

Veg i Vest



BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I HORDALAND

VEGDIREKTORATET
19. MAI 1980
BIBLIOTEKET



Veg i Vest

Nr. 3 1979 Årg. 3

Redaktør:
Ragnhild Øverland
Arnesen

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

Opplag: 2.000

Forsidebilde:

Vel fortjent pause
under stikking i
Andås-tunnelen. Noen
drar kanskje kjensel på
de to som er opp-
synsmannsassistent
Arne Solheim (t.v.)
og praktikant Mette
Aasland. Det er Mette
Aasland som har
tegnet fra sin egen
arbeidssituasjon.

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

INNHOOLD:

	Side
«Veg i Vest» om sysselsetting	3
Vegsjefen har ordet	4
Sysselsettingen i anleggsdriften	6
Hovedtillitsmannens 3 min.	5
Vedlikehold overtar 24 mann	7
Riksvegbudsjettet 1980	8
De andre bygger veger —	9
Frå 10 til 7 vedlikeholdsområde?	12
Vedlikeholdskonferansen på Voss	13
Trafikksikringsarbeidet	16
Ordet fritt	17
Vinterforberedelsene	19
Endeleg slepp Ytre Arna trafikken	21
Arnanipatunnelen	22
Arbeidet for bedre arbeidsmiljø	23
Likestilling	24
Askøybru — eller ikke?	26
Vest er verst!	27
Apropos møter	29
Olje- og energisparing	30
Gløtt fra biltilsynet	31
Ny førerkortavdeling	33
Ny vektstasjon på Seljestad	34
Aksjon skuleveg	35
Opplæring i biltilsynet	37
Glattkjøring problematisk i Bergen	38
Biltilsynsmøte på Solstrand	39
Endringer og utvikling vil vi alltid oppleve	40
Begynte for 1 krone timen	42
Kursspalten	43
Intern informasjon	45
Arbeidsmiljøspalten	46
Personalnytt	48
Vi gratulerer	50
Siste vinter i Stalheimskleivene	51
Sport	53
Populært bilrebusløp	54

«Veg i Vest» om sysselsettingsproblema

«Veg i Vest» er noko ute av ruta. Mange har spurt kvar bladet blir av, og spørsmålet vart og teke opp i møtet i Samarbeidsutvalet i november. Vi er glade for at interessa for avisa er stor, slik at ho vert sakna når ho ikkje kjem, og vi seier oss leie for at det blei slik denne hausten. Uventa hendingar kan ofte gje store ringverknader. Dette førte til ei prioritering av arbeidsoppgåvene som diverre måtte gå ut over bedriftsbladet denne gongen.

Bladet skal etter regelen koma ut fire gonger i året, og redaksjonsrådet har teke opp spørsmålet om det er mogeleg å utvida til fem nummer i året. Det er ikkje teke stilling til dette enno, men det ville vera ein føremon om det ikkje går så lang tid mellom kvart nummer.

I dette nummeret av bedriftsbladet — som er eit haustnummer meir enn eit julenummer — har vi lagt ein viss vekt på spørsmålet om sysselsettinga neste år. Det er vel klårt for alle at innstramningar og budsjett som er sterkt reduserte, vil verke inn på arbeidssituasjonen i vegvesenet.

Vi meiner difor det er viktig å drøfta saka på så breid basis som mogeleg, og har innlegg både frå vegsjefen, hovudtillitsmannen, anleggssjefen og vedlikehaldsavdelinga om nett dette. Dersom du har lyst til å seie noko i samband med dette, om du har synspunkt eller kommentarar, tek vi gjerne i mot det. Vi er absolutt opne for aktuell debatt i bladet vårt.

Send inn det du har på hjarta til «Veg i Vest», C. Sundts gt. 64, 5011 Nordnes, helst innan **15. januar 1980**. Vi vonar å få ut eit nytt nummer av bladet omkring februar.

Red.

Vegbudsjettet og sysselsettinga



Statsvegbudsjettet for 1980 er lagt fram, og det viser at det til riksveganlegg i Hordaland er ført opp 217,9 mill.kroner. Tilsvarende tal for i år er 225,8 mill.kroner. Nedgangen i løyving frå 1979 til 1980 er større enn tala viser då vi må rekne med fortsatt prisstigning.

I desember skal fylkestinget behandle fylkesvegbudsjettet. Det er grunn til å rekne med reduserte løyvingar også til fylkesveganlegga.

Vi har hatt stor nedgang i løyvingane både til riks- og fylkesveganlegga for 1978-79. Vi har delvis kunna motverke dette ved at vi til riksveganlegga har fått lånt 5 mill. kroner i andre fylke, og på fylkesveganlegga hadde vi unytta løyvingar frå 1978 som er brukt i år. I tillegg har det vore nødvendig å vere varsom med igangsetting av arbeid som krev mykje midlar pr. arbeidstime, som t.d. tunneldrift. Neste år har vi ikkje unytta løyvingar frå før, og vi kan heller ikkje rekne med å få låne midlar i andre fylke. I 1980 blir det difor vanskeleg å halde alle i rasjonelt, meningsfylt arbeid utan å

gå til oppseiing av folk. Det blir nødvendig i større utstrekning enn i år å utsetje arbeid som er dyrt pr. timeverk. I tillegg må vi setje bort mindre arbeid på entreprisen. Ved entreprisarbeid må vi også sikre oss retten til å få inn våre egne folk.

Vedlikehaldsavdelinga vil ved oppsettinga av driftsplanar så langt råd er ta med arbeid som koster lite pr. timeverk og utsetje andre «dyre» arbeid. Ein stor del av vedlikehaldsmidlane går til svarte dekke. Det vil bli vurdert om vi kan utsetje delar av dekkeprogrammet for neste år, for å bruke innsparte midlar til meir arbeidskrevjande tiltak.

Med eit slikt opplegg ser det likevel ut for at vi også neste år kan drive rasjonell vegarbeidsdrift utan å gå til oppseiing av folk. Det blir nødvendig med meir flytting og omstokking av folk enn tidligare, og i tillegg må kanskje enkelte rekne med meir uvant arbeid. Arbeidsreisene kan også bli lenger for enkelte.

Vi kan ikkje fylgje eit driftsopplegg som eg har skissert i mange år framover. Vi må også bygge dyre tunnelar og bruer. Det er på fleire av desse store prosjekta vi kan få inn store bompengemidlar som også gjev mange arbeid. Vi må stå klar til å ta imot midlar til utbygging av vårt vegnett kvar dei enn kjem frå. Vi får ta eit år av gangen, og det er mi tru at våre politikarar ikkje vil fortsetje å redusere vegløyvingane til Hordaland når vi ser det store behov vi har for vegar nær sagt over alt i fylket.

Josef Martinsen

Sysselsettingen i anleggsdriften

— *Målet er å unngå innskrenkninger*

Av anleggsjef
Nils H. Sellevold

Stortinget la i høst fram forslag til riksvegbudsjettet for 1980. En sammenligning mellom riksvegbudsjettene for årene 1978-79-80 viser at vi har fått en klar nedgang de to siste årene. Det er også grunn til å tro at det vil bli bevilget mindre til fylkesveger.

Slike nedskjæringer får konsekvenser for anleggsdriften vår. Antallet tjenestemenn var tilpasset de bevilgningene vi hadde i 1978. Fordi det totale arbeidsomfanget nå er skåret ned, vil det også være nødvendig å redusere antallet faste arbeidsplasser i anleggsdriften. Jeg håper at dette skal la seg gjøre ved naturlig avgang. Det har forøvrig ikke vært ansatt nye folk i anleggsdriften siden august 1978.

På grunnlag av de bevilgningene vi har fått, har vi utarbeidet byggeprogram for 1980. Her er det i første rekke tatt hensyn til at vi skal ha en effektiv og rasjonell drift. En rekke store anlegg skal settes under trafikk i løpet av 1980 og forholdsvis store summer vil gå med til overbygningsarbeid og ferdiggjøring. Av disse anleggene nevner jeg E-68 Tunnes—Indre Arna—Espeland, Rv 560 Vågsbotn—Indre Arna, E-68 Sogn og Fjordane gr.—Vinje (Stalheim), E-68 Haga—Ådland, Rv 13 gjennom Vaksdal, Rv 14 Leirvik—Førland m.fl. På noen av disse anleggene vil det foregå etterarbeider også i 1981. De reduserte bevilgninger fører også til at to av tunnelriggene våre vil stå ledige i deler av året, fordi planlagte tunnelprosjekter må skyves ut i tid.

I byggeprogrammet har vi også søkt å sørge for full sysselsetting av egne folk. For at dette skal bli mulig er entreprisandelen skåret ned til et minimum. I

1980 vil det stort sett bare være større bruer og ferjekaier som blir satt bort til private entreprenører. Alle mindre betongarbeider vil bli utført i egen regi. På enkelte av de større anleggene som skal åpnes for trafikk kan det likevel være nødvendig med mindre entrepriser for at framdriftsplanene skal holde. Vi har også i byggeprogrammet forutsatt at en del prosjekter blir finansiert med bompenger. Dette gjelder bl.a. Austmannalia der vi har planlagt å ta til etter sommerferien 1980.

Dersom vi skal kunne sikre full sysselsetting i 1980 er det absolutt nødvendig at framdriftsplanene følges, og at vi ikke pådrar oss overskridelser. Dersom et anlegg blir dyrere enn forutsatt vil det bli nødvendig å slutte av arbeidet på anlegget før året er omme. Vi har ingen «reserve» å ta av. En forutsetning for at vi skal kunne holde byggeprogrammet er at hver mann utnytter hele arbeidsdagen effektivt og at vi arbeider sammen for å få effektiv utnyttelse av alle ressursene vi rår over. Jeg vil be om at anleggsledelsen og tjenestemennene i driften samarbeider om dette for å oppnå et best mulig resultat. Jeg ber også om forståelse for at det kan bli nødvendig å skifte av arbeidssted oftere, uten forutgående varsling. Med en positiv innstilling og god arbeidsinnsats fra alle parter håper jeg at innskrenkninger ikke skal bli nødvendig.



Har vegvesenet i Hordaland sysselsettingsproblemer?

I forbindelse med Samferdselskomiteens besøk i Hordaland leste man i «Bergens Tidende» følgende uttalelse fra vegsjefen:

«På grunn av reduserte bevilgninger til veibygging, er det fare for at Vegkontoret i Hordaland må si opp en del av sine veiarbeidere. — Det foreligger foreløpig ingen konkrete planar om dette, men det er klart at vi bør gå til et slikt skritt dersom vi skal drive rasjonelt»,

Ca. fjorten dager senere leser man i samme avis (Bergens Tidende) at *Hordaland topper veibevilgningene med 207,9 millioner.*

Etter denne uttalelsen fra vegsjefen fikk jeg en del telefoner fra arbeidstakerne med spørsmål om det ville bli oppsigelser i vegvesenet.

Som hovedtillitsmann i fylket hadde ikke jeg kjennskap til om det forelå slike planer, men var kjent med den nedskjæring av budsjettene som Regjeringen hadde foretatt tidligere i år.

Med bakgrunn i at en del større anlegg blir ferdig og at arbeid med mindre vei-prosjekt, småbruer og murer, blir satt i gang for å holde sysselsettingen, vil det kanskje bli til hyppigere flytting for de ansatte i driften, men med den situasjon vi står overfor må vi finne oss i det. Hovedmålet for oss som er ansatt i Statens vegvesen er at vi får utført mest mulig i egen regi og at vi kan konkurrere

med de private på lønnsomhetsprinsippet. Det vil igjen si at alle må være innstilt på å gjøre en god jobb i vegvesenet. Her tenker jeg ikke bare på arbeidstakerne ute i driften, men like mye på administrasjonen.

Det har vært foretatt en prøveordning med bruk av fremmøteprotokoll og nytt skjema for prosessføring. Denne prøven er nå avsluttet og det skal vurderes om man skal gjennomføre den i hele fylket.

Før prøveordningen ble satt i gang kom det frem en del kritikk om at arbeidstiden ikke ble holdt.

Arbeidstiden skulle være en grei sak. Som arbeidstaker har vi lønn for den tiden vi er i arbeid og da er det vår plikt å holde arbeidstiden.

En vesentlig ting er at alle må ha interesse av å ha arbeid i den tiden man er på arbeid. Her tror jeg det er en hel del å hente inn både når det gjelder maskiner og annen arbeidskraft vi har til disposisjon.

Jeg stiller meg ofte spørsmålet — er vi flinke nok til å planlegge vårt arbeid og utnytte den arbeidstiden vi har?

Kan dette være aktuelt å diskutere på byggemøtene våre?

Jeg håper fortsatt at vi har en sikker arbeidsplass i vegvesenet og at vi ikke kommer opp i den situasjon som vegsjefen antydte.

Jens Tveit Aga

SYSSELSETTINGEN I VINTER:

Vedlikehold overtar 24 mann

Reduserte bevilgninger har ført til vanskelige sysselsettingsforhold for vegvesenet i Hordaland. For å unngå oppsigelser har en vært nødt til å foreta visse endringer i arbeidsopplegget for neste år, blant annet innen vedlikeholdet.

Driftstiltak

— Arbeidsopplegget for neste år innebærer en klar endring i forhold til tidligere, forteller avdelingsingeniør Kjell Hisdal. — Vi har planlagt en økning når det gjelder utføring av driftstiltak, eller arbeidsoppgaver av mer anleggsmessig karakter. Midlene til dette må vi i første rekke ta fra dekkevedlikeholdet. Det vil imidlertid ikke gå vesentlig ut over fornyelsestakten for vegdekkene. Vi regner med å fornye omtrent det samme antall kilometer som tidligere år, men satser sterkere enn før på billigere dekketyper.

Oljegrusfolk

Med dette opplegget regner vi med å sysselsette 24 mann i tillegg til den faste arbeidsstyrken på vedlikeholdet. Dette gjelder i første rekke oljegrusfolk, som før har vært engasjert av vedlikeholdsavdelingen fra april til oktober/november, men som ellers i året har arbeidet på anlegg. Anleggsavdelingen har imidlertid problemer med å opprettholde sysselsettingen med de reduserte anleggsmidler som er til rådighet, derfor må vedlikeholdet nå ta hånd om disse hele året, forteller Hisdal. Det er meningen at de skal utføre forarbeid i forbindelse med dekkeleggingsprogrammet, f.eks. mindre vegutvidelser, møteplasser, grøftesprenning og dreneringsoppgaver.

Koordinering

Forutsetningen for å gjennomføre dette er en sterk koordinering og samarbeid mellom anlegg og vedlikehold. Derfor vil også byggeprogrammet til de to avdelingene måtte samordnes og koordineres, påpeker Hisdal. Byggeprogrammet for begge avdelingene vil vi komme tilbake til i neste nummer av «Veg i Vest».

Vedlikeholdsavdelingens byggeprogram er satt opp i samarbeid med vegmestrene, og en har i størst mulig utstrekning prøvd å legge arbeidsoppgavene slik til rette at folkene kan bo på hjemstedet sitt.

— Vi håper at dette opplegget, som for øvrig er i tråd med vårt nye opplegg i vedlikeholdsdriften, kan løse en del av sysselsettingsproblemene i vinter, sier Hisdal.

Røa.



44 millionar lågare enn i 1978

— Utdrag frå Stortingsproposisjon nr. 1 om samferdselsbudsjettet

Riksvegbudsjettet 1980

Regjeringa sitt forslag til riksvegbudsjett for 1980 vart lagt fram fredag 5. oktober. Der går det fram at det skal løyvast 217,9 mill. kroner til riksveganlegg i Hordaland i 1980. Det er eit stort tal — faktisk det høgaste mellom fylkene — men reknar vi om 1978- og 1979-løyvingane til 1980-prisnivå, så vil det seie at vi får ein reduksjon i løyvingane på 44 mill. kroner i høve til 1978-løyvinga, og på 20 mill. kroner i høve til 1979.

Det er ikkje tvil om at «gullalderen» for vegvesenet er over. Med det oversynet vi har i dag, ser det ikkje ut til å bli nødvendig med oppseiingar av folk i 1980, men løyvingane er no komne ned på eit så lågt nivå, at vi nærmer oss grensa for rasjonell drift med den arbeidsstokken vi har. Den konkrete fordelinga på anlegg vil vi komme attende til i neste nummer av «Veg i Vest» i ein presentasjon av byggjeprogrammet for 1980.

Bompengar på Haukeli

Av andre ting som direkte gjeld vegvesenet i Hordaland kan nemnast at bompengoordninga på Haukelivegen vil verta forlengta fram til utgangen av 1990, og at

desse bompengane skal nyttast til nybygging av Austmannalia, Hordalia og vegen gjennom Røldal sentrum.

Arbeidet med nybygget i Fyllingsdalen for vegkontoret og biltilsynet skal ta til i midten av 1980. Kostnadene er sett til 49,3 mill. kroner.

Nye/gamle riksvegar

Vegen frå Knarvik til Eikanger i Lindås er i dag dels fylkes-/kommunal veg. Desse strekningane, 11,3 km, vil no verta tekne opp som riksveg nr. 14.

Gamle riksvegar som vert erstatta av nyanlegg, vil ofte gå inn som delar av lokalvegnettet. Desse riksvegstreknin-gane må då leggjast ned som riksveg og omklassifiserast til fylkes-, kommunal- eller privat veg. Arbeidet med slike omklassifiseringssaker har i ein del år hatt låg prioritet, men i år er det gjort framlegg om at 37,7 km slik gammal riksveg vert nedlagt i Hordaland. For vegvesenet tyder dette mindre vedlikehald.

Per Steffen Myhren

*

Det var eit anlegg i ei bygd der ein svenske var bas. Litt nedanfor anlegget budde ei eldre kvinne i eit lite hus. Ein dag skulle ei større salve gå nokso nær dette huset. Svensken gjekk ned til kvinna, som sat og baka, og bad henne koma seg ut av huset og i sikkerheit, for dei skulle skyta. Nei, ho trudde ikkje det var turvande, ho var so van med denne skytinga no, og det gjekk alltid godt. Desutan hadde ho no Vår Herre med seg. — Nei, men mor lilla, det er inte nogon mann å liita på når jag skal skyta, svara svensken.

M. Skaar

DE ANDRE BYGGER VEGER — men vi vet mest om alt og alle!

