

Veg i

West



BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET | HORDALAND



Nr. 1 1980 Årg. 4

Redaktør:
Ragnhild Øverland
Arnesen

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

Opplag: 2.000

Forsidebilde:

En dagligdags situasjon for dem som bor i Åsane. Bildet er fra Øyjordskryset. Planene med forslag til løsninger for nordre innfartsåre har nettopp vært presentert offentlig. I samband med dette har Vegkontoret hatt en større informasjonskampanje, bl.a. med informasjonsfoldere til 21.000 husstander, plakater/bilder der hvor planene var utlagt, og informasjonsmøter. Vi venter med spenning på resultatet.

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

INNHold:

	Side
Kven er vi?	3
Harde tider i vente	4
Vegarbeid i Hordaland 1980	7
Byggeprogram — vedlikeholdet	11
«Driftsnytt»	13
Vellukka fellesskap	14
Biltrafiken ødelægger veiene —	15
Kapasitetsvanskar —	16
Samferdselsstyret	17
Minneord	19
Hovedtillitsmannens 3 min.	20
Gløtt fra biltilsynet	21
Vegvesenets historie samles	23
Kjære vegsjef!	24
Populær vegopning	26
Nyevegen Orfallet — Festtangen	26
Ordet fritt	27
Nybygget i Fyllingsdalen	30
Reduksjon av vedlikeholdsdistrikta	31
Utbygging av vegsentralen	32
«Vossamøtet» 1979	33
POU-arbeidet	34
Bruer for tunge aksler —	35
Selbjørn bru opna	38
Kursspalten	39
Velferdsmidlane	39
Arbeidsmiljøspalten	40
Hyttene	42
Frå den meir festlege sida —	43
Sport	44
Personalnytt	46
Vi gratulerer	47

Kven er vi?

*Kven vi er? Dei fleste vil nok stille seg temmeleg uforståande til spørsmålet i første omgang. Det kan då ikkje vera tvil om det! Men når vi kjem til svaret, vil vi oppdage at så enkelt er det ikkje likevel. Er vi «Hordaland Vegkontor», «Statens Vegvesen», **berre** vegkontoret eller vegvesenet, eller «Statens Vegvesen, Hordaland Vegkontor»? Og kva med vegstasjonane, som er sentrale ledd i vår verksemd med den breide publikumskontakten dei har? Og vegsentralen?*

*For den som jobbar ved kontoret i byen er det ei sjøvsagt sak: han/hø er tilsett ved Hordaland Vegkontor. For dei som er ute i drifta — og det er dei fleste — er det nesten like sjølv sagt, dei er **vegvesenet** sine folk. Kva er rett og kva er galt? Nei, det er ikkje godt å seie. Og kva tid skal vi nytte «Statens Vegvesen»? Det har synt seg at mange trur vi er ein fylkesetat, ikkje tilsette i staten.*

Identitetskrise kan vi ikkje akkurat kalle det — dei færraste har vel tenkt større over spørsmålet. Det er likevel teke opp av eit utval, nedsett av Vegdirektoratet, som det siste året har vurdert informasjon og informasjonstiltak i vegvesenet generelt. I arbeidet sitt har dei støtt på spørsmålet, og m.a. problemet for folk som skal ha tak i oss over telefon. Kva skal dei slå opp på i telefonkatalogen — V, S eller H — eller noko anna? Utvalet har teke til orde for at vi kan hende bør samle oss om ei felles nemning, for å gjere det lettare både for oss sjølv og for publikum å identifisere etaten vår. Innstillinga frå utvalet kjem frampå våren — i mellomtida etterlyser vi synspunkt på spørsmålet: Kven er vi eigentleg, kven bør vi markere oss som?

Red.

— Harde tider i vente for vegvesenet!

Veg i Vest intervjuar vegsjefen ved ein milepel

Det dreier seg ikkje om det antall mil med veg han har ført fram gjennom fylket i 25 år i vegvesenet, men det faktum at han sjølv fyller 50 år den 13. mars — og 50 år er jo ein milepel, vert det sagt.

Josef Martinsen tok til i vegvesenet i Hordaland i 1954. Han fekk tilbod om ei stilling som assistentingeniør II, og måtte velja mellom betre betalt jobb i Trøndelag og skikkeleg bustadtilbod i Bergen. Etter litt press oppnådde han assistentingeniør i-stilling — i lønnsklasse 10, fortel han.

