen forelå ikke da bladet gikk i trykken, men jeg skulle tro vi er havnet noenlunde midt på tabellen. Gledelig for bowlinggruppen er det at 3 damer har funnet veien til treningen. Her ved oppfordres flere damer til å følge eksemplet, slik at vi kanskje kan få meldt på et damelag i kretsserien.

Turorientering

Som de fleste kjenner til måtte vi dessverre avlyse den planlagte skisøndagen på Kvamskogen på grunn av regnværet. For å gjøre det godt igjen vil vi nå forsøke å arrangere et *turorienteringsløp* i månedsskiftet august/september. Også dette har vi tenkt å legge til Kvamskogen. Det vil bli lagt opp med både eliteklasse og familieklasser, på samme måte som det var tenkt med skisøndagen. Så får vi bare håpe på at værgudene ser med blidere øyne på oss denne gangen.

Rebusløp

Bedriftsidrettslaget har også planer om å arrangere et *bilrebusløp* i Bergensområdet en gang ut på høsten.

Nærmere orientering om både turorienteringsløpet og bilrebusløpet vil senere bli sendt ut på arbeidsplassene i egen melding.

Så vil vi til slutt gjenta oppfordringen fra forrige nummer av bedriftsavisen om å slutte seg til bedriftsidrettslaget og være med på de aktiviteter som finnes.

*K. Dahlen,
formann*

NESTE NUMMER

av

Veg i Vest

skal vera ferdig
til utsending
i månedsskiftet
september/
oktober.

FRIST for innsending
av stoff er sett til
1. september

GOD SOMMAR!