Presentasjon av administrasjons- og økonomiavdelingen



v/adm.sjef Edgar
Aaland

Administrasjons- og økonomiavdelingen har i dag 43 ansatte. Avdelingens virksomhet er delt i en rekke servicefunksjoner:

- Personforvaltning
- Arkivtjeneste
- Skrive- og sentralbordtjeneste
- Regnskapsseksjon
- Diverse saksbehandlere

Personalforvaltning

Til personalarbeidet er det knyttet 5 personer. 4 av disse tar seg av de løpende



Fra v. Einar Ytre-Arne, Endre Grutle, Kurth Dalen og foran Kristine Lekve.

personalsaker som ansettelse, søknader om permisjoner, fastsettelse av lønnsansiennitet etc. Kristine Lekve tar seg av personalsaker for kontorpersonalet, inkludert biltilsynet, og er dessuten leder av sekretariatet (arkiv, skrive- og sentralbordtjenesten). Endre Grutle er saksbehandler for oppsynet og har pensjons-sakene for samtlige ansatte. For arbeiderne i utedriften er Einar Ytre-Arne og Kurth Dalen saksbehandlere.

I tillegg har vi Margrete Axelsen som driver med personal- og administrasjonsutvikling, det såkalte POU-arbeid. Hun er også engasjert i vegvesenets opplæringsvirksomhet.



«Her er jeg, hvor er du, i arbeidet om POU?»

Arkivtjenesten

Leder av arkivet er Bjørg Hestdal. Med seg i dette arbeidet har hun Turid Mørvik, Janne Takvam og Unni Børresen. Budet vårt på bildet, Guttorm Dale, er nettopp sluttet og er erstattet med Henrik Larsen, som er overflyttet fra utedriften.



Fra v.: Turid Morvik, Bjørg Hestdal, Janne Takvam, Guttorm Dale og Unni Børresen.

Arbeidsoppgavene er:

- å ta seg av inn- og utgående post
- journalføring og arkivering
- blankettekspedisjon og rekvisitabestilling for utedriften.

Til opplysning kan nevnes at det ble mottatt ca. 10.000 brev i 1978.

Arkivet fungerer også som forværelse for vegsjef, driftssjef og administrasjonssjef.

Turid Morvik er en av initiativtakerne til gammeldansen som arrangeres hver mandagskveld i kantine i C. Sundtsgt. 64. Som det fremgår av bildet er det ikke noe i veien med talentet.



Skrive- og sentralbordtjenesten

En del skrivearbeid utføres på de tekniske avdelingene. Skrivearbeidet for plan- og administrasjonsavdelingen og



Fra v.: Unni Kårbø, Gunn Øksnes, Ruth Haukenes.

sentralbordtjenesten i C. Sundtsgt. 64 har Gunn Øksnes, Ruth Haukenes og Unni Kårbø ansvaret for. Det er Unni Kårbø som vanligvis betjener sentralbordet (23 23 10).

Regnskapsseksjonen

Regnskapsseksjonen har 29 ansatte og ledes av John Børnsheim. Seksjonen er delt i 3 deler, lønningskontor, bokholderi og kassakontor.



Fra v.: Henry Birkeland, Lillian Hovland, Birger Angell-Hansen, Aslaug Amundsen, Egil Alsaker, Eli Bruknapp og Liv Langeland. Foran Jon Børnsheim og Gerd Flage.

Lønningskontoret ledes av Egil Alsaker. Sammen med sine kolleger svarer han på spørsmål om lønninger og reiseregninger. Birger Angell-Hansen og Henry Birkeland har for øvrig reiseregninger som sitt spesialfelt.

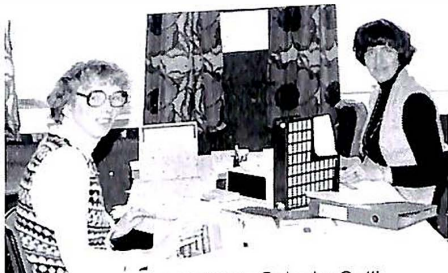


Fra v.: Max Johan Schille, Audhild Sørensen, Svein Wiik, Ellen Johnsen, Britt Kirkøen og Dagfinn Notnæs. Foran: Svein Hoff, Ruth Furhovden og Sissel Fjæreide Wiik.



Fra v.: Arvid Nilsen, Kåre Herland, Siri Larsen, Magnus T. Hansen og Øyvor Hauge Tveit. Foran Gunn Nordvik (t.v.) og Hildegunn Gausdal.

Bokholderiet har alt kontrollarbeid av fakturaer, interne vareleveranser m.m. På bildene ser vi disse sammen med dem som behandler avregningene for egne og fremmedmaskiner. Leder for bokholderiet er Ruth Furhovden.



Halvorine Røsdal (t.v.) og Solveig Gulli.

Vi har 4 halvdagspunsjere. 2 av damene, Anne-Lise Jacobsen og Olaug Brændø, var ikke tilstede da bildet ble tatt. Puncheleder er Øyvor Hauge Tveit.



— Kassen er tom, viser f.v. Svein Presthus, Torunn Myklebust og Anders Breivik.

Til kassakontoret er det knyttet 3 personer. Hovedkasserer er Svein Presthus. Som vi ser har reduksjonen i bevilgningene i 1979 satt sine spor.

Saksbehandlere

Som det fremgår av bildet, er det ansatt en rekke saksbehandlere ved adm. avdelingen.



Fra v.: Ragnhild Øverland Arnesen, Sølvi Wold, Margrete Axelsen og Anna Maria Måge. Foran Jon Olav Holvik (t.v.) og Bjørnvald Fjelde.

Bjørnvald Fjelde er vår økonomiske saksbehandler med budsjettarbeid og saker av økonomisk karakter som arbeidsfelt.

Ragnhild Øverland Arnesen er vår informasjonskonsulent og også kjent som redaktør av bedriftsavisen. Hun tar seg av den daglige kontakt med pressen og virker som rådgiver i informasjonsspørsmål overfor de tekniske avdelinger.

Anna Maria Måge er sekretær for Samarbeidsutvalget (SU) og for arbeidsmiljøutvalget (AMU). Hun er også sekretær for hyttestyret.

På administrasjonsavdelingen har vi også 2 jurister, Egil T. Pedersen og Erik Olsen. Pedersen har for tiden permisjon og vikar for han er Sølvi Wold. Erik Olsen var ikke til stede da bildet ble tatt. I tillegg til de 2 juristene har vi engasjert Jon Olav Holvik for et halvt år.

Frå 10 til 7 vedlikehaldsområde?

Framlegg frå administrasjonen vert vurdert i desse dagar

Det har skjedd ei sterk utvikling av vedlikehaldsarbeidet dei siste tiåra, og ei rekkje nye oppgåver er komne til. Veg- og brusamband, og ikkje minst telefon- og radiosamband er betra. 95 prosent av vegane har fått fast dekke og vedlikehaldsarbeidet på vegane er blitt enklare, slik at ein og kan ta seg av vedlikehaldet utenfor vegbana.

Trass i dette har vi framleis den same områdeinndelinga som blei oppretta då Hordaland innførte funksjonsdeling i drifta i byrjinga av 1960-åra.

Føremålstenleg

På vedlikehaldskonferansen i 1976 vart det stilt spørsmål om områdeinndelinga var føremålstenleg. Spørsmålet er og

teke opp i andre fylke, og t.d. Vestfold har redusert talet på vegmeisterområde frå 5 til 3, medan Vest-Agder vurderer å redusera frå 8 til 6.

Framlegg i -76

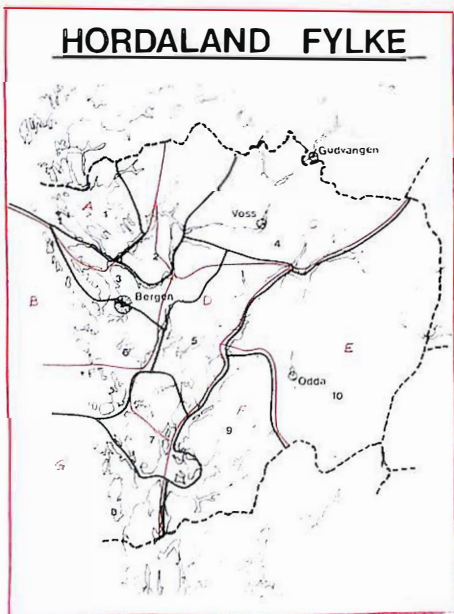
Etter konferansen i -76 blei saka lagt fram på eit møte hos vegsjefen, men foreninga til oppsynsmennene gjekk mot reduksjon av områdetalet.

Administrasjonen har vurdert utviklinga i dei to åra som er gått, og legg no igjen saka fram for vegmeistrane i ein eigen rapport. Det nye framlegget til områdeinndeling vart lagt fram på vedlikehaldskonferansen på Voss i oktober, og fristen for å komme med merknader er sett til 1. desember.

7 område

Ut frå ei samla vurdering er ein komne fram til at talet på vedlikehaldsområde kan reduserast frå 10 til 7. Grensene må då regulerast slik at dei, så langt råd er, fell saman med kommunegrensene. Vedlikehaldsområdene blir samla i distrikt med kvar sin distriktsleiar. Distriktsgrensene må så langt det let seg gjera falle saman med distriktgrensene for anlegg-, plan- og maskinavdelingane. Samarbeid med dei andre driftsavdelingane for best mogleg utnytting av ressursane er ein føresetnad. Dette må ein og ta omsyn til når budsjettet og byggjeprogram vert utarbeidd.

Ved vurderinga av områdeinndelinga er det teke særleg omsyn til at styrking av leiinga i størst mogleg grad må gå føre seg ved omgruppering av dei tenestemennene vi har, ikkje ved fleire stillingar.



VEDLIKEHALDSKONFERANSEN PÅ VOSS:

Fleksibilitet nøkkelordet for vedlikehaldet

Positiv røynsle med nytt konferanseopplegg

Vedlikeholdskonferansen, der vegmeistrane og leiinga ved vedlikehaldsavdelinga tek det, vart arrangert på Voss i tida 17.-19. oktober. Vel 40 deltakarar var med på konferansen, som i år fekk eit noko anna opplegg enn det som har

vore vanleg tidlegare. «Veg i Vest» har spurt driftssjefen, Jan Søylen, litt om bakgrunnen for opplegget og om resultatet av konferansen i år.

Desentralisering

— Vårt problem er at når vi freistar få betre styring med drifta, så kjem det eit moment av sterkare sentralisering inn i biletet. Dette har uheldige sider, mellom anna den at vi som sit sentralt ikkje kan ha detaljert oversikt over nødvendig

Kvart vegmeisterkontor bør ha vegmeister — oppsynsmann — oppsynsmannsassistent.

Kontor- og lagerfunksjonen må og styrkjast, slik at ein person får ansvar for kontor- og lønningsarbeid, statistikk, telefoneneste og kontakt med publikum.

Kartet s. 12 syner korleis ein har tenkt seg dei nye områda.

Områda vi bli:

- A. Nordhordland (kontor: Gjervik).
- B. Bergenshalvøya (Rådald).
- C. Voss (Voss).
- D. Midthordland (Norheimsund).
- E. Hardanger (Odda).
- F. Sunnhordland.
- G. Stord (Leirvik).

Plasseringa av kontoret for område F er ikkje bestemt.

Områdeendringane kan gjennomførast i 1980, med unnatak av Tysnes. Det er naturleg å knyte denne kommunen til

område D når Lukksund bru er ferdig, venteleg i midten av 1980-åra.

Saka vil bli drøfta på møte i Samarbeidsutvalet i desember.



VEDLIKEHOLDskonFERANSEN

arbeid som går føre seg ute. Eg ser det som ein viktig oppgåve å kombinere betre styring med desentralisering: vi må trekkje inn all røynsle og kunnskap som finst på grunnplanet og samstundes syte for at dei ute får sjanse og stimulans til å planleggje innanfor den ramma som blir trukke opp sentralt. Hovudføremålet er å få fram mest mogleg av den røynsle vedlikehaldet har. På denne vegen står vi i fåre for å køyre i grøtta på båe sider: anten ved for sterk styring, utan god nok kontakt med det som skjer, eller ved full desentralisering utan samordning.

Det er første gang vedlikehaldskonferansen har vore lagt opp slik at vegmeisterane i så stor grad har vore med på å forme resultatet.

Meininga var å få i stand mest mogleg systematisk diskusjon, mellom anna ved å gje så generelle gruppeoppgåver at deltakarane måtte konkretisere problema sjølv, fortel Søylen.

Nye oppgåver

Innleiarar til gruppearbeidet var avdelingsingeniør Kjell Hisdal frå vedlike-



Frå venstre rundt bordet: hovedtillitsmann Jens Tveit Aga, ing. Knut Viik, ing. Svein Utikilen, oppsynsm. Torbjørn Haugen, ing. Torgeir Eidsnes og vegmeister Frans Fransson.

haldsavdelinga og leiar for vedlikehaldskontoret i Vegkontoret, Kjell Levik. Levik sette spørjeteikn ved effektiviteten i vedlikehaldet og peikte på nye oppgåver. Mellom anna kan ein spreie oppgåvene til distrikta, som t.d. planlegging, stikking, grunnmålingsarbeid, kjøpekontraktar, leidningskryssingar o.l., diverse innkjøp og regionalsaker. Han meinte og det ville vera rett å plassere noko av leiinga frå vegkontoret ute i distriktet for å styrkje leiinga ute og kunne ta avgjerdene der tinga skjer.

Fleksibilitet

Hisdal peikte på fleksibilitet som nøkkelen til meir effektiv og rasjonell drift, især med dei reduserte midlane vi har til rådvelde. Han kom fram til ulike punkt der ein bør satse på omlegging av vedlikehaldsdrifta. Mellom anna må ein ta følgjene av at 95 prosent av riks- og fylkesvegane no har fast vegdekke. Arbeidsoppgåvene må endrast i retning av miljø- og trafikksikringsarbeid.

Hisdal meinte og at ressursane må nyttast utan tanke på lagsgrenser eller rodeinndeling og at samarbeidet med andre avdelingar må bli betre koordinert.

Gruppearbeidet

Gruppeoppgåvene var følgjande: «A) Hvilke oppgaver bør vedlikeholdet utføre i fremtiden, og hvordan bør det organiseres og bemannes for å løse disse oppgavene.

B) En viktig oppgave for vedlikeholdet i fremtiden blir samarbeidet med de øvrige driftsavdelingene. Skisser praktiske løsninger på dette samarbeidet på distriktsnivå.



«Frå gruppearbeidet på Voss. Samla i baren trå v.: Vegmeister Harald Magnussen, ing. Georg Bye-Pedersen, ing. Toralv Ramsøy, oppsynsmann Henrik Langhelle, ing. Svein Holmedal og oppsynsmann Tor Haslum.

C) Hvilke vegar bør vi gå for å oppnå bedre økonomi i vedlikeholdsdriften?» — Svara frå gruppene hadde eit særst høgt nivå, fortel Søilen. — Dei syner kor mykje kunnskapar og røynsle som er til stades og kor stor nytte vi kan ha av dette. Vi har no eit betre materiale å arbeide med enn tidlegare. Resultata frå konferansen må vi no vurdere og følgje opp.

Resultat

Resultata kan vi i store trekk summere opp slik:

- Det er skapt sterkare medvit om behovet for fleksibilitet i drifta.
- Det er skapt større forståing for at ein må ha vegvesenet totalt for auget, ikkje berre ein sektor.
- Det er eit klårt behov for fastare koordinering mellom driftsavdelingane og betre samarbeid med anleggs- og maskinavdelingane.
- Det er eit klårt behov for betre samordning innan distrikta, utan at ein er

bundne av tidlegare organisasjonsmønster (rodeinndeling o.a.)

- Maskinane må utnyttast betre.
- Det kom dessutan fram ei rekkje konkrete og nyttige framlegg om korleis effektiviteten kan betrast og ressursane nyttast betre.

Høgt nivå

— Målet med konferansen var å handsame ein del viktige spørsmål som peiker mot sjølve hovudmålet — ein effektiv og rasjonell drift. Vidare ville vi trekkje inn samla røynsle og skape diskusjon, og vi ville rette blikket framover, få fram idear om korleis vi ønskjer utviklinga. Det var eit ambisiøst mål, men konferansen blei svært positiv, med eit høgt diskusjonsnivå. Vi makta det vi ville, å setje drifta ute og verksemda til vegmeistrane i sentrum, er Søilen sin konklusjon etter den tre dagar lange konferansen.

Røa

Premiering av forslag

Torstein Haugen, Rådal, har kome med forslag i samband med den manuelle trafikkteilinga. Systemet som er skissert i forslaget gir betre oversikt, og i større kryss kan teilinga utførast av ein person i staden for to. Den lokale forslagsnemnda gjorde framlegg om ei premiering på kr. 500,- som vart godkjend i Samarbeidsutvalet i august i år.

Vi gratulerer Torstein Haugen!

Trafikksikringsarbeidet legges om fra 1. desember

I løpet av 1979 har det vært flere grupper i arbeid for å vurdere en omlegging av trafikksikringsarbeidet ved Hordaland Vegkontor. Resultatet av dette kan kort oppsummeres slik:

Det arbeidet som tidligere ble drevet av trafikavdelingen, vil fra 1. desember i år fordeles på andre avdelinger ved vegkontoret.

Planavdelingen overtar planlegging av trafikksikkerhetstiltak, skiltplanlegging for nye prosjekter, fartssoning, ulykkesregistrering og trafikklys.

Vedlikeholdsavdelingen overtar planlegging og utførelse av skilting og merking på eksisterende vegnett, behandling av avkjørsler og dispensasjoner av byggesaker, samt akseltrykk og ferjesaker.

Maskinavdelingen overtar lager- og verkstedfunksjonen i Rådalen.

Anleggsavdelingen overtar utførelsen av skilting og merking på nyanlegg.