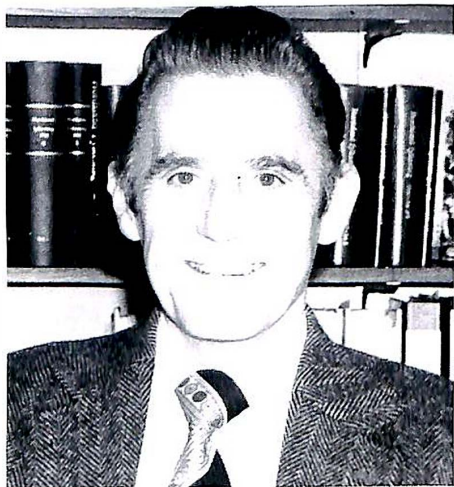
— Eg har forresten teke diplomoppgåva mi på vegen frå Danmarks plass til Minde. Trikken skulle passast inn den gongen, og det var ikkje lett! Eg hadde og med gang- og sykkelveg.

Vegsjef frå -72

Frå våren 1972 blei Josef Martinsen vegsjef i Hordaland fylke etter Bjørnstad.

— Det vert sagt at du alltid har vore «anleggsmann»?

— Det er rett at eg har arbeidd mest med anlegg, totalt sett, men eg begynte med planlegging. Første anlegget mitt var Isdalsstø — Knarvik med ferjekai — det varein av dei siste vi bygde i eigen regi. Neste pro-



sjekt blei Alversund-brua, som ikkje hadde vore hengjebu om ho vart bygd i dag.

Planlegginga vareinklaren den gongen. Vi gjorde alt arbeidet ute i marka. Først etter 1961 fekk vi gode kart. Kartbruken har ein svakhet — ein vert ikkje lenger så godt kjend med folk i området der vegen skal gå, og har mist noko av lokalkunnskapen.

Då eg skulle ta fatt på vegen frå Duesund til Sogn grense, ante eg ikkje noko om den delen av Masfjorden frå før. Men alleide på båten nordover fekk eg mange tips av folk frå distriktet, som heile tida synte stor interesse for den nye vegen.

Pliktarbeid

— Noko dei færraste veit, er at 70-80 prosent av vegnettet i Hordaland er bygd av oppsitjarar. Det er dei som har lagt grunnlaget for det vegnettet vi har i fylket i dag, peiker Martinsen vidare på. — Dei vart pålagd pliktarbeid på 20-30 dagsverk pr. bruk, ja, ein skilde hadde heilt opp til hundre dagsverk. Hadde dei ønskje om veg, t.d. for å transportera mjølk og andre landbruksvarer, måtte dei ta fatt sjølv, elles vart det ingen veg. Det vart billeg vegbygging av det, men det tok gjerne frå 20 til 40 år å bli ferdig med ein vegstump. Særleg i Nordhordland

består det sekundære vegnettet av slike vegar. Det vanlege var at fylket dekte 2/10 av kostnadene, kommunen det same, og oppsitjarane vart pålagd opptil 6/10 og fri grunn. Frå 50-åra fekk dei høve til å tene ein liten slant på arbeidet — *etter* at dei hadde betalt si skyld til det offentlege. Fylket har seinare teke over vedlikehaldet på det meste av desse vegane, medan dette og var pliktarbeid før. Det fanst døme på at folk måtte reisa langt — gjennom veglause strøk — for å komme fram til den vegen dei skulle halda ved like.

Det er underleg å samanlikne dette med dei krava og klagene vi blir møtt med i dag. Den gongen hadde dei verkeleg grunn til å klage!

Med veglova frå 1963 forsvann pliktarbeidet, som eigenleg var eit særsyn for Hordaland. Talet på anlegg vart redusert frå 500 på det meste, ned til ein brøkdel, det vart bygd mindre veg, men planprosedyren vart vanskelegare, og kvart prosjekt kravde meir arbeid.

Revolusjonerande

— Kva meiner du er det viktigaste som har skjedd vegvesenet av det du sjølv har vore med på?

— Det er at vi gjekk over til maskindrift på anlegga. Vi fekk kompressorar som gjorde slutt på handboringa, og vi kjøpte gravemaskinar og slapp å laste med handkraft.

Første heilmekaniserte anlegg var Flyplassvegen. På bygdevegane gjekk det føre seg på gamle måten fram til 1963!

Når det gjeld vedlikehaldet, så har olje-grusen redda vegvesenet. Utan den ville vi ha vore ti år tilbake i tida. Trafikken auka så fort at grusvegane ikkje hadde ein sjanse til å tola det, og asfaltdekke krev så mykje meir førearbeid at vi aldri ville ha makta å leggje det på alle fylkesvegane.

På plansida har 1/5000-kartet vore ei veldig vinning. Det gjev god oversikt over tereng og dels over boniteten i jorda. 1/1000-

kartet er sjølv sagt endå betre, men eg ser fåren for at vi blir ekspertar på kart, medan vi misser kontakten med naturen. Ambisjonsnivået når det gjeld sjølve planen må ikkje bli så høgt at vi gløymer at vegen likevel er det viktigaste.

— Har vegvesenet mista kontakten med omgivnadene generelt sett?