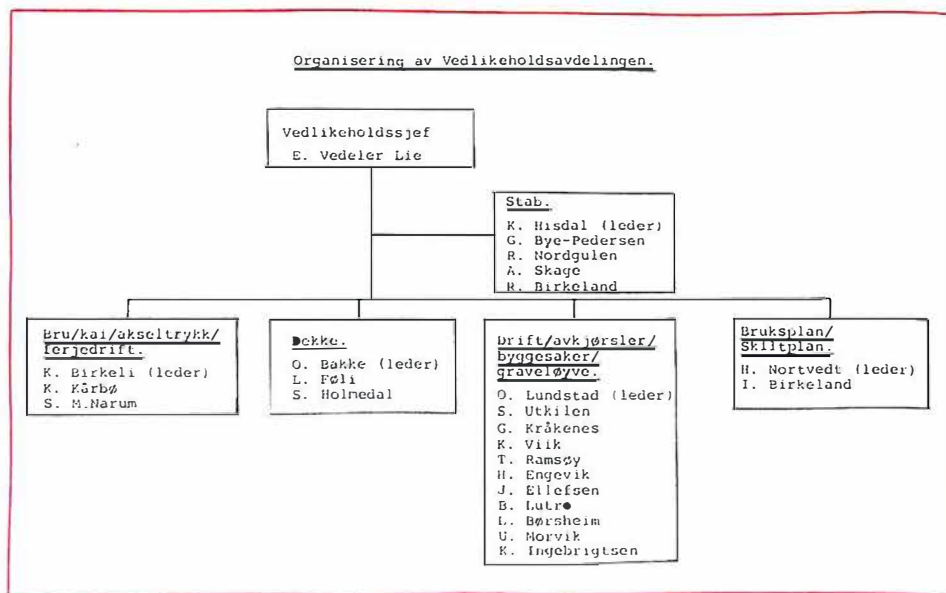
Planavdelingen har opprettet en egen gruppe for trafikksikringsarbeidet. Den blir ledet av avd.ing. Inge Alsaker.

Vedlikeholdsavdelingen er omorganisert som planen under viser.

Avd.ing. Kjell Hisdal er stedfortreder for vedlikeholdssjefen.

Ing. Toralv M. Ramsøy vil inntil videre ta seg av opplæringen i skiltings- og merkingsarbeidet.

I forbindelse med omleggingen vil det bli utarbeidet nye rutiner for behandling av avkjørsels- og dispensasjonssaker.



Arbeidsplassen ute i vedlikeholdsdistriktet i dag

I dei seinare åra har arbeidstilhøva ute i vedlikeholdsdistrikta endra seg mykje. Bemanninga har gått ned, så i dag er det mest ikkje manuell arbeidskraft att. Det meste av arbeidet skal utførast med maskiner. Ein høyrer ofte at den og den arbeidsoppgåva skulle ha vore utført, men vi har ikkje mannskap til det. At sjåførar og maskinførarar vert nytta til manuelt arbeid når det ikkje er arbeid for maskinene er vel og bra, men at manuelt arbeid skal føre til stans i maskinparken, er vel ikkje meininga.

Den nye arbeidsmiljølova har og skapt problem. Skal ein fortsatt utføra same arbeid, tilseier det fleire personar å fordele arbeidet på. Eg tenkjer her på vintervedlikehaldet. I dag har vi ein maskinpark som kan halda vegane opne, men her og er det mannskapstyrken som er så liten, at vi ikkje får utnytta maskinparken.

Her er vi straks innpå eit problem som meir eller mindre finst på alle arbeidsplassar. Det er kontakt og forståing mellom den teoretisk oppsette arbeidsplanen og utføring av denne i praksis. Enkelt: forholdet teori — praksis. I den seinare tid er dette problemet ofte trekt fram. Likevel ikkje ofte nok. Kva kan så vera grunnen til at dette problemet ikkje er teke omsyn til i like stor grad som i utviklinga elles?

Miljøet på arbeidsplassen

For ikkje svært mange år sidan var vi ein arbeidsgjeng, i fleire høve det dob-

belte av det vi er i dag. Vi følte at det var eit miljø på arbeidsplassen lokalt, og var nøgde med det. Trongen for impulsar og informasjon utanfrå var ikkje til stades i den grad at den vart sakna. Likevel må ein vel seia at det er her vi har feila. Vi les i massemedia om reduserte, og stundom helt nedlagde arbeidsplassar. Ein registrerar dette, men i det lengste skyv ein det frå seg med den tanken at det vedkjem ikkje meg/oss. Fyrst når ein oppdagar at mannskapstyrken er halvert, arbeidsdagen og vakta vert oppsett og fordelt på dei enkelte, slik at ein til sist er overleten til seg sjølv, åleine på arbeidsplassen, i beste fall to stykker saman nokre dagar i veka, ja, då reagerar ein. Då kjem spørsmålet: Er arbeidsplassen min i ferd med å miste det vesentlige? Kjensla av å vera ein lekk i kjeda for å halde maskineriet i gang? Eg brukar ordet maskineri med vilje, for å poengtera at den menneskelege faktor er på full fart til å reduserast kraftig. Det er vel å setja det litt på spissen, men tanken er der, roboten hadde vore lettare å hanskast med.

Informasjon er svært aktuelt

Kva slag informasjon? Vi veit at rundskriv, både frå organisasjonen og ellers frå etaten, skal sendast ut til dei tilsette. Kva skjer? Jau, på dei stadar der ein har oppslagstavler på den faste arbeidsplassen verkar dette godt. Men ute i distriktet, der det er vel så viktig å få ut informasjon, der kjem det i beste fall eit og

Vedlikehaldet og framtida

Eg har i den siste tida vore vitne til ei dårleg utvikling innan vedlikehaldet, og eg synest det er på tide å gjere noko med dette.

Det ser ut til at alt som heiter vegvedlikehald skal kuttast ut berre ein får lagt svart dekke. Dei eldre, trufaste vegvaktarane skal visst nå skiftast ut med vegmeistrar, oppsynsmenn, oppsynsmannsassistentar og private maskinar.

anna skriv. Tendensen er at ein eller annan stad på vegen vert det liggjande — gløymt.

På kurset, moderne vegbygging, vart arbeidsplassen diskutert. Ein vegmeister sa at han kunne tenkja seg å kalla alle mann inn til byggjemøte. Så lite folk vi har att i dag, er det ingen problem å samla dei — avslutta han. Dette må takast som gode teikn i tida — men når ein samstundes tenkjer på han som har vore verneombod i over tre år utan å bli innkalla til eit einaste møte, ja, då haltar det.

Korleis ser ein på organisasjonen i denne samanheng? På den eine sida for lite informasjon som når ut, og så at vi einskildpersonar ikkje nyttar retten vår til å seie i frå, slik at vi vert høyrd.

Ein kan vel seie at vi har grunnlag for både å diskutere og å samarbeide oss fram til best mogeleg resultat. Det gjeld berre at vi nyttar oss av det, og har evne til å gjera det beste ut av situasjonen.

A. Berge

Det som då berre står att, er å få vegvaktarane pensjonerte, så er vedlikehaldet på vegane forbi. Eg trur ikkje dette er sunt folkeveitt i Hordaland Vegvesen sitt område og vil derfor stilla ein del spørsmål:

Kva skal gjerast med det svarte dekket som er utslite og fullt av hol dersom det manglar pengar til nytt dekke? Kven skal rydda stein og steinras i vegbana? Vil vegvesenet kanskje betala erstatning for skadde folk og bilar?

Kven skal halde auga med grøfter og kummar slik at vatnet renn rette vegen og ikkje øydelegg det svarte dekket?

Kven skal hogge og sprøyte skog og kratt der kantslåaren ikkje kjem til?

Kven skal halda kummar og stikkveiter reine for snø og is eller leite dei fram under høge brøytekanter?

Kven skal reparere teleskader? Kven skal reparere slike flaumskader ein har hatt dette året?

Kven skal halda skilta reine og i bra stand? Kven skal setja opp brøytestikker kvar haust? Kven skal støype ny kantstein etter kvart som ein berre legg nytt dekke over den gamle? Kven skal rydda grøft der ein ikkje kjem til med veghovel?

Dette er berre noko av det ein held på med, som, nå ser ut til å gå ut.

Eg vil i alle fall tru at vegvesenet ikkje vil ha noka økonomisk vinning på å skjera ned mannskapet i vedlikehaldet så å seie til null. Eg trur heller ikkje på det å erstatte dei med såkalla spesialgjenger, slik som t.d. skiltinga her i Hor-

Vinterforberedelsene tok til i mai!

Antall brøyteroder redusert i år

Svært få bruker sommeren til å tenke på neste vinter. Ikke desto mindre er det det vegmestrene og avd. ing. Olav Lundstad på vedlikeholdsavdelingen har gjort, og forberedelsene når det gjelder vintervedlikeholdet skulle nå være vel i havn. — Allerede i mai søkte vi etter brøytekontraktører, like over ferien hadde vi listene klare, og i november kunne vi skrive kontrakter, forteller Lundstad til Vi. — Vi står i år foran overgangen til en ny oppgjørform for de fremmede brøytebilene. Opplegget, som er utarbeidet av Vegdirektoratet, innebærer at de nye rodene blir klassifisert i fem klasser etter vanskelighetsgrad, kilometerprisene blir like over hele landet, og det skal forhandles innen hvert fylke om en fast godtgjørelse. Så lenge prisstoppen varer, blir det imidlertid ikke aktuelt å regulere prisforholdene.

daland nå har gått føre seg. Det vil falla nokså dyrt med opphaldsutgifter, reisekostnader og kortare effektiv arbeidstid.

Ein ting til bør nemnast i denne samanheng, og det er at arbeidsplassar går tapt i utkantdistrikta, der det er så få av dei frå før. Eg kunne ha tenkt meg at dei som sit i administrasjonen kom på arbeidsplassane og fekk høyra litt på meiningar og idear hos dei som dagleg arbeider i vedlikehaldet.

Eg ønskjer med dette at nokon innan etaten kan svare på korleis utviklinga innan vedlikehaldet er tenkt, og kanskje der er andre som har *si* meining om dette?

Ein av dei yngre i vedlikehaldet

96 kontraktører

De nye brøyterodene er jevnt over lengre enn før. Dette betyr at vi i år har 96 brøytekontraktører som skal ta seg av brøytingen i Hordaland, mot før 128. Færre roder vil bli brøytet i egen regi, fordi dette faktisk blir for dyrt. Arbeidsmiljøloven er en av årsakene til dette.

Følgende roder blir nå brøytet i egen regi:

Rv. 13 Dale — Hamlagrø
Rv. 13 Hamlagrø — Bulken
E 76 Fjæra — Gårdsbotn
E 76 Hordadalen — Ysteriet
E 76 Ysteriet — Midtlæger
Rv 7 Måbødalen

I «Vedlikeholdsstand for Statens Vegvesen» er det satt visse krav når det gjelder brøyting. På vegger med trafikk over 4.000 biler pr. døgn i gjennomsnitt, skal f.eks. ikke brøytingen ta mer enn to timer tur/retur. Rodelengden er satt til 25 — 40 km, og det skal ikke mer enn 2 cm løssnø til før en skal sette i gang brøyting.

Er trafikken derimot mindre enn 300 biler pr. døgn i gjennomsnitt i året, kan brøytingen ta inntil 5 timer tur/retur, rodelengden er satt til 35 — 45 km, og det skal 5 cm løssnø til før en behøver gå i gang med brøyting.

Samme service

— Blir brøytingen like god som før nå når ordene er blitt lengre?

— Rodene var nok i korteste laget, og ettersom de nye biltyperne er i stand til å brøyte mer effektivt på kortere tid enn det som var mulig før, tror vi at servicen blir like god som tidligere vintre.

VINTERFORBEREDELSENE

Beredskapen

— Hvordan blir beredskapsplanene?

— I likhet med 1978/79 vil det ikke bli beredskap på andre veger enn de vi brøyter i egen regi og på vegene i Bergensområdet, inkludert Askøy, sier Lundstad. Her vil beredskapstjenesten fungere på hverdager etter oppsatte lister, og målet er å få fram nyttetraffikken.

I Fana og Laksevåg vil folkene våre rykke ut mellom kl. 03.00 og 07.00 når det er behov for det, mens folkene i Åsane og på Askøy i år har ønsket å endre tiden til kl. 21.00—01.00. Dette har vi gått med på som en prøveordning. For det første er det lettere å purre ut folkene da, og for det andre vil publikum ha anledning til å ringe inn meldinger. Det skal utføres forebyggende tiltak for at vegene skal være farbare om morgenen.

Beredskapen tok til i uke 47 og varer til påske.

— I fjor opplevde vi en kraftig reduksjon i brøyteberedskapen. Er dette tilfelle også i år?

— Nei, beredskapsnivået blir som i fjor. For øvrig fikk vegmestrene svært få klager i fjor. Når en tar vær- og føreforholdene i betraktning, skyldes dette sannsynligvis at det gikk ut grundig informasjon til presse, busselskaper, politi og lensmenn, noe som også vil skje i år.

Røa.

«BLÅTUR» 1979



Bildet viser fra v. Eli Bruknapp, Gunn Nordvik, Aslaug Amundsen, Sølvi Wold og Ruth Furhovden, underholdt av John Ellefsen og Georg Bye-Pedersen (bak tulipanen).

Hyggelig bilde av noen av vegkontorets damer? Bildet er tatt under vegkontorets «blåtur» i sommer. Turen gikk til kraftanlegget i Modalen, videre over Eksingdalen, Brekkhus og Teigedalen ned til Evanger, og så til Stalheim, der det var overnatting og fest om kvelden. Etter en titt på anlegget på Stalheim søndag morgen, gikk ferden tilbake til Bergen med tog.

Ein dag skulle avdelings-ingeniøren godta ein ferdig akkord på eit veganlegg i distriktet. Med i akkordlaget var også ein sokalla bygdeoriginal.

Ingeniøren gjekk over den ferdigplanerte vegbana og kika mellom anna på pukklaget. Der ser han ein fast fjellskolt stikka opp mellom pukklaget. Nei denne er for høg, den må sprengjast vekk, seier ingeniøren. Men då var den omtalte bygdeoriginalen snar å svara: — Nei «gudlabaden», den er ikkje for høg men det ligg ikkje pukk på den.

M. Skår

Endeleg slepp Ytre Arna all trafikken!

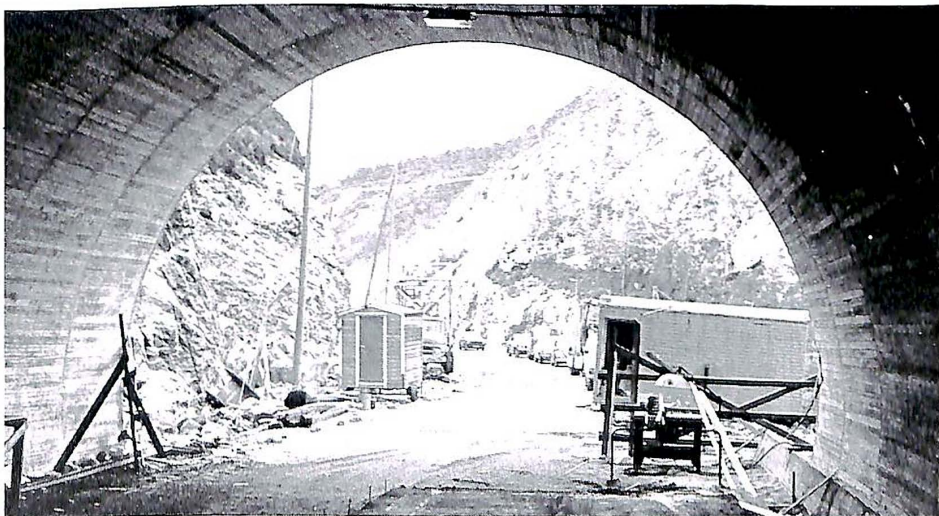
Vegen mellom Orfallet og Festtangen vart opna 23. nov.

Frå og med 23. november har dei som bur i Ytre Arna fått oppleve ei radikal betring i trafikktilhøva i samfunnet deira. Riksveg 560 går ikkje lenger gjennom sentrum, men er lagt ovanfor bygda, dels i to tunnelar, Bjørkhaugtunnelen og Særetunnelen.

— Vegen frå Orfallet til Festtangen som vart opna denne fredagen, er 2.800 m lang, med ein 400 m ramp for av- og påkøyring ved Festtangen. I dei to tunnelane, som er på 500 og 700 m, fekk vi pålegg frå Vegdirektoratet om å gjere forsøk med ulike dekketyper, fortel anleggsleiar Ottar Midtkandal til Viv. — I Særetunnelen har vi prøvd 11 ulike me-

tarar for betonglegging, med betong som er frå 8 til 18 cm tjukk, med og utan armering og isolasjon. I Bjørkhaugtunnelen er det lagt ned asfaltbetong. SINTEF skal følgje opp med slitasjemålingar i tunnelane i ei årrekke framover.

I og med at strekninga frå Orfallet til Festtangen vart opna, har vi stengd vegen frå Vågsbotn til Festtangen for fotgjengarar og syklistar, fortel Midtkandal. — Sidevegane er sett i stand til gang- og sykkelveg, og ved Ytre Arna er det bygd tre fotgjengarundergangar. Det er no sett opp lys i alle tre tunnelane mellom Vågsbotn og Festtangen, og på innsida av Bjørkhaugtunnelen har vi sett



Her frå Orfallet går riksveg 560 no på oppsida av Ytre Arna sentrum, m.a. gjennom Særetunnelen, som vi ser eit glimt av her. (Foto: VA)

ARNANIPATUNNELEN —

viktig del av vegsystemet i Arnaområdet

Når Arnanipatunnelen blir åpnet høsten 1980, vil både beboerne rundt Garnes og bilistene merke stor bedring. Garnes-folk vil få større trafikkikkerhet i sitt nærmiljø, mens bilistene vil kunne korte inn reisetiden mellom Bergen og f.eks. Kvamskogen med omlag 10 min.

Tunnelen, som er 2130 m lang, ble påbegynt i oktober 1977. På grunn av vanskelig sprengning med liten overdekning og fare for rystelseskader på byggingen ble de første 150 m inn fra Arnasiden drevet med en såkalt pilot-tunnel. Dette betyr at det drives med et redusert tverrsnitt, kanskje under halv-

parten av det ferdige. Siden utvider man til fullt tverrsnitt.

Piloten og strossingen av denne ble i Arnanipa utført med knematerer. I mars 1978 begynte den ordinære drivingen, og knematerne ble byttet ut med en moderne elektro-hydraulisk borerigg med 3 bomber + ladekorg. Det ble drevet på 2 skift, og 2 salver hver dag ga en ukentlig inndrift på ca. 36 m. Bemanningen under drivingen har vært 12—13 mann. I tillegg kommer 2 mann i oppsyn + lastebilkjører og lastemaskinkjører (opplasting og utkjøring var entreprise).

Riggen blir drevet av hydraulikkpum-



Siste salve er gatt! Arbeidere og ledelse samlet utenfor Arnanipatunnelen. (Foto: B. Langedal).

opp den første støyskjermen i Hordaland.

Arbeidet tok til hausten 1975 i Sætre-tunnelen og totalkostnadene er rekna til omlag 30 millionar kroner. Tunnelane er blitt noko dyre med ca. 14.000 kroner meteren, men det inkluderer om lag 500

meter platekvelv, som kostar om lag 5.000 kroner meteren, peiker Midtkanda på.

Strekninga fram til Espeland skal vera ferdig neste år, då det og vert sett trafikk i Arnanipatunnelen.

Røa.

per, som igjen drives av elektromotorer. En rigg av denne typen koster i dag noe i underkant av 3 mill. kroner i innkjøp.

Gjennomslag i Arnanipa fant sted 6. september 1979, omtrent som planlagt.

Etterarbeid

De fleste synes det er merkelig at det går såpass lang tid fra gjennomslag i en veg-tunnel til den blir åpnet for trafikk. Men det står mye arbeid igjen for trafikken kan settes på.

Vi er nå i gang med kilrensk og portalbygging. Før fjellsikringen er ferdig, skal det holtes, og et lite parti inne i tunnelen skal støpes ut.

Selv etter at dette er gjort, er tunnelen på langt nær ferdig. Blant annet vil plathevelmonteringen bli både tid- og pengekrevenende.

Lys- og ventilasjon

I Arnanipa skal installeres både lys- og ventilasjonsanlegg for trafikken slipper til. Tunnelen vil få det vi kaller langslufting. 40 ventilatorer skal monteres oppunder henget i tunnelen. Dette bør være tilstrekkelig i lang tid fremover.

Kostnader

Totalt vil Arnanipa-tunnelen koste omlag 30 mill. kr. Av dette utgjør råsprengningen ca. 60%.

Bompenger

Dessverre blir det ikke gratis å bruke Arnanipa-tunnelen. Hver bilist må regne med å betale 3—4 kroner for å kjøre gjennom den. Bomhuset skal stå på Tunnes. Selv om dette med bompengene vil virke som malurt i begeret for mange, vil nok likevel så godt som alle benytte seg av Arnanipa, i stedet for å kjøre gamlevegen rundt Garnes.

Arild Hegrenæs

Tanker omkring arbeidet for bedre arbeidsmiljø



Av Hermann Lund, hovedvernombud

Det er nå gått over to år siden Arbeidsmiljøloven ble vedtatt i Stortinget.

På grunn av denne loven har vi i Hordaland fått Arbeidsmiljøutvalg, vi har hatt en rekke kurs for verneombud og tillitsmenn, arbeidsledere og teknisk personell, og vi har fått hovedverneombud på heltid.

Har vi så fått uttelling for dette, slik at vi kan si at vi har fått et kvalitativt bedre arbeidsmiljø i Hordaland Vegvesen? På enkelte felt kan vi kanskje se begynnelsen til resultater, men fremdeles er det dessverre lang vei til mål.

Et av de aller viktigste virkemidler i arbeidet for bedre arbeidsmiljø, er å få verne- og miljøarbeidet med allerede på planleggingsstadiet. Dette gjelder på alle plan i virksomheten, ikke minst når vi planlegger utførelsen av arbeidet ute i marken.

Til nå har det helst vært slik at vegarbeider (lagbas)—oppsynsmann diskuterer arbeidet, men konsentrerer seg om hva man skal utføre og hvordan. På dette tidspunktet tenker vi i dag allfor lite på sikkerhet og miljø.

Dette er vel gamle unoter som vi har i oss noen og enhver. Ikke minst har jeg

BEDRE ARBEIDSMILJØ

selv vært belastet med dem i min tid som anleggsarbeider. Min måte å vurdere et arbeid på var lenge den, at her var det om å gjøre å finne en måte å angripe arbeidet på, slik at en kunne få til en hurtig og lettvinnt fremdrift. Sikkerhet og øvrige miljøtiltak ble kun vurdert etter hvert som det viste seg påtrengende nødvendig. Rekkverk ble for eksempel mange ganger først oppsatt etter at man med nød og neppe hadde unngått å falle ned.

Skal vi få til et bedre arbeidsmiljø og øke sikkerheten, må vi venne oss av med slike uvaner, lære oss til å vurdere miljø og sikkerhetstiltak på forhånd og følge dem opp. Kan vi klare dette i fellesskap og derved venne oss til nye vaner på dette området, tror jeg vi er nådd et stort skritt videre på veien mot et bedre arbeidsmiljø.

Som et ledd i dette arbeidet vil jeg, så langt tiden tillater det, forsøke å delta på byggemøter o.l. og også der forsøke å motivere til nye og bedre arbeidsvaner.

Velferdsmidler for 1980

Vi vil minna om at frist for søknad om velferdsmidler for 1980 er 1. januar 1980.

Dei som ynskjer tildeling må senda søknad til Samarbeidsutvalet, Hordaland vegkontor, Postboks 1874, 5011 Nordnes.

LIKESTILLING

Den nye likestillingsloven var en av postene på programmet da Hovedutvalget for Samarbeidsutvalgene i Statens Vegvesen hadde møte i august i år.

Administrasjonssjef Osmund Salvesen, Arendal, pekte på uttalelsen i Vegdirektoratets brev av 26. april -78, der det blant annet heter: «...at det vil være betenkelig dersom Vegvesenet kan bli pålagt å ta inn kvinnelige arbeidere bare på grunn av kjønn, uten hensyn til faglige kvalifikasjoner. Dette vil i så fall gå ut over muligheten til å kunne holde en tilfredsstillende standard på arbeidet, både hva angår kvalitet og effektivitet.» Dette står ikke i forhold til lovens §3, der det heter at der ulik behandling av kjønnene fremmer likestillingen, er den ikke i strid med loven.

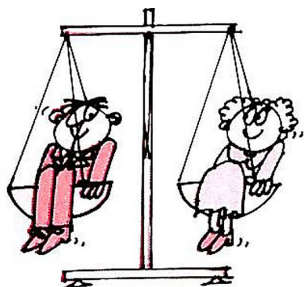
Vår egen hovedtillitsmann, Jens Tveit Aga, la på møtet fram følgende positive notat.

«Vegvesenet er på mange måter et mannssamfunn. I vegarbeidsdriften er det utelukkende ansatt menn, bortsett fra i stillinger som kokke og kontorassistent. På kontorsiden er det overvekt av kvinner på den merkantile sektor, mens det er få kvinner i ingeniørstillinger og i ledende stillinger.

Slik som samfunnsstrukturen og holdningene er i dag, er det få kvinner som søker de stillingene som innehas av menn. Men her er nå en utvikling i gang, og vegvesenet bør også bidra til å «hjelpe» på.

I følge lovens §3, 1. ledd, er forskjellsbehandling av kvinner og menn ikke tillatt. Men ulik behandling som i samsvar med lovens formål fremmer likestilling

VEGVESENET?



mellom kjønnene er ikke i strid med første ledd (§3, 3. ledd, 1. pkt.)

Det er vanskelig for vegvesenet å ansette kvinner i stillinger når der ikke er kvinnelige søkere, men vi kan prøve å legge forholdene til rette for kvinner og motivere dem til å søke.

Virkemidler er:

1. Stillingsutlysinger som spesielt oppfordrer kvinner til å søke.
2. Føre en personalpolitikk som gjør at vi prioriterer kvinner fremfor menn, dersom de har den utdannelse og de kunnskaper vi krever for stillingen.
3. Påvirke holdninger i arbeidsmiljøet som gjør at kvinner aksepteres på lik linje med menn.
4. Spesielt motivere kvinner til å søke ledige opprykksstillinger.
5. Fordele arbeidsoppgaver på en slik måte at kvinner får like sjanser til opprykk og å utvikle kvalifikasjoner for forfremmelse.
6. Øke kurs- og etterutdanningstilbud spesielt for kvinner, slik at de kan kvalifisere seg for mer krevende oppgaver.

Ved siden av disse konkrete virkemidler bør vegvesenet i det daglige være

oppmerksom på holdninger som nedvurderer kvinner i forhold til menn. En oppfatning som er utbredt, er at merkantile funksjoner er mindre viktige enn f.eks. en ingeniørs eller en oppsynsmanns arbeid. Vi er alle en del av maskineriet og hver enkelts arbeid er like viktig i helheten.»

I referat fra møtet heter det at det ikke kan pekes på vesentlige problemer i driften ved å ansette kvinner i større utstrekning enn tilfellet er i dag. HSU vil anbefale at vegvesenet søker å legge forholdene best mulig tilrette, slik at intensjonene i likestillingsloven kan bli realisert. I denne forbindelse viser en bl.a. til de virkemidler som er referert ovenfor.

Leige av hyttene 1980

Ny hytte på Svandalsflona i bruk neste år

*Søknadsfrist for leige av hyttene til vinterferien (skuleferien) 1980 er sett til fredag **18. januar 1980.***

*Søknadsfrist for hytteleige til påskeferien er **15. februar 1980.***

Søknadene må sendast skriftleg til sekretær Ruth Furhovden, Hordaland vegkontor, C. Sundtsgt. 64, 5011 Nordnes. I søknaden må stå alternative hytteynskje, og antall personar (vaksne + born) må oppgjevast.

Vi gjer merksam på at i år vil ikkje Fossen-Bratte Nedre hytta bli utleigd. Derimot er hytte på Staven, Svandalsflona på Haukellfjell kome i tillegg.

ASKØYBRU — ELLER IKKE?

Mange merknader til hovedplan for vegsystemet vest for Gravdalsvannet

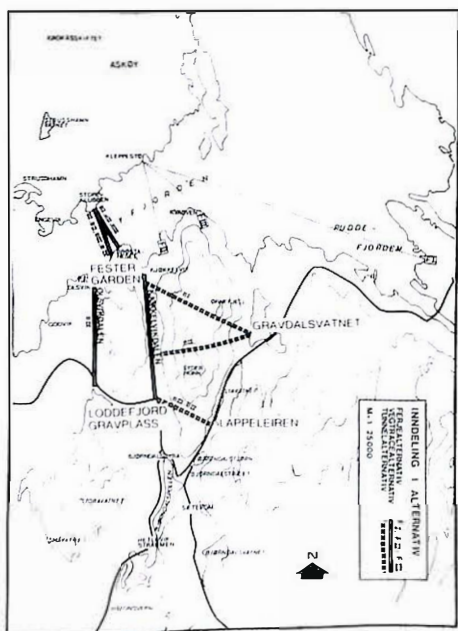
Innfartsårene til Bergen er stadig aktuelle samtaleemner. I det siste er også vestre innfartsåre kommet sterkere inn i bildet. Strekingen fra Gravdalsvannet og inn til Puddefjordsbroen er under planlegging, og hovedplanen for et nytt vegsystem i Ytre Laksevåg, i forbindelse med en eventuell Askøybru, lå nylig ute til offentlig ettersyn, slik at publikum kunne orientere seg om planene.

500 underskrifter

— Vi har fått inn en rekke uttalelser med i alt 500 underskrifter til planene, forteller avd. ing. Inge Alsaker, som sammen med Peter Jensen har ansvaret for planleggingen.

7 hovedalternativ

Hovedplanen inneholder i alt 7 alternativ



— 4 bru- og 3 fergealternativ — med varianter. — Parallelt med spørsmålet om bru eller ikke bru til Askøy, har det vært et hovedmål for oss å utarbeide en løsning for vegsystemet vest for Gravdalsvannet i Ytre Laksevåg, peker Alsaker på. — Målet har videre vært å unngå Loddefjorddalen. Derfor har vi stort sett vurdert tunnelloesninger inn til Gravdal, eller fra Loddefjord gravplass til den såkalte Lappeleiren ved Liaflaten, eller begge deler.

— Hva går merknadene ut på?

— De som bor i Kjøkkelvik ønsker at vegen fra Askøybrua må gå i vest, opp Olsvikdalen, eller de vil ha ferge til Kvarven, slik at de unngår trafikk i «sin» dal.

De som bor i Olsvik-området ønsker det alternativet som går i tunneler fra Brøstaneset direkte til Gravdal — eller ferge til Kvarven. Alle er enige om lav bru til vestsiden av Brøstaneset — hvis det blir bru, forteller Alsaker.

Valget klart i -81

Når bydelsutvalgene har uttalt seg om planen, skal den fremmes for Bergen og Askøy kommuner. Deretter sendes den Vegdirektoratet. — Med normal fart for behandling av hovedplaner burde valget av alternativ være avgjort i begynnelsen av 1981, mener Alsaker.

«VEST ER VERST!»

Vestre innfartsåre blir vanskeligere sak enn nordre, tror Arild Eggen

— «Vest er verst», påstår overingeniør Arild Eggen på motorvegplanavdelinga, fritt omdiktet etter en kjent fotballsang.

— Dette er et så trangt og tett utbygd område at det er vanskelig å få til en skikkelig plan, både teknisk sett og når det gjelder miljømessige inngrep. Det er indre del av vestre innfartsåre til Bergen det gjelder, altså strekningen fra Gravdalsvatnet til Nygårdstangen.

Broløsninger

— Vi har vurdert flere muligheter, og er etter hvert kommet fram til følgende alternativ: På bysiden er det tre muligheter:

1. Vi kan utvide Puddefjordsbroen og lage tunnel under Nygårdshøyden fra Møhlenpris til Nygårdstangen.

2. Vi kan bygge ny bro lenger inne i Puddefjorden og gå videre fram til Nygårdstangen i dagen eller i en kortere tunnel.

3. Vi kan legge vegen i dagen fra Puddefjordsbroen og fram til Florida.

Tunnel til Gravdal

Fra Puddefjorden og utover er det forskjellige kombinasjonsmuligheter. Puddefjordsbroen kan kombineres med en tunnel fra Gyldenpris til Gravdal, eller en kan utvide riksveg 555 til Damsgård og bygge tunnel derfra til Gravdalsvatnet.

Ved broalternativet lenger inne kan en bygge tunnel fra St. Markuskirken til Gravdalsvannet, en kan utvide Michael Krohns gate til Gyldenpris og bygge tunnel derfra og ut, eller en kan utvide ve-

Enten — eller?

— Hva tror du, får vi Askøybru eller får vi det ikke?

— Det avhenger av finansieringen. Askøybrua A/S må ta initiativet til å skaffe midler, og klarer de det, så blir det nok bru av det. Brua skal betales med bompenger, men først er en avhengig av statobligasjonslån eller muligheter for utenlandske lån. Vi har fått et lite vink om at staten ikke kommer til å gi statsobligasjonslån både til Askøy- og Salhusbrua samtidig, så spør det hva det blir til.

— Blir det da fergeforbindelse til Kvarven i stedet?

— Det er avhengig av hva politikerne vedtar.

Dyrt med fergedrift

— Har dere vurdert hvordan behovet er for en båtforbindelse mellom Askøy og Ytre Laksevåg?

— Rent økonomisk vil det nok svare seg for fergeselskapet og bilistene å få en fergeforbindelse i tillegg til Askøy-Sukkerhusbryggen. Den vil ta omkring 30 prosent av trafikken mellom Askøy og fastlandet, så et behov er nok til stede.

— Hva vil svare seg best, bru eller ferge?

— Ser vi på det ut fra dagens kostnadsnivå, vil brua svare seg best. Dette kommer av at driftskostnadene for fergene stiger så mye mer enn inntektene, og fergedrift krever store summer i året.

Røa.

gen helt til Damsgård og bygge tunnel derfra.

— Vi har også sett på andre muligheter, for eksempel en forbindelse gjennom Fyllingsdalen, men det virker lite realistisk, mener Eggen.

Investeringen til indre del av vestre innfartsåre vil ligge omkring 300 millioner kroner.

Store inngrep

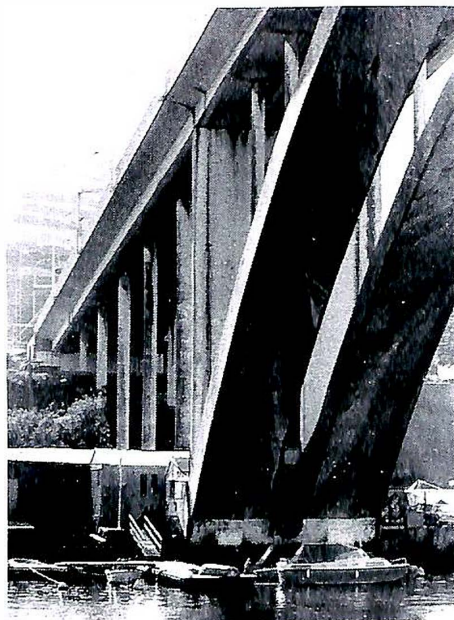
— Til dels ganske store eiendomsinngrep vil bli nødvendige i dette området, peker Eggen på. — I verste fall kan vi bli nødt til å fjerne over 100 leiligheter, mens vi for eksempel langs nordre innfartsåre ikke vil komme opp i mer enn 5-6 hus. Det forteller litt om de problemene vi har å stri med her. Det er nødvendig å planlegge grundig og forsøke å gjøre det logisk, slik at folk forstår. Det er helt åpenbart at en må ofre noe for å få en vestre innfartsåre.

Planleggingen av vestre innfartsåre skjer i samarbeid med kommunen og Bro- og tunnelselskapet, med formannen i Nærtrafikkkomiteen som leder for arbeidsgruppen.

— Vi håper å være ferdig med hovedplanen til påske — tidligst, sier Eggen.

Bompenger?

— En del av oppgavene våre går ut på å finne ut hvordan dette prosjektet kan finansieres. Det er ikke lett, for bevilgningene går ned og kostnadene stiger. Dessuten har vi flere større prosjekt i Bergen, og det blir neppe aktuelt å realisere mer enn ett av gangen, tror han. — Det vil antakelig bli et valg mellom Flø-



Utvidelse av Pudderfjordsbroen er en av de mulighetene som vurderes i forbindelse med planleggingen av en ny vestre innfartsåre. (Foto: VA)

fjellstunnelen eller vestre innfartsåre, og Fløifjellstunnelen vil sannsynligvis komme i arbeid først en gang i slutten av 80-årene. Hvis staten skal finansiere det, blir det langt fram til en ny vestre innfartsåre. I de siste ukene er imidlertid Bergen formannskap begynt å vurdere delvis bompengefinansiering, og dette er en løsning vi skal overveie i hovedplanen.

Langt fram

Spørsmålet er da: når kan bergenserne regne med å få en ny vestre innfartsåre?