— For politikarane var det nok lettare å halde oversikta over vegvesenet før. I dag er vi fleire, skiftar oftare og blir ikkje så grundig kjende i distriktet som før. Folk ute føler dette, og vår oppgåve er å løyse dette, m.a. ved informasjon.

«Stat i staten»

— Mange har oppfatta vegsjefen som «småkonge», og vegvesenet som ein stat i staten. Kva for makt har vegsjefen?

— Vegvesenet si oppgåve er å lage framlegg for politikarane. Det er ikkje alltid lett for dei å ta stilling til sakene. Politikarane kan vanskeleg snu opp-ned på framlegget, men i konkrete saker gjer dei ofte endringar. Dei har den politiske styringa, og den er blitt lettare å følgje opp etter at vi fekk Norsk Vegplan.

— Får vegsjefen i praksis igjennom det meste?

— To ting tyder på noko anna: 1. Vi får ikkje dei midlane vi meiner samfunnet burde satse på vegsektoren — her blir vi ikkje høyrte, og — 2. når det gjeld bruk av dei midlane vi får, skjer det ein gjensidig påverknad mellom vegvesenet og politikarane. Planmessig ligg tyngda hos politikarane, og realiteten er at dei har større påverknadskraft overfor oss enn omvendt.

Vegsjef/politikar

— Vegsjefen må då vera litt av ein politikar også?

— I ein del situasjonar er ein nok det. Politikk er «mulighetenes kunst» vert det sagt. Med dei rammene vi har, må vi gå på det som er *mogleg*. Det *kan* bety at vi må gå på akkord med våre prinsipp som veg-

HARDE TIDER I VENDE

byggjarar, at vi ikkje alltid kan nytta den beste løysinga. Hovudtanken må vera at vi alltid freistar å gjera det som er best for samfunnet — å la vera å gjera noko er i alle fall *ikkje* bra for nokon.

Alvorlege problem

— Trafikksituasjonen i Bergen er vel den store hovudverken i åra som kjem?

— Ja. Vi vonar no å komme i gang med innfartsårene i Bergen. Dette vil dei næraste åra krevje store delar av midlane i høve til fylket elles. Når det gjeld transportsituasjonen i Bergen totalt, er det klårt at vi får inga løysing om vi skal operere innfor dei rammene vi har no. Berre dersom vi kan budsjettera utanom rammene, t.d. ved bompengar, har vi sjanse tli å få bygd ut innfartsårene til Bergen.

— Vil det seie at Hordaland Vegkontor no står framføre ein krisesituasjon?

— Det er sterkt sagt. Vi har to alvorlege hovudproblem for Bergen: fri framkomst og trafikksikring. Her har vi fått gjort for lite dei siste ti åra.

Første vilkår for å redusere trafikkulyk-kestalet for Bergen er utbygging av innfartsårene. Men det krevst mykje meir. Eg ser parkeringstilhøva som den verste fåren. Her må det heilt andre og strenge restriksjonar til. Sjølv har eg mykje til overs for bussjåførane som aksjonerer.

Katastrofe

— Kva verknad vil dei økonomiske nedskjeringane ha for vegvesenet i Hordaland i åra framover?

— Frå 1978 til 1980 har vi hatt ei reell nedgang på 40 mill. kr. Dersom dette held fram og biltrafikken framleis utvikler seg som no, vil det bli *katastrofe!* Det vil oppstå kolossale hol som ikkje kan dekkjast!

Situasjonen kan bli verre i Hordaland enn i andre fylke. Årsaka er at vi ikkje er ferdige med dei nye vegane, og vi ligg om lag 10 år etter Austlandet når et gjeld utbetring av det gamle vegnettet.

— Kva utslag vil det gje?

— Vi blir nøydd til å redusere serviceni-vået på vegnettet. Mellom anna kan vi ikkje som no stadig ta opp nye oppgåver dersom vi ikkje kan dekkje primære behov, som sikring av dårlege murar, etc.

Vinterstorm i vente

— Og for personalsituasjonen i vegvesenet?

— Vil det bety ein total nedgang. Til no har bemanninga auka inne og gått ned ute. Vi kan ikkje rekne med at auken på kontora skal halde fram — det kan berre skje dersom vi må ta over oppgåver som vegdirektoratet har i dag.

Vi ventar at kommande vinter blir den hardaste for oss. Likevel trur eg ikkje vi treng seie opp folk. Eg reknar med at vi kan ri stormen av ved naturleg avgang, og ved å setje folk til arbeid som ikkje trekkjer så store midlar. Vi må vera varsame med bruk av entreprenørar. Det er og vesentleg kor mykje midlar vi kan få av fylket.

— Vinn vegsjefen stort meir enn å gå i møter?

— Nei. På kontoret får eg stort sett berre fred i helgane. Og har eg fri mellom alle møtene, er ein tur på fjorden — i ein fredeleg robåt — det beste eg kan tenkje meg ein sumardag.