Apropos møter

«Veg i Vest» hadde noen tankevekkende bemerkninger om møter i siste nummer.

Vi har alle en følelse av at det holdes mange møter ved vegkontoret. Noen mener for mange — kanskje spesielt dem som ikke deltar så mye i møter. Andre, som tilbringer mye av sin tid i

— Det er neppe realistisk før langt ut i 90-årene. I mellomtiden bygges det stadig mer i vest, og folk har krav på å komme seg fram til og forbi sentrum. Etter beregningene vil trafikken fra vest utvikle seg slik at forholdene på få år vil bli verre enn på nordre innfartsåre. Det er ikke så mye vi kan gjøre før en ny veg er klar, men vi forsøker nå å utforme en plan for bussprioritering gjennom Laksevåg. Vi håper å ha planen for et kollektivfelt mellom Damsgård og Kringsjå klar til jul. Da skal den behandles politisk, men vi håper at det vil skje så fort at vi kan søke om midler over neste års budsjett, forteller Eggen. Dette arbeidet skjer i samarbeid med Lokaltrafikkforbundet og reguleringsavdelingen i Bergen kommune.

For vestre innfartsåre derimot venter han en lang prosess etter at hovedplanen er lagt fram, for enighet kan en neppe vente å oppnå raskt i en så vanskelig sak.

Røa.

møter, synes kanskje at tiden kunne vært bedre utnyttet. Det er kanskje ikke så dumt å sette seg ned og spørre seg selv om det er nødvendig med alle disse møtene.

Noen tips:

Møter er *unødvendige* når:

- beslutningen kan tas av en person.
- man kan bruke andre kommunikasjonsmidler som telefon, brev, notat e.l.
- det ikke er tilstrekkelig tid til at møteleder og deltakere kan forberede seg.
- en eller flere av de ønskede møtedeltakerne ikke kan møte.

Møter er *nødvendige* når:

- man vil ha reaksjoner og uttalelser fra andre før man tar en beslutning.
- man er avhengig av andre for utførelse av beslutningen.
- det er behov for å gi informasjon til en bestemt gruppe og sikre seg at den blir korrekt oppfattet.
- man vil fremme samarbeid.
- man vil endre retningslinjer (policy).

Hvem skal delta på møtet:

- den person eller representant fra avdelingen som skal utføre beslutningen.
- den eller de personer som sitter inne med den informasjon/kunnskap som trengs for å løse problemet (dette vil si at det ikke nødvendigvis behøver være lederen som møter).
- den personen som offisielt har ansvar for den saken som skal diskuteres.

For mange deltakere i et møte gjør møtet lite effektivt. Det er bedre å skrive referat og sende dette til eventuelle interesserte.

MA

Olje- og energisparing i vegvesenet

Olje- og energidepartementet har gjennom massemedia rettet henstillinger til det norske folk, enkeltpersoner, bedrifter og offentlig forvaltning, om frivillig å redusere sitt bruk av olje-produkter med 5 prosent. Statens vegvesen er en relativt stor forbruker av slike produkter og føler av den grunn en spesiell forpliktelse til å se seg om etter sparemuligheter.

Vegsjefene har fått i oppdrag å vurdere mulighetene for å spare inntil 5 prosent olje innen sitt fylke. I Hordaland er en kommet fram til følgende tiltak på kort sikt:

— Vegvesenet i Hordaland har 11 elektrisk drevne kompressorer som vi forsøker å få tatt i bruk.

— Maskinavdelingen er i ferd med å foreta registrering og kontroll av diesel-tanker. Meningen er å montere kondensavtapningskran der det ikke finnes, eventuelt å skifte ut tankene om det er nødvendig. Dermed kan en spare den dieselen som ikke benyttes i dag på grunn av forurensing i tankanleggene.

— Rørgater for luftopplegg må kontrolleres regelmessig og lekkasjer tettes. Dimensjonering og plassering av slike opplegg må være tilpasset luftbehov og ledningsslengde.

— Unødig tomgangskjøring må opphøre. Vi tenker spesielt på kompressorer. Også for de øvrige maskingruppene bør en unngå unødig tomgangskjøring.

— Arbeidskjøring med lastebiler til/fra hjemsted eller innkvarteringssted bør ikke forekomme. Buss/fellestransporter bør benyttes i stedet der det overhodet er mulig.

— I forbindelse med at det utføres service på maskinene må en foreta kontroll/justering av motoren.

— En skal også undersøke muligheten for å skifte ut brennsystemet på tørketrommelen i Eikefett.

For øvrig henstilles det fra Vegdirektoratet om at alle kjører med omtanke, holder moderat og jevn hastighet, slik at unødig bremsing og aksellerasjon unngås.

— Oppsamling og salg av spillolje må intensiveres.

— Temperaturen i bygningene kan senkes noen grader, særlig utenom arbeidstiden. Det må vurderes om fyringsanlegg kan slås av om natten.

Vi appellerer til hver enkelt arbeidstaker om å føle et ansvar for energisparing og å være oppmerksom på sparemuligheter i tillegg til dem som er nevnt her.

Oversikt over drivstoff-forbruket for egne maskiner i Hordaland

Maskinkategori	antall mask.	1978	diesel/m ³	1978	bensin/m ³
510 lastebiler m/trekk 1 akst.	26	241			
511 lastebiler m/trekk fl. akst.	13	170			
512 små lasteb. tot. v. 7,5 t.	38	90			30
513 dumpere	3	22			
514 pers. vareb. busser	93	115			120
519 div. transp. mask.	14	12			
520 høvler	22	279			
522 hjultraktorer	17	67			
523 asfalt/oljeagr.utl.	4	20			
524 merkemask. (store)	6	17			
526 feiemaskiner	6	19			
527 vegvalser selvg.	16	55			
528 vegvalser trukne	12	5			
531 dozere	5	54			
533 borrygger	3	86			
534 anleggskjumpr. 10 m ³ /min	37	117			
535 anleggskompr. 10 m ³ /min	58	717			
553 motorpumper	93	1			
554 elektriske aggregater	8	41			
557 grunnboringstraktor	1	1			
560 motorfresere (selvg)	4	14			
561 motorfresere (for mont and. mask.)	6	16			
Sum		2159		150	

Viktige oppgaver er utekontroll og ulykkesetterforskning

Kjell Hasselgren, 32 år, 9 års praksis i Biltilsynet, seksjonsleder for kjøretøysseksjonen fra 1/7-78.



Den offentlige kontroll av motorkjøretøyer kan inndeles i 5 kategorier:

- **typegodkjenning**
- **periodisk kontroll (innkalling av kjøretøy)**
- **teknisk utekontroll**
- **brukskontroll (kjøre og hviletid)**
- **verkstedskontroll (kontroll av verksteder).**

Typegodkjenningskontrollen, som er en godkjenning av en bestemt modell ved innføring her til landet og før vedkommende kjøretøymodell tas i bruk, utføres av Vegdirektoratet mens Biltilsynet kommer inn med full tyngde på de øvrige kategorier kontroller.

— Hvor stor tyngde har vi egentlig i vår kontrollvirksomhet, Kjell Hasselgren?

— Her i Bergen har vi kontrollhallen på Minde med ett kontrolløp. I tillegg har vi fått leieforhold på Stord og Voss med mulighet for å kunne kontrollere kjøretøyer over en grav. Men det sier seg selv at med ca. 110 000 kjøretøyer i vårt distrikt så er dette for ingenting å regne.

Mange med mangler

— Nylig så vi i fjernsynet en reportasje

fra storkontroller på Østlandet der man konsentrerte utekontrollen på litt eldre kjøretøyer. Resultatet var nedslående. Har du noe sammenlikningsgrunnlag fra våre kontroller og noe inntrykk av hvor det slurves mest med vedlikeholdet?

— Innkalling av kjøretøy for kontroll basert på kjøretøyetets alder og liknende kan vi ikke utføre her i Bergen. Men vi har et våkent øye for «dårlige» kjøretøyer vi ser i trafikken og forsøker å innkalle disse, alt etter kapasiteten i hallen. Dette med «dårlige» kjøretøyer i trafikken er vi svært opptatt av. Personlig mener jeg at biltilsynet må engasjere seg mer i kontroller på veien. Det er der kjøretøylene ferdes og det er der ulykkene skjer. Vi har i det siste forsøkt å komme oss mer ut og har foretatt en del utekontroller i distriktet vårt, og resultatet ble som ventet. I løpet av en knapp måned fikk vi kontrollert vel 600 kjøretøyer. Av disse ble det funnet mangler på 432, hvorav 30 var så trafikkfarlige at de ble avskiltet på stedet.

Trafikkfarlig

— Hva på bilene er det viktigst å få kontrollert og hva med fører-ansvaret i denne forbindelse?

— Teknisk kontroll av kjøretøyer er stort sett konsentrert om det som ved teknisk svikt vil gjøre kjøretøyet trafikkfarlig, som bremses — lys — refleks — styring — støtdempere — dekk og hjul. Våre kontroller viser at feil på bremses, lys og dekk er de mest vanlige. Det er selvfølgelig vanskelig å si om dette skyl-

des slurv eller uvitenhet. Etter min mening vet nok de fleste som får mangellapp om en del av feilene, og det finnes som regel ingen unnskyldning for å kjøre med nedslitte dekk eller manglende lys.

Ulykker

Det er tilrådd at Biltilsynet trekkes sterkere inn i arbeidet med registrering av ulykker — hvordan er dagens rutiner på dette felt?

— Vi har et godt samarbeid med både Hordaland og Bergen politikammer når det gjelder etterforskning av trafikkuulykker. Ved de fleste trafikkuhell med personskader anmoder politiet oss om teknisk bistand til kontroll av kjøretøy, vurdering av bremsespor, rekonstruksjoner og liknende.

Det er meningen at ulykkesetterforskningen skal utvides og de innsamlede data registreres. Med begrepet ulykkesregistrering mener vi ikke den registrering av ulykker som vegkontoret utfører. Vårt register vil i hovedtrekk bare inneholde kjøretøytekniske opplysninger og vi håper det vil kunne gi oss verdifulle informasjoner om det å gjøre kjøretøyene mer trafikksikre.

Vårt registreringsarbeid på dette felt kan ikke sees isolert. Med et utstrakt samarbeid med de andre avdelingene på vegkontoret tror jeg vi vil kunne gjøre vegvesenet enda bedre rustet i kampen mot trafikkuulykkene.

Ekstra-utstyr

— Populært ekstra-utstyr — er det noen problemer med dette, Hasselgren?

— Dessverre oppdager vi altfor mange tilfeller av ulovlig ekstra-utstyr på bilene.

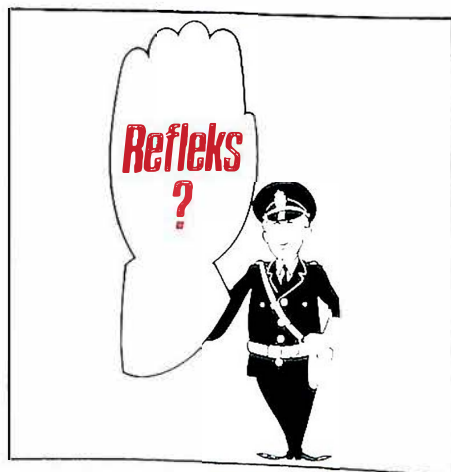
Folk kjøper utstyret i god tro, men etter kontroll må de demontere det. En kaster bort både tid og penger.

— Hvilket utstyr vil du særlig nevne i denne forbindelse?

— Det gjelder særlig lettmetallfelger og såkalte «svenske kjørellys». Lettmetallfelger skal være godkjent av Vegdirektoratet, bilen skal være forevist hos oss, og anmerkning om felgene skal være påført i vognkortet. Det er dessuten blitt svært populært å montere bredere dekk på bilen. Vi krever bilfabrikkens garanti i de tilfellene felgdimensjonen avviker fra det originale. Dessuten gir bredere dekk større mulighet for vannplaning, noe som særlig er aktuelt her vest med vårt klima.

«Svenske kjørellys» er noen gule markeeringslys som monteres foran på bilen. De er i den senere tid blitt svært populære, men er i henhold til de norske bestemmelser om kjøretøy klart ulovlige.

C J.



Ny førerkortavdeling ved biltilsynet

Utstedelse og fornying av førerkort biltilsynets oppgave fra september i år

Foto og intervju: B. Langedal

Mandag 3. september åpnet biltilsynet sine nye lokaler for publikum i samband med at utstedelse og fornying av førerkort nå er tillagt biltilsynet. Dette har tidligere vært politiets saksområde. Forberedelsene til overføring av dette arbeidet har pågått i lang tid. Nye lokaler måtte skaffes og innredes, fotoutstyr og kontorutstyr er innkjøpt og personalet har fått opplæring i det nye arbeidet. Hvilke erfaringer har så biltilsynet høstet etter snart 2 måneders arbeid? Spørsmålet rettes til daglig leder for dette kontoret, førstesekretær Carlo Jacobsen.

— Stort sett har alt fungert slik det var planlagt. Vi har 5 personer som betjener publikum ved skranke og 1 som tar seg av postekspedisjon. Selv tar jeg meg av de mer spesielle ekspedisjonene samt regnskapene. Da vi planla dette arbeidet, beregnet vi ekspedisjonstiden til 15 min. pr. kunde, noe som stort sett har slått til. Jeg kan nevne at vi de 2 første ukene i



Her får publikum den «røde lappen» nå — når de først er sluppet igjennom nåløyet.



Carlo Jacobsen er leder for førerkortavdelingen.

oktober ekspederte gjennomsnittlig 109 kunder over skranken og 40 via post pr. dag. I tillegg har vi svært mange muntlige og telefoniske forespørsler, og vi har timebestilling for oppkjøring og reiseopplegget for de bilsakkyndige. Vi har derfor rikelig med arbeid, ja, som oftest så mye at vi har problemer å holde oss a jour med arbeidsmengden.

— Hvordan har de nye fotomaskinene fungert?

— Fotomaskinene har fungert bra. Vi ønsker oss et apparat til å fiksure og tørke bildene når de kommer ut av fotomaskinen. Vi har et slikt apparat på prøve og med det kan vi korte ned tiden for billedproduksjonen med 3 min. pr. bilde. Dette er kjærkommen tid både for oss og for publikum.

— Er det mange som benytter seg av å få bilde laget av dere?

— Ja, langt de fleste. Bare noen få har bilde med. Fotografering hos oss koster ikke noe ekstra, og dette er vel årsaken til at de fleste tar imot denne servicen.

Vektstasjonen teke i bruk på Seljestad

— Mykje å henta i gebyr, men for mange slepp igjennom, meiner stasjonssjefen i Odda

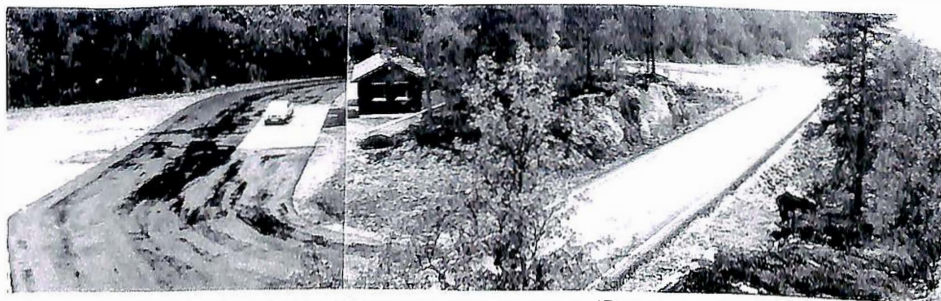
Den nye vektstasjonen på Seljestad skulle no vera godt kjend gjennom avisene, særleg etter at han vart innvigd med storkontroll over ei veke — 24 timer i døgnet. Ikkje alle var like glade for det — biltilsynet fekk inn vel 30.000 kroner i gebyr på denne veka.

Vektstasjonen består av ein avkøyringsplass ved sida av vegen, der det er plassert ei 100 m² betongplate med vektgrop. Under plata er det montert varmekablar, slik at kontrollen kan gå uhindra når det er snø. Ved sida av er det bygd ei hytte på 40 m². Hytta har opphaldsrom, vaskerom, toalett, spisekjøkken og lager. Hytta blir og nytta som spise-/kvilebu for vedlikehaldsfolka i området, og det er dei som har oppsynet med staden. Kostnadene for vektstasjonen ligg mellom 4 og 500.000 kroner.

Storkontrollen i byrjinga av november synte at stasjonen fungerer fint. Her fangar ein opp trafikken til Bergen og Hau-

gesund om vinteren, og behovet for stasjonen er klårt til stades, syner tala frå kontrollen.

På den eine veka vog ein 489 køyrety, av desse måtte 34 betale gebyr for overlast. — Dette er eigentleg lite samanlikna med den reelle overlasten, fortel stasjonssjef Oddmund Reinsnos i biltilsynet i Odda. — Dette kjem av den såkalla frimarginen som er fastsett for kvar køyretykategori, av di det ikkje alltid er så lett å lasta nøyaktig etter vekta. Overvekt er ikkje lovleg, men ein har ein del å gå på før ein må betale gebyr for det, seier Reinsnos. Han meiner og at mange utnyttar denne ordninga ved å lasta tett opp til «gebyrgrensa». Det er ikkje lovleg, men vi kan ikkje ta dei, peikar han på. — Hovudsaka er å få ned vekta, både for å spare vegnettet, og for å gjera trafikken sikrere. Vi kan og ha teknisk kontroll samstundes. Dette førte til ei avskilting under storkontrollen, fortel han, men meiner generelt at langtrans-



Biletet gir oversyn over den nye vektstasjonen på Seljestad. (Foto: L. Juvik).

portbilane har ganske bra teknisk standard no.

— Den nye vektstasjonen gjev oss fine arbeidstilhøve samanlikna med tidlegare, tykkjer Reinsnos. — Vi kan halda ut mykje lengre når vi slepp å stå ute. Arbeidsmengda på kontoret vil avgjere kor ofte vi kan ha kontroll på Seljestad. På denne tida av året er det mykje varetransport frå Austlandet, særleg om natta og i helgane, så her er nok å gjera, sluttar Reinsnos av.

Røa.

Raskt glimt fra Odda

Nybygg klart i mai

Oddmund Reinsnos, stasjonssjef ved biltilsynet i Odda, er på kurs i verkstedskontroll i Bergen og vi nyter høvet til å spørre om nytt fra Odda:

Hvordan går det med oppbyggingen av den nye stasjonen i Odda, Reinsnos?

— Det går etter planen — råbygget står nå ferdig og det innvendige arbeid er påbegynt. Vi gjør regning med å være innflytningsklar omkring 1. mai 1980.

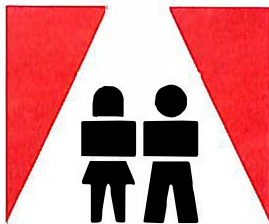
Hvor stor plass får dere egentlig til rådighet til kontorer og kontrollhall?

— Samlet ca. 280 m² — hvorav kontrollhallen tar ca. 116 m².

Dere overtar førerkortutstedelsen når dere flytter inn da?

— Ja, overtakelsen av førerkortutstedelsen kan først skje når vi tar i bruk den nye stasjonen.

C. J.



TRYGG SKULEVEG

«AKSJON SKULEVEG»

Strakstiltak kan setjast i verk i 1980

Regjeringa har i høst sett i verk ein land-somfattande aksjon for å tryggja skulevegen og leikemiljøet til borna. Det er gjeve ei ekstraordinær løyving på 20 millionar kroner, som skal nyttast til utbetringstiltak på fylkes- og kommunale vegar. I tillegg vil ein ved å omprioritere prøva å skaffa auka midlar til utbetring av fårlege stader langs riksvegane våre i 1980.

Bakgrunnen for tiltaket er dei sørgjelege tala som fortel at 60 barn under 15 år kvart år vert drepne i trafikken, medan 1.800 blir skadde. Om lag tre firedelar av dei er fotgjengarar, syklistar eller barn som leikar. Omkring 20 prosent av ulykene skjer på vegen til eller frå skulen. Trafikken er blitt ein trugsel i oppvektskåra til barn her i landet.

Aksjonen er lagt opp slik at elevar, foreldre og lærarar ved alle grunnskolorne i landet skal registrera fårlege stader på skulevegen og koma med framlegg til trafikkisikringstiltak. Kommunane og fylka har så ansvaret for planlegginga og gjennomføringa av aktuelle tiltak.

Trafikksikringsutvalet i Hordaland arrangerte i slutten av oktober eit møte for å orientera representantar frå kommunane om «Aksjon skuleveg». I september fekk skulane materiell til registreringsarbeidet, og over 50 prosent av alle skulane i landet er aktivt med i arbeidet, som skal vera ferdig til desember. Resultatet vert sendt over til kommunane og desse skal prioritera tiltaka innbyrdes. Innan 1. april 1980 skal fylkestrafikksikringsutvalet ha materiellet, for igjen å vurdere og prioritera og utforme ein tiltaksplan for fylket. Omkring 1. juli skal dette arbeidet vera klart og det vil gå ut melding til kommunane om kva for tiltak som vert prioriterte og får ekstraordinære løyvingar. Dette gjeld i første rekkje enkle, kortsiktige tiltak. Hausten 1980 skal det lagast ein meir langsiktig tiltaksplan for Hordaland fylke.

På møtet vart det understreka i kor stor grad kommunane kan hjelpa til for at aksjonen skal bli effektiv og vellukka. Det skal lagast ei liste over problema som er registrerte, fordelt på kommunale, — fyl-



Trafikken er blitt ein trussel i oppvekstkåra til barn her i landet. (Foto: VA)

kes- og riksvegar. Tiltaka skal og delast opp i strakstiltak, kortsiktige og langsiktige tiltak. Dette kan gjere det mogleg å setje strakstiltak — oppmerking, skilting, sikring o.a. — hurtig i verk, utan politisk eller formell handsaming.

— Med det Hordaland kan vente å få av ekstraløyvingar, vert det ikkje meir enn om lag 2.500 kroner på kvar skule. Det rekk til 2,5 meter gangveg. Resten må gjerast ved omprioritering på budsjettet, peika vegsjef Josef Martinsen på under orienteringsmøtet. Han la likevel stor vekt på at denne aksjonen vil understreka behovet sterkt og vil vera eit godt middel til å påverka politikarane. I dag finst det altfor lite midlar til trafikksikring, men resultatet av denne aksjonen vil vera det beste argumentet vi kan få for å heva ramma for slike tiltak, meinte han.

Røa.

DETTE KOSTAR TRAFIKKSIKRINGSTILTAKA:

- Trafikkskilt, kr. 500-1.000 pr. stk.
- Humper, dumper, kr. 2.000 pr. stk. (u/skilt)
- Oppmerka gangfelt, kr. 1.000-2.000
- Signalregulert gangfelt kr. 40.000-80.000
- Signalregulert vegkryss, kr. 100.000-150.000
- Gangbru,-tunnel, kr. 0,4-1,2 mill
- Fortau, kr. 1.200-1.500 pr. m. (u/grunn)
- Gang- og sykkelveg, kr. 800-1.200 pr. m. (u/grunn)
- Busslomme, kr. 20.000-40.000 pr. stk. (u/grunn)
- Veglys, kr. 100-200 pr. m.
- Vegrekkverk av stål, kr. 150 pr. m.
- Betongrekkverk, kr. 150-200 pr. m.

Stort behov for opplæring i biltilsynet

— som vil få publikum bedre i tale, og tar dem med på kurs

— Du fikk i oppdrag å kartlegge behovet for opplæring i biltilsynet i fylket, Terje Handeland. Kan du kort si noe om opplæringsbehovet og om hvordan man arbeider med saken?

— Opplæring — personalpolitikk — organisasjonsutvikling — alt dette griper inn i hverandre. Dette kan illustreres med et eksempel fra en bedrift der det skulle foretas en omorganisering av personalet. Kartleggingen av dette viste at for å kunne gjennomføre den tenkte organisasjonsstruktur, måtte der først foretas en omfattende etteropplæring av personalet. Kartleggingen her avdekket behov for opplæring i kundebehandling, EDB-teknikk, trafikkforskning, arbeidslederkurs, samarbeidskurs med f.eks. kjøreskolene og bilverkstedene og en hel rekke andre opplæringsbehov.

— Etatsopplæring, voksenopplæring og prinsippet om livslang læring. Alt dette løper sammen i en fremtidsrettet holdning. kan du si noe om hvordan man ser på dette på opplæringshold?

— Livslang læring (el. læring gjennom det daglige arbeid) kan være bra, men er ikke godt nok alene. Det avhenger av mange faktorer — mest på det menneskelige plan (egenskaper). Jeg kan her nevne; motivasjon, ambisjoner, pågangsmot o.l. — dette for den som skal lære. På den annen side må ledelsen gi



Terje Handeland, 38 år, avd. ing. (bilsakkyndig), ansatt sept.-66, opplæringsleder fra mars 1978.

den enkelte sjansen til å eksponere seg selv. Hvis de nevnte egenskaper ikke er til stede, er ledelsens oppgaver større. Resultatet av disse faktorer som har betydning for en effektiv læring, er at dette må settes i system slik at opplæringen både tar hensyn til den enkelte person og til avdelingens organisasjon og arbeidsoppgaver.

— Noen faste opplæringstiltak for biltilsynet, Terje Handeland?

— En introduksjon/opplæringsplan for nyansatte i biltilsynet er på det nærmeste ferdig utarbeidet og satt i verk for alle de tre seksjoner.

Vi har videre avviklet et trafikkseminar med kjøreskolene og planlegger nå det neste. Målet er å bedre samarbeidet med skolene. Perfeksjonering av dem som kjører førerprøver er dessuten i gang med tanke på at de vil få et utvidet arbeidsfelt, som blant annet innebærer kontroll av kjøreskolene.

Vi har også en såkalt EDB-gruppe, som ved hjelp av ekskursjoner til andre bedrifter, kurs og besøk i Vegdirektoratet, forbereder seg selv og hverandre til EDB tas i bruk for motorvognregisteret.

I det siste har vi med kursene våre også prøvd å komme i kontakt med det publikum vi betjener. Vi ønsker å få dem i tale og utveksle synspunkter og meninger, både for å kunne yte bedre service og for å gjøre arbeidet lettere for oss selv, forteller Terje Handeland.

C J.

DE NYE FØRERKORTBESTEMMELSENE:

Glattkjøring problematisk i Bergen

I følge de nye førerkortbestemmelsene skal føreropplæringen nå skje i to faser for klasse A og B. Det vil si at førerkortet i første omgang bare får to års gyldighet. Innen utløpet av denne 2-års fristen må innehaverne ha gjennomgått obligatorisk tilleggsopplæring, før de kan få førerkort med 10 års gyldighet. Fra 15. september i år ble ordningen gjort gjeldende for klasse B. Fra da av har nyutstedte person- og varebil-førerkort bare to års gyldighet.

For motorsykelgruppen er ordningen ennå ikke gjort gjeldende, slik at førerkortene for klasse A fortsatt gjelder i 10 år.

Den som har fått midlertidig førerkort, kan i siste halvdel av 2-års perioden få vanlig førerkort dersom han/hun kan dokumentere at tilleggsopplæringen er gjennomgått. Det betyr sannsynligvis at en hel del av dem som har tatt førerkortet i høst vil komme tilbake om et års tid for å ta den obligatoriske tilleggsopplæringen for fase 2.

— Vil man da ha mørkekjørings-/glattkjøringsbaner klare til å kunne avvikle tilleggsopplæringen, Arne Hilton, leder for trafikkseksjonen i biltilsynet?

— Mørkekjøringen kan gjøres unna allerede i fase 1, det vil si under første gangsopplæringen, for elever som kjører opp i den mørke årstid. For elever som kjører opp i den lyse årstid må mørkekjøringen skje i fase 2, det vil si i det siste av de 2 år de har fått førerkortet for. Det vil i første rekke være kjøreskolene som tar seg av dette.

Glattkjøringen er mer problematisk. Man har vansker med å skaffe tomt til glattkjøringsbane i Bergens-distriktet. Det arbeides med planer om en slik bane, men jeg regner ikke med at denne kan stå klar til 15/9-81. Da skulle egentlig elever som tok sitt midlertidige førerkort etter 15/9-79 ha gjort seg ferdige med glattkjøringen. Kandidatene vil allikevel få sitt vanlige førerkort utstedt. For ordens

skyld vil jeg nevne at i tillegg til mørkekjøring/glattkjøring skal elevene også ha med seg 4 timer i trafikkteori. Denne faller også naturlig inn under kjøreskolene.

— Hva vil skje når eleven skal innløse sitt midlertidige førerkort mot et varig — vil han/hun måtte avlegge ny prøve ved biltilsynet?

— Nei, forhåpentligvis ikke. Hvis kandidatene har fulgt fase 2-opplegget med alt dette innebærer, vil eleven få byttet inn førerkortet i et som er gyldig i ti år. Dokumentasjon for at de har gjennomgått tilleggsopplæringen må vises fram, og denne får de ved kjøreskolen.

C. J.

Premiering av forslag

Rekkverkslag 4 v/Reidar Bruvik har kome med forslag om sliping av borkruner. Det har ikkje tidlegare vore slipt borkruner med dimensjon 6 3/4" ved Hordaland vegkontor. Borkruna si levetid blir forlenga med ca. 76%, og for eit rekkverkslag blir det spart ca. kr. 17.000,- pr. år. Forslaget har vore ute til «høring», og den lokale forslagsnemnda har foreslått ei premiering på kr. 1.000,-.

SU gratulerer.

Biltilsynsmøte på Solstrand

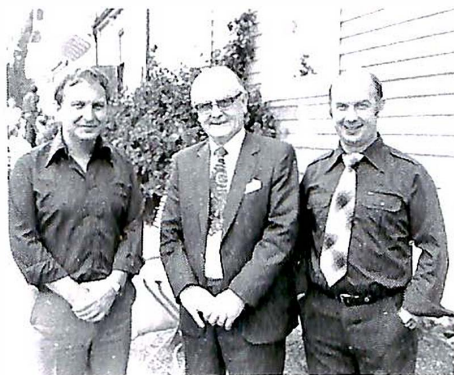
Femte felles kontaktmøte for biltilsynene i Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane

Kontaktutvalget for biltilsynene i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane arrangerte det årlige fellesmøtet på Solstrand Fjord Hotel, Os, 7. og 8. september i år.

Det er femte året et slikt møte holdes, og som vanlig ble det et interessant møte. Åpningen gav et inntrykk av hvordan de nye biltilsynsstasjonene i Egersund, Odda og Nordfjordeid blir drevet. Deretter overtok driftssjef Jan Søilen med et foredrag om hvor langt integreringsprosessen mellom biltilsynet og vegkontoret er kommet, noe ikke minst vi i biltilsynet er svært opptatt av.

15. september ble fase II innført i opplæringen av førerkortkandidatene for klasse B. På møtet holdt professor Julius Marek ved Universitetet i Bergen et engasjerende foredrag om dette emnet, og særlig om bakgrunnen for innføringen av en slik opplæringsform. Arrangørene hadde også lagt opp til debatt ved å invitere utrykningssjef Leif N. Olsen til møtet. Hans innlegg om samarbeidsordning med biltilsynet, og ikke minst et noe divergerende syn på trafikksikkerhetsarbeidet, skapte livlig debatt.

Personal- og organisasjonsutvikling var også emne på møtet. Etter et foredrag om mennesket i arbeidsmiljøet ved professor Svein Kile fra universitetet, fikk vi innlegg fra herrene Solhaug og Fiane fra personalseksjonen i Vegdirektoratet. Deretter var det fylkenes tur å legge fram synspunkter på hvordan POU-arbeidet burde drives og blir drevet på fylkesplan. Det ble to hektiske møteda-



Spesielt inviterte gjester til møtet var fra v. sjefen for utrykningssjef Leif N. Olsen, stortingsmann Sverre L. Mo og underdirektør i Vegdirektoratet Ottar Tenold.

ger der alle var engasjert nær sagt dag og natt. Arrangementskomiteen ved herrene H. Heldal, S. Læg Reid og B. T. Sætervik har all ære av opplegget.

K. Hasselgren



PERSONALKONSULENTEN:

Endringar og utvikling vil vi alltid oppleve

— *men no kan vi vera med på å styre utviklinga*

Margrete Axelsen har i vel eit år vore personalkonsulent ved vegkontoret og skulle vera kjent for dei fleste no. Ho har vore med på svært mykje av det som har skjedd ved vegkontoret siste året, og ikkje minst vil mange setje ho i samband med det førebauande POU-arbeidet, — ein av dei «varme potetane» ved vegkontoret i det siste.

«Veg i Vest» har spurt kva røynsler dette året har gjeve og kva behov som ligg føre når det gjeld personalpolitikken her.



Margrete Axelsen

heller er slik at vi får for mykje informasjon, så vi ikkje klarer å svelgje unna og skilje ut det vesentlege.

Endringar

— Det er ikkje lett å endre noko heller?

— I byråkratiet er dei fleste fastlåste i reglar og rutiner, og det daglege arbeidet tek all den tida vi har, slik at det er vanskeleg å tenkje i nye baner. Endringar vil dessutan krevje mykje av kvar einiskild. Systemet gir lite plass for endringar, og folk får kjensla av at det ikkje nyttar likevel.

Krav til oss sjølv

— Kva med målet om medverknad og påverknad på eigen arbeidssituasjon då?

— Alle er nok samde i prinsippet, men eg veit ikkje om vi er heilt klår over dei krava dette vil stille til oss. Endringar i våre eigne rutiner vil i alle høve få konsekvensar for andre, anten det gjeld kolleger eller utanforståande (publikum), og det krevst at vi må vurdere alle slike

Allsidig arbeid

— Den jobben eg skulle dekkje hadde ikkje noko klårt utforma arbeidsområde, og i den tida som er gått har eg vore både sosialkurator, meklar, rådgjevar og psykolog, og ikkje minst, sekretær for ei rekkje utval.

I løpet av dette første året har eg prøvd å lære vegvesenet som organisasjon å kjenne og finne ut korleis det fungerer.

Inflasjon

— Lagdelinga som er vanleg i byråkratiet er med på å forsterke avstanden til toppsjefane, og den gjer det vanskeleg å få informasjon både opp- og nedover. Alle klagar over mangel på informasjon, men iblant undrar eg meg over om folk les den informasjonen dei får, eller om det

konsekvensar. Det medfører større innsats enn det som krevst av oss i det daglege arbeidet. Er vi villige til å kjempe litt for å få igjennom ei endring vi meiner er nødvendig, eller vel vi minste motstands veg — å protestere på alt nytt?

Medverknad viktig

— Mange meiner at alle vedtak blir gjort av leiinga, uansett medverknad eller ikkje.

— Sjølv om vi får større rett til medverknad i vedtaksprosessen, vil alltid leiinga måtta ta avgjerder, dei har trass i alt ansvaret. Vår oppgåve i samband med dette må vera å få fram rett informasjon i rett tid for å gje grunnlag for ei rett vurdering av saka — i staden for å kritisere avgjerda etterpå. Det er sjølv sagt like viktig at leiarane er villige til å gje frå seg noko av makta, og at tillitsmannsapparatet tek vare på den kontaktfunksjonen det bør ha.

— Og kva skal vi sjølv gjera?

— Medverknad i avgjerdprosessen vil ikkje seie å protestere mot alt nytt, men å vera med å forme endringane og styre utviklinga. Samarbeid er eit nøkkelord i denne samanhengen.

Lite konkret

— Synes du det er vanskelig å nå fram med nye tankar og idear?

— Vegvesenet er svært teknisk — med litt økonomi iblanda. Det er vanskelig å nå fram med meir diffuse tankar om samhandling mellom menneske, holdningsendringar, medverknad og samarbeid. Omgrepa er lite konkrete og kan ikkje målast i mengd eller i kroner

og øre. Men eg har inntrykk av at også leiinga ved vegkontoret er open for nye tankar om korleis vi best skal samarbeide for å skape eit godt miljø og korleis vi best kan nytte ressursane — dei økonomiske og dei menneskelege. Kort sagt, gode og effektive samarbeidsformer, — det samme som POU (personal- og organisasjonsutvikling).

POU — ikkje noko nytt

— Vi har opplevd sterke reaksjonar mot POU her på vegkontoret?

— Ja, ein skulle tru dette er noko nytt, men endringar i organisasjon og arbeidsoppgåver er slett ikkje uvanleg. Det nye er at ikkje berre leiinga skal ta avgjerder om slike spørsmål, men at vi alle skal ta del i prosessen.

— Kva skal styringsgruppa for POU gjera?