Vegsjefen er bortreist på dagen, etter det han seier sjølv er det det mest fornuf-tige ved eit slikt høve.

Røa.

VEGARBEID I HORDALAND 1980:

Opning av nye vegar vil prega året

Mange store prosjekt klare til anleggsstart i år

Trass i stadige nedskjeringar og trongare anleggsbudsjett enn nokon gong før, har anleggsavdelinga ved Hordaland Vegkontor ei rekkje oppgåver å ta fatt på også i 1980. Vi skal her forsøke å gje ei oversikt over kva som skjer av vegarbeid rundt om i fylket i år.

Kva for anlegg tek vegvesenet fatt på i år?

Rv 14 Eidsvåg — Vågsbotn

— her vonar vi å komme i gang mot slutten av året. Anlegget går fram til bussgarasjane i Ervik og vil koste vel 23 mill. kroner så langt, inkludert støydempende tiltak og grunnerstatningar.

Totalt vil den nye riksvegen gjennom Åsane, fram til Vågsbotn, komme på om lag 145 mill. kroner for tofelts veg med klargjering for fire felt.

E 68 Fjøsanger — Hop — Rådalsskiftet — Skjønet vert rettskraftig i vår, dersom det ikkje vert anka. Vi vonar difor på anleggsstart i mai/juni i år. I første omgang skal Troldhaugtunnelen gjerast ferdig, det skal byggjast ein arm til Hopsbrua, og jernbanelina mellom Hop og Fjøsanger skal gjerast klar for reversibel køyring. For første byggjetrinn frå Sørås til Fjøsanger reknar ein ein totalkostnad på rundt 50 mill. kro-

ner, med to køyrefelt frå Sørås til Hop, tofelts veg til Hopsbrua, eitfelts reversibel veg frå Hop til Fjøsanger langs jernbanelina og ein del omleggingar på Hop og Fjøsanger.

Parsellen kan truleg takast i bruk i 1982. Heile motorvegen frå sør er rekna til om lag 156 mill. kroner med to køyrefelt, 212 mill. kroner med fire køyrefelt.

Rv. 556 Birkelandskrysset

Arbeidet tek til våren 1980. Krysset skal formast som to T-kryss med terminal for busskorrespondanse.

Rv. 561 Solsvik — Misje

Her reknar vi med å ta til med tilførsleveg til brua på Solsviksida til sommaren.

Vi vil og ta oppatt og fullføre det halvferdige anlegget mellom *Hauglandshella og Davanger på rv. 562* på Askøy. Anlegget vil venteleg vera ferdig i 1982.

På rv. 14 mellom Matre og Sogn og Fjordane

vil vi ta fatt på tunnelen gjennom Matreberget, som skal vera ferdig i 1982.

Rv. 7 Eidfjord — Brimnes

her tek vi fatt på Erdal bru i byrjinga av 1980.

Rv. 7 Vallavik — Granvin

etter planen er anleggsstart sett til som-

VEGARBEID I HORDALAND I 1980

maren i år, men saka er ennå ikkje vedteke av Stortinget (pr. 1/2-80).

E 68 Norheimsund

Vi tok her til med vegutviding og miljøarbeid langs E 68 i februar.

Nye fylkesveganlegg:

Haukedal — Morvik

Her vonar vi på start til hausten 1980.

Åstveit — Indre Morvik

Arbeidet på fortau/mindre utviding av vegen tek til i desse dagar, og skal vera ferdig til hausten.

Rolfsvåg — Os grense

kjem i gang til ferien 1980.

Lønningdal — Samnanger gr.

Er kome i gang frå nyttår.

Veg til øyane vest for Sotra

Arbeidet med Langøyvågen bru tek til i vår.

Tysse — Kleiveland

— anleggsstart til ferien 1980.

Årvik — Årsand i Kvinnherad

— arbeidet tek til etter ferien i år.

Fleire anlegg vert ferdige i 1980.

Rv 13 Svabakken — Vaksdal

— vegen skal opnast for trafikk hausten 1980. Ein del arbeid står att. det blir ikkje ferdig før i 1982.

E 68 Haga — Ådland

— vert opna for trafikk hausten 1980. med anlegget skal vera endeleg fullført i 1982.

E 68 Gullbotn — Trengereiddal

— den øvste delen av Trengereidbakkane kan takast i bruk til sommaren.

E 68 Tunes — Indre Arna (Arnanipatunnelen) og Indre Arna — Espeland

— skal etter planen vera ferdig til bruk i oktober/november 1980. Dette gjeld og resten av strekninga mellom *Vågsbotn og Indre Arna* (frå Festtangen).

Rv 546 Selbjørn bru

— vart opna 11. februar.

Rv 14 Ostereidet — Vikanes

— strekninga vert opna for trafikk til påske i år, men fram til 1981 vil det framleis vera noko arbeid igjen på strekninga mellom Eikefet og Vikanes.