— I denne gruppa er det representantar for alle organisasjonane til dei tilsette, og gruppa skulle vera eit rådgjevande organ for vegsjefen. På grunn av ein del mistydingar blei gruppa lagt på is for ei tid, men ho vil kome i gang igjen, etter ønskje frå organisasjonane. POU-saka vart teken opp igjen på SU-møte i november.

— Kva ventar du sjølv av denne saka?

— Utviklinga på vegkontoret er i gang og vil halda fram. Det tek etter kvart form som konkret arbeid innan dei ulike avdelingane. Eg trur vi går mot ei interessant tid på vegkontoret. Resultatet er likevel avhengig av at kvar einnskiid av oss no spør seg sjølv kva eg kan gjera for å ta aktivt del i utviklinga — ikkje kva andre kan gjera for meg.

Røa.

— Begynte for 1 krone timen, minus skyss og diett!

Overingeniør Finn Nitter slutter om kort tid

— etter 45 år i vegvesenet

Navnet står ikke oppført i listen over nye pensjonister, selv om han «falt for aldersgrensen» i høst, overingeniør Finn Nitter ved anleggsavdelingen. Til daglig er han for det meste å finne på Stord, og i enda noen måneder fremover vil han være i arbeid der.

Veteran

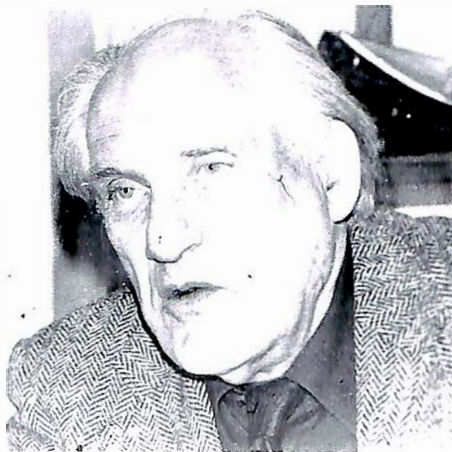
Med snart 45 år bak seg i vegvesenet i Hordaland, må han regnes blant veteranene.

— Joda, jeg begynte i Hordaland Veivesen 1. juni 1935, forteller Nitter. — Jeg ble midlertidig ansatt som teknisk assistent for 1 krone timen. Av dette måtte jeg betale skyss og diett selv i to år.

Nitter ble senere bestyrer for Sunnhordland avdeling av Hordaland Veivesen. Her utførte man alt, planlegging, anleggsdrift, lensmannen var ofte kasserer, og en hadde egne, kommunalt ansatte regnskapsførere. — I alt hadde vi 130 anlegg, med smått og stort, og vi drev alt i egen regi, forteller Nitter.

1.100 i arbeid

Største anlegget han selv har arbeidet på, var Kyrping—Fjæra, som ble drevet som ekstraordinært arbeid under krigen. Her var nesten 1.100 mann i arbeid. Her fantes én maskin, en gammel kompressor. 13 mindre tunneler ble drevet ved håndboring. — For 25 m² tunnel hadde arbeiderne fra 225 til 250 kroner mete-



ren. Da ble ammunisjon, borslit og redskapsslit trukket fra akkorden, husker Nitter. — Folkene klarte 2 1/2 til 3 meter salve hver annen dag.

Revolusjonen

Det var etter krigen revolusjonen innen vegvesenet tok til for alvor, og en gikk over fra manuelt til maskinelt arbeid. — Det har tekniske og driftsmessige fordeler, men miljømessig synes jeg der er både fordeler og ulemper. Nå er det slikt bråk på anlegget at vi ikke lenger kan ta 5 minutter til en prat med arbeiderne. Da uteavdelingene ble trukket inn i 1958 tapte vi nok en del kontaktpunkter utad. Jeg fikk heldigvis fortsette som distriktsleder i Sunnhordland, i det såkalte ytre

distrikt, (Stord, Fitjar, Bømlo) og har beholdt noen av de gamle kontaktene mine, sier Nitter videre. — For tiden arbeider vi her med ombygging av ytre stamlinje, som jeg en gang var med på å drive selv: Os—Tysnes—Stord—Sveio—Rogaland grense.

I løpet av 1983 vil omleggingen være ferdig på Stord, med gjennomgangstrafikken ledet utenom Leirvik og nytt ferjeleie på Skjærsholmane. Bare nå i desember skal vi levere 6 anlegg, blant andre tre miljøanlegg — gang- og sykkelveger.

Mer festivitas før

— Det har alltid vært en taknemlig oppgave å jobbe i vegvesenet, men det var nok mer festivitas over det den gang vi bygde veg til vegløse strøk, synes Nitter. — Vi var nok også langt mer suverene før, selv om vi blir beskyldt for å være det i altfor stor grad i dag. Den største forskjellen ligger nok likevel i arbeidsforholdene. I Kyrping laget vi 40 meter skjæring og 30 meter muring, og arbeiderne måtte klatre som geiter. Det hadde neppe blitt tillatt i dag. Vi lå dessuten i telt, og vi syklet, ja til og med rodde på anleggene. Jobben ble ren sport for oss, og konkurransemomentet spilte en stor rolle mellom arbeidslagene.

Nitter slutter av om få måneder, og det ser han fram til. — Da skal det bli tid til hytte, båt og hus, barn og barnebarn, sier han, men kan godt tenke seg en konsulentjobb om det skulle falle seg slik.

Røa.

Kurs i arbeidsleiing

Ullensvang i oktober

Det første kurset i arbeidsleiing for oppsynet vart halde på hotell Ullensvang i oktober. Kurset var inndelt i 2 periodar, kvar på 3 dagar, og vart leia av folk frå Statens Teknologiske Institutt.

Studiegruppa i oppsynsmannsforeringa tok initiativet til kurset, og opplæringsutvalet sto for det administrative. Kursform var førelesingar, gruppearbeid, og diskusjonar. Av innhaldet kan nemnast: organisasjonsutvikling, arbeidsmotivasjon, leiarstil, samarbeidstilhøve, instruksjon, arbeid i prosjektgrupper, funksjonsanalyse og planlegging av eiga tid.

Kursleiar var Egil Roalkvam frå STI.

I alt 15 oppsynsmenn og -assistentar tok del i kurset. To av anleggsstyrarane og personalkonsulenten var og med. Interesse for dette kurset er stor, og eit nytt kurs vert arrangert neste år.

K. Aldal

Sakshandsamaropplæring ved vegkontoret

Opplæringsutvalet ved vegkontoret sette 1.2. 79 ned ei gruppe som skulle arbeide

med eit kurstilbod for sakshandsamarar ved vegkontoret.

Grappa skulle vurderer saksområde, kursform, samarbeid med andre fylke m.m.

Desse har vore med i grappa:

Frå vegkontoret:

Sølvi Melsbø Narum

John Ellefsen

Bjørge Hestdal

Frå biltilsynet:

Arvid Nordvik

Trøndelagsfylka og Møre og Romsdal har hatt eit tilsvarende regionalt prøvekurs, og i slutten av mai fekk vi med ein observatør ved dette kurset. Vi kjem til å følgje det same opplegget.

Kurset er seinare gjennomgått i samarbeid med Vegdirektoratet og vil bli overlevert fylka som kurspakke.

Kurset er tenkt som eit kombinert internatkurs/gruppearbeid i arbeidstida og sjølvstendig arbeid i fritida.

Vi vil i størst mogeleg grad bruka forelesarar frå eigen etat, med tillegg frå spesialområde utanfor etaten. Kurset har vi tenkt å setja i gang saman med Rogaland og Sogn og Fjordane.

Av innholdet vil vi nemna: Offentleg forfatning/forvaltning, Vegvesenet si historie og organisasjon, samarbeid, sentrale lover, forvaltningsrett, personalforvaltning, økonomi/budsjett, arkivordninga, håndbøker og sakshandsaming.

Opplæringa blir eit tilbod til både tekniske og merkantile tenestemenn ved vegkontor/biltilsyn.

Vi reknar med å kunne starte i siste halvdel av 1980.

BH.

Kurs for anleggsbestyrere og distriktsledere

Vegdirektoratet har forberedt en ukes lederkurs for anleggsbestyrere og distriktsledere. Kurset vil bli holdt regionalt, og Hordaland og Sogn og Fjordane vil holde sine kurs i uke 10 og 12 i 1980.

Det vil bli gitt nærmere orientering om kurset i løpet av februar måned.

Søknad på kurs

Det er opplæringsutvalget som vurderer kurssøknader og foretar påmelding på eksterne kurs. Men før vi gjør dette, må vi ha en uttalelse fra avdelingsleder. For at søknaden ikke skal forsinkes, bør du derfor sende den via avdelingsleder for påtegning. Husk å sende med programmet.

Vi gjør også oppmerksom på at etter hvert som vi kommer i gang med intern kursvirksomhet, må deltakere på eksterne kurs være villig til å stå til disposisjon ved opplegg av egne kurs, som foreleser e.l.

Opplæringsutvalget

Intern informasjon — hva vil folk vite og hvordan?

Folk i driften har uttalt seg, svarene bearbejdes nå

Et utvalg som arbeider med intern informasjon ved vegkontoret, sendte i mai ut et spørreskjema til 2 anlegg og 2 vedlikeholdsområder. I skjemaet var det listet opp en rekke spørsmål som gikk på hva slags informasjon den enkelte fikk, hva han savnet og hva slags informasjon han foretrakk. Meningen er at svarene kan være til hjelp i gruppens videre arbeid.

Av i alt 100 skjema ble 32 besvart. Det hadde nok vært en fordel om svarprosenten hadde ligget litt høyere, men de som ikke har svart, er kanskje fornøyd med situasjonen slik den er?

Materialet er ikke bearbejdet ennå, men det viser klart at en del av den informasjonen som går ut fra vegkontoret ikke når fram til alle. Det gjelder spesielt referatene fra AMU og SU-møtene, og informasjon fra byggemøtene. Sannsynligvis stopper det hos oppsyn, tillitsmenn og eventuelt verneombud. Vi vil be om at alle referat og rundskriv blir slått opp på oppslagstavler på kontorene, i brakene e.l. slik at alle i hvert fall får sjansen til å lese dem hvis de er interessert.

Ellers kommer det klart fram at de fleste foretrekker informasjon ved muntlig kontakt, og det foreslås flere allmannamøter, byggemøter eller annen direkte informasjon fra folk fra vegkontoret.

For øvrig satte de fleste tydelig pris på bedriftsavisen og den informasjonen de fikk gjennom den, så vi får håpe at vi etter hvert blir istand til å øke antall nummer i året.

Det ser ut til at de ansatte i driften stort sett leser den informasjonen som

kommer ut, og at de er fornøyd med den slik den er. Selv språket har de fleste lite å utsette på, etter det besvarelsene kan fortelle.

MA/Røa.

Orientering for nytilsette

Behovet for å vita meir om vegvesenet generelt, og særleg om dei avdelingane ein kjem i kontakt med gjennom arbeidsdagen, har synt seg å vera stort. Første tiltaket for å orientera dei nytilsette betre, er heftet «Ny i vegvesenet». Neste skritt vart teke i høst, med orienteringsmøte for nytilsette over to dagar i september.

Alle som er tilsett etter nyttår ved vegkontoret og biltilsynet — i alt 25 — tok del i møtet. Representantar frå dei ulike avdelingane fortalte om si avdeling, og dagane vart avslutta med omvisning på avdelingane.

Tiltaket var eit prøveopplegg, og det vart sendt ut spørreskjema til deltakarane etterpå, for å få kommentarar, kritikk og framlegg til endringar i opplegget. Etter det svara fortel, kan nok ein del av programmet strammast inn eller endrast litt, men det såg ut til å vera semje om nytten av ei slik orientering.

Det er ennå uklart korleis orienteringa for nytilsette vil bli lagt opp i framtida, men ein vil ta omsyn til dei kommentarane som er komne inn så langt råd er. Det er meininga at det skal haldast slike orienteringsmøte to gonger i året.

Røa.

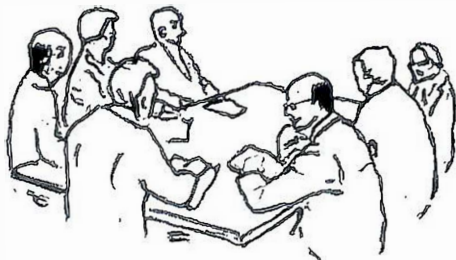
Arbeidsmiljøspalten

v/verneleder Bjørn Langedal

Arbeidsmiljøutvalget

Vi nærmer oss nå enden på funksjonstiden for medlemmene i arbeidsmiljøutvalget ved Hordaland vegvesen. Medlemmer til utvalget ble første gang valgt høsten 1977. Funksjonstiden er 2 år, og medlemmer til utvalget skal velges eller oppnevnes slik at de trer inn i utvalget fra årsskiftet.

AMU har i inneværende periode bestått av 3 representanter fra organisasjonene og 3 fra ledelsen. To av organisasjonsrepresentantene har vært fra Arbeidsmandsforbundet og en fra Oppsynsmannsforeningen. I den seinere tid har det vært diskutert om AMU skal utvides slik at flere organisasjoner blir representert. Dette har Arbeidsmandsforbundet sagt seg enig i, men det må drøftes med administrasjonen.



Verneombud

Også verneombudenes funksjonstid er 2 år ifølge Arbeidsmiljøloven. Høsten 1977 ble det i AMU vedtatt at de verneombudene som var valgt ved utgangen av

1977, skulle fungere fram til utgangen av 1979. Det vil derfor trolig være et stort antall verneombud på valg. Alle disse skal ha fått den opplæring som loven tilsier. Det vil derfor være ønskelig så langt det er mulig, å gjenvelge verneombud som har fått grunnopplæringen. Opplæring av verneombud og ledelse i verne- og arbeidsmiljøarbeid har påført vegvesenet store økonomiske uttelling, som belastes driftsbudsjettet. Vi bør derfor søke å begrense utgiftene ved fortsatt å bruke dem som allerede har fått opplæring som verneombud.



For øvrig vil jeg be om at valg av verneombud blir foretatt på alle arbeidsplasser hvor verneombudet har fungert i 2 år. Ved årsskiftet vil vi foreta en registrering av verneombud som skal fungere neste år. Vi vil i den forbindelse også be om å få opplyst om de valgte verneombud har gjennomgått grunnopplæringen.

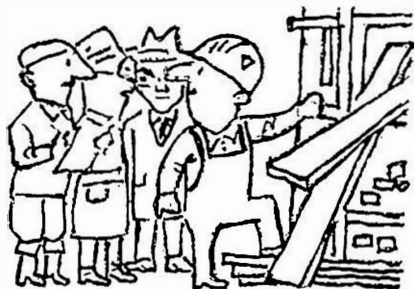
Arbeidsplassundersøkelse

En svært viktig del av verne- og arbeidsmiljøarbeidet er å kartlegge hvordan arbeidsmiljøet vårt er i forhold til de lover og regler som gjelder. For å få dette registrert må vi foreta en arbeidsplassundersøkelse. Vi har nå avsluttet et prøveopplegg for en slik undersøkelse. Opplegget ble gjennomført på 3 forskjellige arbeidsplasser, en i utedriften på anlegg, en i tunneldriften og en i vedlikeholdsdriften. Resultatene fra undersøkelsene og de forslag til forbedringer som kommer fram, er oversendt de respektive avdelinger til videre behandling. AMU vil så, på bakgrunn av administrasjonens forslag og det som kommer fram i undersøkelsen, følge opp saken.

Disse 3 undersøkelsene er selvsagt for lite materiale til å kunne foreta en samlet vurdering av standarden i arbeidsmiljøet ved Hordaland vegvesen. Den vesentlige hensikten har vært å prøve om det opplegget vi la opp til, var brukbart. Det synes som om opplegget har vært bra, og vi sender nå ut materialet på 15 nye arbeidsplasser. Når besvarelsene fra disse foreligger, håper vi å ha så pass mye materiell å arbeide med at vi kan få en pekepinn om hva som må forbedres og hva dette vil koste.

Det kan synes som om dette arbeidet går svært seint. Imidlertid er arbeidet så omfattende at det må ta tid. Derfor vil jeg be dem som får tilsendt materiell for å starte arbeidsplassundersøkelse nå, om å sette i verk de tiltak som de mener kan gjennomføres med enkle midler. Sett dere ikke ned og vent på reaksjoner fra oss som skal bearbeide materialet. Det er dere som kjenner problemene best og

kanskje vet best hvordan forholdene bør legges til rette for å oppnå et best mulig arbeidsmiljø.



Bruk av bilbelte

Ved kongelig resolusjon av 13. juni 1975 ble det påbudt at «enhver som har fylt 15 år og har legemshøyde 150 cm eller mer skal bruke bilbelte når han sitter i forsetet på en bil der godkjent bilbelte er montert».

Ved ny kongelig resolusjon av 21. september 1979, ble det fastsatt gebyr for å unnlate å bruke bilbelte. Gebyret, kr. 200,-, gjelder såvel fører som passasjer i forsetet. Dette er vel kjent for alle. Det som kanskje ikke alle husker, er at i vegvesenet har vi hatt påbud om bruk av bilbelter helt fra 1. juli 1973 for førere og passasjerer i varebiler, personbiler, busser og kombinerte biler. Fra 1. oktober s.å. gjaldt påbudet for større motorvogner som lastebiler og større kombinertbiler. Som naturlig er har vegvesenet som en veg- og trafikketat, vært foregangsfolk for innføring av bruk av bilbelter.

Etter at det ble bestemt å innføre gebyr for brudd på loven om bruk av bilbelte, har vi fått en del forespørsler om

når påbudet om bruk av bilbeltet *ikke* gjelder.

Påbudet gjelder ikke:

- Når bilen står stille
- Under rygging
- Under kjøring i garasje, på parkeringsplass, bensinstasjon, verkstedsområde eller lignende avgrenset område.
- Under kjøring i lav hastighet der vedkommende med korte mellomrom må forlate sin plass, så som under utdeling av post eller aviser, renovasjonsarbeid eller lignende.
- Når vedkommende har med legerklæring som fritar ham fra å bruke bilbeltet, f.eks. drosjesjåfører i tjeneste.

Det er svært få tilfelle hvor bilbeltebrukeren kan fravikes. Alle vi som er ansatt i vegvesenet bør ha et spesielt ansvar for å følge lover og regler i trafikken. Dette gjelder ikke minst påbudet om bruk av bilbelte. For det første sikrer vi oss selv, og dernest kan vi kanskje være eksempler overfor andre som er skeptisk til bilbelte.

Derfor oppfordrer jeg alle til alltid å bruke bilbeltet. Dersom det skulle forekomme tvil om hvorvidt påbudet gjelder eller ikke, vær da heller på den sikre siden, BRUK BILBELTET.

OBS! Beredskapskassene OBS!

Husk å smøre låsene på kassen. Sjekk for øvrig at innholdet er innlagt. Det er for seint når ulykken er skjedd.

Personalnytt:

Nye ved vegkontoret:

Otto Heldal, ingeniør, anleggsavdelingen.

Unni Børresen, halvdagsstilling, arkivet.

Svein Holmedal, ingeniør, maskinavdelingen.

Endringer:

Eystein Knag er tilsatt som avdelingsingeniør i ledig stilling etter H. Myrmel.

Steinar Omvik overtar ledig stilling etter Steinar Solberg fra januar 1980. I mellomtiden har Kjell Valle fungert som vikar.

Torgeir Eidsnes er ansatt i ledig stilling etter Nitter. I stillingen etter Eidsnes er Otto Heldal tilsatt.

Den ene av to ingeniørstillinger som er knyttet til engasjement, skal nå føres tilbake til kontoret og vil bli knyttet til planavdelingen. Dette gjelder Knut Bjørnevolls stilling.

Jan Ove Larsen, midlertidig hjelp ved vedlikeholdsavdelingen, er flyttet over til vegsentralen i Rådal.

Hildegunn Gausdal er flyttet til regnskapsavdelingen etter Gunn Haugland.

Biltilsynet:

Sissel Stuberg og Torill Hellesest er ansatt i ledige stillinger.

Sluttet:

Jane Omvik sluttet i august. Gunn Haugland har overtatt hennes jobb ved anleggsavdelingen.

Aasta og Harald Myrmel har sagt seg opp etter et års permisjon.

Arve Utnes sluttet i september.

Atle Jakobsen, avdeling for grunnerverv, sluttet i oktober.

Nye i driften:

Terje Gilje, oppsynsmann, Alf Skage, oppsynsmannsassistent, kokke Hilda Hallanger, kokke Gro Hallanger, kokke Brita Hallanger, alle begynt i oktober.

Sluttet:

Spesialarbeider Gunnar Ervik sluttet i juni.

Spesialarbeider Leif Bernes sluttet i juli.

Spesialarbeider Bjørn Svåsand sluttet i september.

Kontorassistent Bjørg Johanne Slette-mark sluttet i august.

Kokke Sigfrid Myster, kokke Kjersti Haukeland, kokke Borgny Kjetland, kokke Pernille Kjetland, alle sluttet i oktober.

Kokke Alfhild Haukeland, sluttet i juli.

Kokke Sissel Karin Skjerping, sluttet i august.

Renholdsbetjent Marta Eikemo, renholdsbetjent Liv Halvorsen, begge sluttet i oktober.

Døde:

Oppsynsmannsassistent Arne Myklebust, død 3/10-79.

Spesialarbeider Nils N. Hagen, død 28/8-79.

Nye pensjonister:

Spesialarbeider Normann Hilleren.

Spesialarbeider Alfred Fiskeseth.

Spesialarbeider Peder Førland.

Spesialarbeider Einar O. Husa.

Spesialarbeider Lars Steinaberg.

Spesialarbeider Arthur Sundal.

Spesialarbeider Sigurd Tufteland,

Spesialarbeider Guttorm Tupsjøen.

Spesialarbeider Alfred Wold.

Spesialarbeider Sigurd Nøpstad.

Spesialarbeider Edvard A. Mo.

Sjåfør Arne Skeie

Oppsynsmannsassistent Olav Frøkedal.

Spesialarbeider Normann Bokn.

Spesialarbeider Leif T. Holmedal.

Spesialarbeider Nils M. Ågotnes.

Spesialarbeider Johs. Mekeland.

Spesialarbeider Arne Hope.

Spesialarbeider Anders Hårklau

Oppsynsmann Knut Nestaas.

*

Det var ein uvanleg flaumdag, elvar og vatn steig til høgder ein sjeldan såg. Vatnet steig so det ogso fløymdde over noko av hovvedvegen.

Presten i bygda hadde vore i eit ærend der på staden og diverre parkert bilen på den gale sida av flaumvatnet som rann over veggen. Vegvaktaren stod der og såg på elendet og kunde ingen ting gjera. Det same gjorde ein bygdemann, ein stor og kraftig mann med langt hår og skjegg. Han hadde eit fotoapparat med seg. Vegvaktaren og bygdemannen var ikkje alltid like samde og det fall ikkje berre godord mellom dei. Presten hadde låge sko og visste ikkje korleis han skulle koma seg over til bilen. — Eg kan bera deg over på ryggen, seier bygdemannen, som hadde høge gummistøvlar på seg. — Og så kan vegvaktaren ta bilete av oss, sa han og leverte fotoapparatet til vegvaktaren. Men då sette vegvaktaren i ei av dei verste gloser han kom på i farten, og la til at han tok ikkje noko bilete av «Gamlerik» når han for med presten på ryggen.

Innsendt av Mikal Skår,
5687 Flatråker.

VI

GRATULERER



65 år:

Knut L. Nestaas 31/10-14
Theodor Solheim 12/11-14
Nils Askeland 21/11-14
Ingebrigt Solvang 25/11-14
Georg F. von Krogh 4/12-14
Einar Bjånesøy 19/12-14
Leonard Skråmestø 20/12-14

60 år:

Leif Johan Vatlø 11/12-19

50 år:

Tor Aksel Haslum 27/11-29

Siste vinter med problemer i Stalheimskleivene

Nyanlegget med Sivle- og Stalheimstunnelen tas i bruk til sommeren

Nytt og gammelt går hånd i hånd i Stalheimskleivene. Når den nye vegen tas i bruk sommeren 1980, vil de gamle, berømte svingene bli bevart og vedlikeholdt med riksvegstatus, men bare om sommeren. Den nye vegen får en stigning på maksimalt 7 prosent. Gamlevegen var med sine 20 prosents stigning landets bratteste riksveg. Dermed skal det omsider bli slutt på alle problemene trafikantene har hatt med å forsere denne strekningen, særlig vinterstid.

Den nye traseen er nesten 13 km lang, inkludert to tunneler på ca. 1.100 m hver. Vegen blir et ledd i stamvegen Oslo-Bergen. Etter en planperiode som varte fra midten av 50-årene og fram til sommeren 1976, ble første salve i øvre tunnel avfyrt i august 1976.

Svingene opp Stalheimskleiva ble bygd i 1840-årene og er utvidet flere ganger senere. Selve kleiva er 2 km



Slik tar tunneloverbyggene og den åpne veggstrekningen i mellom seg ut ovenfra. Bildet er tatt fra terrassen foran Stalheim Hotel. (Foto: VA).

lang, har 13 slynger og som nevnt en stigning på 20 prosent. For å beholde best mulig veggrep om vinteren har man valgt å ikke legge fast dekke på den. Ikke så rent få turister og vinterbilister er blitt stående fast i de beryktede svingene, og folkene på gården nede i dalen har hatt en god bi-inntekt på å komme trafikantene til unnsetning med traktor.

Det sier seg selv at strekningen er den dyreste å holde vedlike i hele fylket. Før Haukelivegen ble åpnet var dette den korteste helårsvegen mellom Bergensområdet og Østlandet. Så sent som i begynnelsen av 1960-årene gikk det faste langtransportruter denne vegen.

Strekningen fra Sogn og Fjordane



Det blir siste vinteren traktoren må stå klar for å hjelpe bilister som kjører seg fast i de 13 bratte svingene i Stalheimskleiva. (Foto: VA).



Småkongar

grense til Oppheim er en del av stamvegen Oslo-Bergen, og når utbyggingen gjennom Sogn er fullført og sambandet gjort landfast, vil en vesentlig del av trafikken mellom de to landsdelene gå denne vegen.

Tunnelene er drevet ovenfra og nedover, stikk i mot det vanlige, fordi mas-sene skulle fraktes tilbake til Oppheim.

Den øverste av de to tunnelene ble påbegynt i juli 1976 og ble drevet på tre skift med en 4 boms trykklufttrigg. Tunnelene er drevet med kilkutt. Inndriften pr. salve var i gjennomsnitt 3,60 m.

Gjennomslaget for den første tunnelen kom i mars 1977, og anleggsarbeidet mellom tunnelene tok til. Området hadde ikke vært tilgjengelig før. Terrenget var vanskelig og ekstra lange rasoverbygg/portaler var nødvendig. Et ras knuste forskaling og stålbuer til den øverste portalen fullstendig en natt, heldigvis uten at noen kom til skade.

Drivingen av den nederste tunnelen tok til i juli 1978, og gjennomslaget her skjedde et år senere, nemlig sist sommer. Fjellet i tunnelen har vært relativt dårlig, slik at omfattende sikringsarbeider har vært nødvendige. Under drivingen av tunnelene ble det tilsammen satt opp ca. 2000 bolter. Under etterarbeidene regner en med å få behov for enda 3.000 bolter. Bemanningen på anlegget har variert mellom 8 og 24 mann.

Denne vinteren blir altså den siste med trafikkproblemer i Stalheimssvingene, og fra neste sommer vil både trailere og campingvogner kunne ta seg fram fra Gudvangen og over Stalheim uten vansker.

hadde me i mange landsdeler for nokre hundre år sidan. Så kom danske embetsmenn og overtok. I dag har me byråkratar eg teknokratar med makt — og dei brukar den dessverre ikkje så demokratisk som ønskjeleg — i alle høve ikkje i ein etat som er utanfor reformene i lokalforvaltninga. Der gjeld ikkje folkeviljen, men teknokrati-byråkratiet. Når Stortinget har vedteke Norsk Vegplan I og II er det jamt slutt på demokratiet.

I småkongetida var det ride- og gangvegar mellom gardar og mellom grender. Dei vart kjerrevegar. Men så kom bilen og teknikken og kravde plass som bygder og også byar har protestert mot til fånyttes. Teknokratane lagar vegplanar etter billegaste alternativ på kort sikt — bygdevegen gjennom busetnaden.

Ber ein om nytt vegsamband der alle veit staten kjem til å byggja riksveg — så får ein kanskje napp mot å ta halve kostnaden. Det vert då kalla fylkesveg inntil vidare. Dei folkevalde her i distriktet har røynsler for kva det kostar å byggja framtidige riksvegar for staten. Ein har og røynsler for kva det kostar å stå på ein demokratisk rett til planval som gjeld framtida for lokalmiljøet. Godtek ein ikkje teknokratiet sine planar, flytter gjerne byråkratiet løyvingane til andre anlegg eller let dei liggja. Det er folk med statsløna makt som framleis kan seia: Skje min vilje — elles skjer det ingen ting.

Det trengs ei demokratisering av vegstyresmakta.

(Leiar i «Hordaland», Voss, i okt.)

— men før var bygdefolk glade for at dei fekk veg til si byggd. .

Red.

SPORT

VEGCUPEN 1979:

Hordaveg nummer to i sin pulje

Årlig arrangeres det en fotballturnering for vegkontorene og Vegdirektoratet. Lagene er inndelt i 5 kvalifiseringspuljer, der vinnerne går videre til sluttspill sammen med arrangøren av sluttspillet.

Vi var i år i pulje 4 sammen med Vestfold, Buskerud og Telemark, og kampene ble spilt i Porsgrunn. Bedriftsidrettslagets formann, som selv ikke kunne være med, tenkte kanskje av den grunn mer på økonomi enn på det at vi andre helst skulle oppnå et godt resultat. Dette førte til at Hordavegs stjernespillere ble stuet sammen i et minimalt antall biler. Etter en del omveier, grunnet mindre egnet kartverk (i vegkontorets 7.sans), kombinert med mangelfull skilting, kom vi endelig fram til Skien Sportell. Vi ble godt mottatt, men deretter henvist til et møterom hvor det for anledningen var utlagt 15 madrasser. Jeg vil ikke påstå at dette har hatt betydning for resultatet, men som andre topplag har vi tro på virkningen av en mer komfortabel oppledning.

Etter at kampene er spilt, arrangeres det tradisjonelt bankett og hyggelig samvær. Som en nyttig opplysning til dem som måtte ønske å delta neste år, finner jeg grunn til å understreke at dette altså foregår *etter* at kampene er ferdigspilte, og ikke kvelden i forveien. Enkelte hadde nok misforstått dette, noe som kanskje førte til at vi ble en del undervurdert av

de andre lagene da de så oss entre banen...

Kampene skulle spilles på gress, noe en bergenser ikke er for godt vant med. «Tråkk ikke på plenen» står det på de fleste brukbare gressmatter vi har vært i nærheten av. Det så ut til at en del av spillerne våre hadde dette i tankene, og bevegelsene ble deretter. I hvert fall var vi det eneste laget som måtte behandle en spiller for solbrenthet på lårene.

Resultat:

Telemark—Hordaland 0-0

Vestfold—Hordaland 5-0

Buskerud—Hordaland 0-1

Forklaringen på det store nederlaget mot Vestfold mener vi lå i et meget kraftig og kortvarig skybrudd som brakte oss ut av balanse. Vi er jo vant til å ha slike hele dagen. Jeg vet imidlertid ikke om spillerne fra Vestfold godtok denne forklaringen.

Vestfold ble til slutt puljevinner, mens vi endte på 2. plass.

Turneringen ble avsluttet med hyggelig samvær, og vi takker Telemark for et godt opplagt arrangement.

Sluttspillet ble i år arrangert av Akershus. De kvalifiserte lagene ble inndelt i to puljer. Puljevinnere ble Rogaland og Vegdirektoratet. Finalekampen ble vunnet av Rogaland med 3—1.

Vi gratulerer.

Oppmannen

Populært bilrebusløp

Eli Bruknaap & Co. vant overlegent

Bedriftsidrettslaget inviterte onsdag 5. september alle ved vegkontoret til bilrebusløp for første gang. Ved starten var det møtt fram 16 biler med tilsammen ca. 50 deltakere. Rebusene var laget av Arild Hegrenæs, og var av varierende vanskelighetsgrad. Ved siden av de 15 rebusene ble hvert lag bedt om å forevise en gammel, gul tikroneseddel ved målpassering, og det var forbausende å se hvor mange pengesamlere vi har i vegvesenet.

I kantinen ble det servert rundstykker, tebrød, kaffe og brus i ventetiden før resultatlisten forelå, og premieutdelingen kunne ta til.

Da optellingen var unnagjort viste det seg at Eli Bruknaap hadde vunnet en suveren seier. Med seg i bilen hadde hun Erling Hope, Liv og Ernst Tore Langeland. Vi gratulerer!

Resultatliste:

1. Eli Bruknaap	11 prikker
2. Ola Kroken	66 prikker
3. Kjell Hodneland	86 prikker
4. Olaf Bockman	96 prikker
5. Gunnar Kråkenes	104 prikker
6. Odd M. Hansen	107 prikker
7. Kristen Oen	135 prikker

8. Svein Erik Kringstad	162 prikker
9. Gunn Nordvik	174 prikker
10. Turid Morvik	189 prikker
11. Morten Henriksen	197 prikker
12. Dagfinn Notnæs	240 prikker
13. Aslaug Amundsen	244 prikker
14. Erling Pettersen	267 prikker
15. Garder Monsen	386 prikker
16. Siri Larsen	450 prikker

For de som ikke var med på rebusløpet (men som stiller opp neste gang), gjengir vi her oppgavene i sin helhet med riktig løsning.

Post 1: m m m

Post 2: han valgte seg april

Post 3: ungarstredet

Post 4: DLX11 (sjette del)

Post 5: Hvor to svensker møtes som begge ble kjent for sin innsats på det mellomfolkelige området.

Post 6: trollsporet

Post 7: Stutum + hadde ÷ e + forbindelse + tet

Post 8: «vømmøl» ÷ el + fra Bodø ÷ e + harpiks ÷ a + 2 artikler

Post 9: Tre biler med manuelle gearkasser har tilsammen..... Reis til den ene.

Orientering

Leiv Haugland fra Hordaveg er blitt bedriftsmester i orientering i år. I hard konkurranse med tre løpere fra Fiskeridirektoratet vant han den lange løypen på 4 km på tiden 41.48 — 18 sek. foran nestemann.

- Post 10: (styrke 9-11) s + eng. port.
 Post 11. Gullet
 Post 12: Gaten er oppkalt etter kong Sverres soldater
 Post 13. Tønne-maker + trang ÷ 1 % fra Ålesund + t
 Post 14: Ibsenfigur ÷ n + stolen
 Post 15: By + revyskuespiller med ak-sent + rom

Riktig lø-sning:

1. 3 M
2. Bjørnstjerne Bjørnson
3. Frimannsmauet
4. Sukkerhusbyggen
5. Kryss Dag Hammarskjøldsvei/Folke Bernadottesvei
6. Jutul-faret
7. Sandeidbrotet
8. Vadmyrveien
9. Nipedalen
10. Stormsgate
11. Eldorado
12. Birkebeinergaten
13. Bøckersmauet
14. Bradbenken
15. Bergen Justerkammer

Vi vil til slutt få takke Audhild og Britt for at de sa seg villig til å hjelpe til i kanti-nen.

K. Dalen

Vi flytter på oss igjen...



Flytting er ikkje noko nytt for dei til-sette på vegkontoret. Det siste som er skjedd, er at «avdelinga for grun-nerverv», har fått nye kontor i C. Sundtsgt. 50.

Dei tre juristane er flytta ned i 3. etasje, der og anleggsseksjonen får nytte ledig plass fram til vi får nye stillingar og treng meir plass (ikkje før 1981). Informasjonskonsulenten er flytta opp i 7. etasje, i det eine av juristkontora, medan representanten frå Riksrevisjonen som no jobbar ved vegkontoret, har teke over det andre.

Arkivet tek over kontoret som in-formasjonskonsulenten har hatt i 5. etasje, og Janne Takvam, som skal gjere arbeid for vegsjef, driftssjef og administrasjonssjef, skal sitje her.

Storrommet i 4. etasje der anlegg i dag har anleggsarkivet og delar av driftsplanseksjonen, skal gjerast om til møterom.

GOD JUL



**til alle
«Veg i Vest»-lesarar!**



**Frist for innsending av
stoff til neste nummer:
15. JANUAR 1980**

Adressa er: «Veg i Vest», Hordaland Vegkontor,
C. Sundts gt. 64, 5011 Nordnes.