Rv 564 Holme — Fløksand

— og fylkesvegen Dalstøvegen — Holme, skal vera ferdig hausten 1980.

Rv 568 Lervåg ferjekai

— vert ferdig i år.

Rv 14 Mannavatn — Drange

(Drangeparsellen) — vert opna for trafikk til ferien i år.

Rv 14 Leirvik Nord — Førland

— vert opna til ferien.

Rv 14 Hamnegata i Leirvik

— arbeidet vil vera fullført i 1980.

Rv 7 Fossli — Sæbo

— tunnelen som er i arbeid i Måbødalen vil verta opna for trafikk til sesongen 1980.

E 68 Stalheim

— den nye vegen vil bli opna til ferien 1980.



Frå arbeidet på den nye vegen forbi Statheimskleivene som blir opna i år.

Mindre restarbeid skal vera fullført i 1981.

Rv 550 Grimo — Utne

— blir teken i bruk i løpet av året.

Fylkesvegar:

Veg til Mangerøy

— blir ferdig i vår.

Isdalstø — Sva

— blir fullført i vår.

Mollandseid — Krossleite

(Masfjordvegen)

— skal opnast til ferien i år.

Større anlegg som er i arbeid i 1980:

Rv 14 Hagelsundet bru

— skal vera ferdig rundt årsskiftet 1981/82.

Rv 555 Loddefjord gravplass —

Brevikskiftet

— parsellen skal opnast til ferien neste år.

Rv 13 Gaupholm — Øpstebø

— arbeidet er i gang, men det er fåre for at det må sluttast av i løpet av året på grunn av manglande midlar.

Rv 14 Trongaste — Vabakken

(bak Lønningsåsen, Leirvik) — arbeidet frå Trongaste til Lønning går nå i kommunal entrepriser. Vegvesenet håper å komme i gang med strekinga fram til Vabakken over ferien. Parsellen skal vera ferdig i 1981.

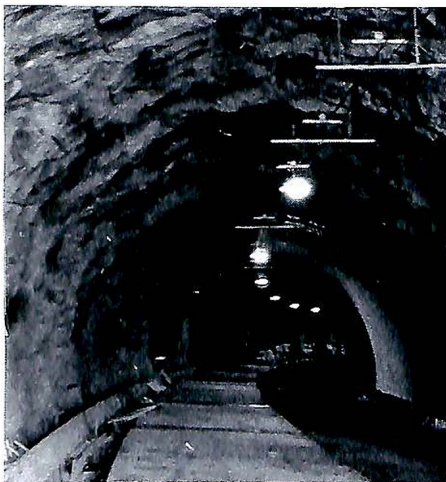
Rv 544 Sunde ferjekai

— skal vera ferdig til sesongen 1981.

E 76 Fjæraparsellen

— skal vera ferdig i 1982.

VEGARBEID I HORDALAND I 1980



Mange nye tunnelar kan takast i bruk i år. Biletet er teke under arbeidet på vegen forbi Ytre Arna.

Fylkesveganlegget mellom Vallavik og Djønno vil verta opna i 1981.

Trafikksikring og bussprioritering:

Rv 14 Kalandseid — Nesttun
— busslommer i arbeid våren 1980.

Rv 14 kollektivfelt i Årstadveien
— det er von om å komme i gang i 1980.

Rv 14 Vågsbotn — Steinestø
— arbeidet med gang- og sykkelsti skal fullførast.

E 68 Inndalsveien
— bussprioritering skal vera klar til sommaren.

Rv 553 Rådal — Fana kirke
— gangvegen skal vera ferdig til sommaren.

Rv 554 Nesttun — Flesland flyplass
— gangveg er under arbeid på strekninga.

Rv 557 Straume — Bjørndalstræ
— gangvegen mot Straume vert fullført.

Rv 14 Frugårdsbotn — Hystad
— trafikksikringsarbeid tek til våren 1980, og fotgjengarovergang vert no bygd ved Leirvik barneskule (rv 545).

Rv 46
— miljøarbeid er i gang i *Røldal* og *Tysse-dal sentrum*.

På *rv 550 ved Eitrheim* vert trafikksikringsarbeid utført, og på *rv 551 i Norheim-sund sentrum* vil trafikksikringsarbeid komme i gang i løpet av våren.

Fylkesvegar:

Håkonsvern — Alvøy
— utbetnings- og miljøarbeid er i gang. Arbeidet skal vera avslutta hausten 1980.

Folke Bernadottes veg
— trafikksikringsarbeid skal vera fullført til hausten.

Skålevikskrysset
— fotgjengarundergang skal vera ferdig i vår.

Minde Allé
— miljøarbeid skal vera avslutta i vår.

I *Sædalsvegen* vil vi ta til med sikring av vegen for fotgjengarar til våren.

Eidsvågneset
— gang- og sykkelveg vil bli ferdig i løpet av 1980.

Byggeprogram 1980 for vedlikehaldet

Løyvingane til vedlikehaldet av riks- og fylkesvegane i 1980 er i alt på 160.5 mill. kroner — fordelt med 85.2 mill. kroner til vedlikehald av riksvegane og 75.3 mill. kroner til vedlikehald av fylkesvegane. For riksvegvedlikehaldet tilsvarar dette ein reduksjon

på 1.4% (i faste prisar) og for fylkesvegvedlikehaldet ein auke på 2% (i faste prisar) i høve til løyvingane for 1979.

Ei prosentvis fordeling av løyvingane til dei ulike vedlikehaldsoppgåvene på riks- og fylkesvegane er vist i tabellen nedanfor:

Vedlikehaldsaktivitet	Driftsplan 1980	
	Riksveg	Fylkesveg
1. Ordinært vedlikehald		
1.1 Generelle kostnader	6.5%	7.1%
1.2 Vegkropp, bruer, kaiar	9.5%	12.4%
1.3 Vegdekke	34.9%	24.3%
1.4 Skilting, merking, sikring, rydding, reinhald	13.6%	8.6%
1.5 Vintervedlikehald	9.0%	8.2%
1.6 Ras, flaum, beredskap, reserve	9.5%	5.3%
1.7 Refusjon til Bergen komm.	6.0%	10.6%
2. Driftstiltak	11.0%	23.5%
SUM	100%	100%

Driftstiltaka i denne tabellen omfattar følgjande arbeidsoppgåver:

- vegbaneforsterking (penetrering, pukkforsterking)
- forarbeid på dei strekningane der det skal leggjast nytt dekke (mindre vegut-

- vidingar, møteplassar, busslommer, sнопlassar, grøftesprenging)
- oppsetting av rekkverk, støypekantar og reparasjon av svake murar.

Løyvingane til driftstiltak er i år auka noko samanlikna med tidlegare år. Dette har i første rekkje samanheng med:

- sysselsettingssituasjonen på anlegg (vedlikehaldet vil i år sysselsetja omlag 30 mann frå anlegg i tillegg til den faste arbeidsstyrken på vedlikehaldet)
- trafikkisikringsoppgåvene på vegnettet i Hordaland er framleis mange.

I Os er trafikkisikringsarbeid i gang mellom *Grindavoll* og *Hjorthaug*. Dette skal vera verdig i 1981.

Dette er berre eit utval av dei anlegga Hordaland Vegkontor har i gang eller har planar om å komme i gang med i 1980. I alt tel lista godt over 100 anlegg, som det etter byggeprogrammet skal brukast 288 millionar kroner på.

Nedanfor er programmet for dekkelegginga på riks- og fylkesvegane vist. Vi gjer merksam på at dekkeprogrammet kan bli endra alt etter kor hard vinteren viser seg å bli.

RIKSVEGAR: Kontraktarbeid:

Rv.	Frå	Til	Lengde km	Antatt pris
E68	Mørkhol	Frøland	3,2	572.000
E68	Flåten	Romslo V	0,6	90.000
E68	Grimen	Middtun	3,9	860.000
E68	Nesttun	Storetveit	3,8	1.370.000
013	Stavenestun.	Trengereid	5,5	687.000
014	Osøyri N	Osøyri S	2,0	299.000
014	Kalandseid	Vallaheiene	5,5	1.294.000
014	Paradis	Birkelund	1,5	173.000
014	Eidsvåg tunn.		0,84	1.000.000
014	Åstveit	Breistein x rv.567	8,2	1.855.000
047	Sandven bru	Odda S	2,3	329.000
047	Tyssedal N	Tyssedal S	0,8	157.000
047	Frisvik	Espe	2,0	320.000
057	Herland	Furuberget	1,3	156.000
545	Eide	Jektevik x rv. 14	5,1	980.000
554	Nesttun	Rådal	2,7	425.000
555	Breivik	Sotra bru	1,3	235.000
555	Sotra bru Ø	Sotra bru V	1,28	1.500.000
555	Skogsvåg N	Skogsvåg S	1,5	182.000
555	Eide	Steinsland	6,5	1.015.000
560	Orfallet	I. Arna	5,5	825.000
565	Isdalstø	Hordasmia	0,5	97.000
565	Kaldeneset	Storheimstø	2,1	315.000

RIKSVEGAR: Eigen regi:

Rv.	Frå	Til	Lengde km	Antatt pris
E76	Haukelitunn		5,86	375.000
07	Sæbø	Eidfjord	2,1	351.000
13	Uskedal bru	Eik bru	0,8	137.000
13	Helland	Teigen	1,6	271.000
13	Eikeland	Valen S	2,5	423.000
13	Nesvåg	Y Tungesvik	2,7	451.000
14	Leknes	Hjelmås	4,0	444.000
57	Duesund	Sogn grense	13,3	1.600.000
541	Håvik	Rødsund bru	2,4	289.000
541	Mosterh. ferjek		0,2	92.000
542	Sakseid	Tormodsæter	2,5	301.000
542	Sortland	Hollundkjosen	0,5	60.000
544	Sunde	Porsvikskar	2,5	382.000
545	Rydland	Vik	4,1	504.000
546	Hulthammer	Vik (Parsell)	18,6	2.100.000
560	Måge	Aga	4,5	555.000
550	Herland	Jondal	5,0	648.000
551	Tørvikbygd N	Tørvikbygd S	1,0	120.000
551	Røyrvik N	Røyrvik S	0,2	24.000
551	Lillefosse	Lillefosse	1,0	120.000
551	Vikøy kirk.	Framnes	1,0	120.000
551	Norheimsund	Kaistedad	1,2	169.000
562	Kjergarden	Fromreid	1,5	216.000
564	Dalesvingane	Meland kirk.	0,4	48.000
564	Klabrekka S	Klabrekka N	1,0	120.000
564	Rosslund S	Rosslund N	1,2	141.000
565	Lunde	Manger	2,5	313.000
566	Borletet	Hatland	4,0	518.000
567	Hauge	Halland	2,0	241.000
568	Kilstraumen	Toftegård	2,0	278.000
569	Dale	Dalseid	2,0	274.000
007	Skulévik	Fossl	27,0	980.000
551	Bakka	Bru	2,8	80.000
565	Storheim	Taule	4,7	140.000
571	Bulken	Evanger	10,5	230.000

Dei fire siste strekningane kjem inn under driftstillata for 1980

Fylkesvegvar

Frå	Til	Lengde km	Antatt pris
Bø	Lundsosen	9,0	1.013.000
Kårdal	Risa	2,4	270.000
Årås	Solesjøen	2,1	236.000
Årås	Hopland	6,0	675.000
Austrheim	Lerøy	1,8	203.000
Haus x 566	Hakanes	10,0	1.125.000
Strusshamn	Hellevik	2,0	275.000
Strusshamn x 212	Marikoven	2,2	303.000
Kleppe	Søre Erdal	3,6	495.000
Heiavatn x 562	Davanger	2,8	385.000
Breivik — Hånevik	Åsebø	5,0	688.000
Gjeråker	Tvildemoen	3,5	394.000
Ulvik	Osa	8,8	990.000
Lekve	Rondestveit	4,3	484.000
Brakanes	Ljone	3,5	394.000
Ringheimsvegen		2,5	281.000
Sevareid	Sundvor	10,0	1.375.000
Øystese	Porsmyr	6,9	949.000
X 546	Nauthella	10,0	1.125.000
Lekven	Lepsøy	4,4	605.000
Grindavoll	Hjorthaug	2,2	303.000
Ulven	Strøno	4,5	619.000
Buena	Ulven	5,5	756.000
Buena	Danielsvik	7,3	1.004.000
Filtjar	Vik	2,8	315.000
Vasstølen	Filtjar	6,1	686.000
Nymark	Tveit	3,0	338.000
Søreide	Neshavn	6,5	731.000
Kåso	Eidesvik	1,8	203.000
x 541	Grindheimsvåg	2,8	315.000
Stokkabekk	Rubbstadnes	5,0	563.000
Innbjøa	Dalsbruket	3,6	405.000
Etne	Skånevik	9,0	1.100.000
Lund	Matredal	7,0	788.000
Ultråker	Holmedal	1,7	191.000



«DRIFTSNYTT» —

ny informasjonsavis for folk i utedrifta

Det finst mange måter å informere og oppnå betre kontakt på. Frampå våren skal vi i vegvesenet her i Hordaland freiste noko nytt — ei lita informasjonsavis som skal gå til alle som arbeider i utedrifta. Avisa, «Driftsnytt», som vi vil kalle ho, skal sendast i posten til kvar einskild, og ho skal fungere som eit supplement til «Veg i Vest». Det vil seie at vi her vil ta opp saker som vonaleg kan ha interesse for vegvesenet sine folk rundt om i fylket, men som er meir retta mot utedrifta enn «Veg i Vest» kan vera.

Førebels vil vi leggje det opp om lag som «Kontornytt», som dei tilsette på kontora i Bergen får med visse mellomrom. Innhaldet vil dreie seg om saker vi meiner det er rett og nyttig for alle å gå ut med, som økonomiske opplysningar, om-disponeringar, fagleg stoff og personal-saker, utdrag frå referat og rundskriv, ver-nesaker, praktiske opplysningar o.a. Litt hyggeleg nytt om folk — på arbeidsplassen eller i fritida — kan og vera godt stoff.

Oversikta her er nokså generell, og har du tips om kva folk har lyst til å vita meir om, så kom med det.

Frå kvar driftsavdeling er det vald ein kontaktperson som skal ha ansvaret for å få inn stoff. Dei vil igjen knyte til seg eit kontaktnett, noko som er naudsynt om vi skal få til stoff av interesse.

Kontaktpersonar er: Henrik Olsen, maskinavd., Olav Lundstad, vedlikehald, Jann Jensen, anlegg og Einar Ytre Arne, anlegg. Desse vil nytte seg av den kontakten dei har med oppsynsmenn, vegmeistrar, arbeidarar og andre. Hovedtillitsmannen og hovudverneombodet vil og bli knyta til arbeidet i kontaktgruppa, som

naturleg er. Informasjonskonsulent (redaktør) Ragnhild Ø. Arnesen skal redigere stoffet til avisa.

Vi tek sikte på å få ut første nummeret av «Driftsnytt» i midten av april, og det er meininga å sende ut eit nummer kvar annan månad. «Driftsnytt» blir send til alle arbeidarar, oppsynsmenn, vegmeistrar og ingeniørar på driftsavdelingane. På alle andre avdelingar vil det sirkulere eller bli slått opp på oppslagstavla.

Vi vonar dette nye tiltaket for å nå lengre ut med informasjonen vil bli godt motteke, og at vi kan stetta eit behov med det. Vi er elles opne for reaksjonar på «Driftsnytt» når det kjem, og vi tek gjerne i mot stoff eller idear.

Intern informasjon

Etter framlegg frå informasjonskonsulenten var det gruppa for intern informasjon ved vegkontoret som gjekk inn for å fremja saka om eit «Driftsnytt». Saka har seinare vore handsama i driftsmøtet, som såg svært positivt på tiltaket, og i eit møte med kontaktpersonane. Gruppa for intern informasjon har elles kome til følgjande konklusjonar ut frå dei vurderingar som til no er gjort når det gjeld informasjonsnivå og -behov i vegvesenet i Hordaland:

— Gruppa har bede hovudtillitsmannsutvalet sjå nærare på om tillitsmennene kan nyttast i større grad til informasjon på og om arbeidsplassen, og korleis dette kan gjerast. Ein har bede hovudtillitsmannsutvalet komme med eit framlegg til informasjonskonsulenten.

— Byggjemøtene: Referata må gjerast tilgjengelege for alle. Enklaste måten er å

Vellukka fellesskap på Tolo

Vegstasjonane får utvida funksjonar

Det skjer stadig noko nytt i vegvesenet, vil vi påstå. Dette gjeld også vegstasjonane, som etter kvart begynner å få litt andre og utvida funksjonar.

Ved vegstasjonen på Tolo i Norheim-sund er omlegginga nå eit faktum, og vegstasjonen står fram i ny, modernisert utgåve. Her er alle vegvesenets driftsavdelingar, vedlikehald, anlegg og maskin, samla under eit tak, med felles kontor- og sentralborddame for alle. Dermed kan publikum



Vegmeister Martin Sørensen, kontorassistent Nancy K. Mo og oppsynsmann Tor Haslum ønsker velkomen til nye, lyse og trivelege kontor på Tolo. (Foto: VA)

slå dei opp på oppslagstavle i spisebuene. Oppsynsmannen, eller den han peiker ut, må sjå til at det blir gjort.

— Ansvar for å informere: Grappa presiserer det ansvaret som fell på avdelings-, distrikts- og anleggsleiarar, vegmeistarar og oppsynsmenn når det gjeld å informere alle på arbeidsplassen. Det er viktig at informasjonen blir gitt på ein positiv og konstruktiv måte. Diverre veit dei fleste for lite om korleis ein skal informere, men mellom anna det nye arbeidsleiar kurset vil ta opp litt om dette.

Grappa for intern informasjon vil frå no av møtast kvart halvår for å vurdere korleis stoda er når det gjeld informasjon, og om det må setjast inn nye tiltak.

Røa.

vende seg til vegvesenet, utan tanke for kva for avdeling akkurat deira ærend er knytta til.

På Tolo skal lager for bru og kai og olje-grus inn i kjellaren, og det skal leggjast opp eit skiltlager der. Dette vil kontordama bli forvaltar for.

Etter at alle flytta inn i nye kontor i byrjinga av desember, kan vegmeister Martin Sørensen berre slå fast at dette verkar 100 prosent tilfredsstillande. — Sjølv har eg balt for å få til dette sidan eg kom hit, mellom anna for å få eit nærare samarbeid med anlegg, fortel Sørensen. — Når det til dømes oppstår arbeidstoppar, så har ikkje vedlikehald vanlegvis mannskap til å ta dei. No har vi sjansen til å låne både folk og maskinar frå anlegg. Ein stor fordel er det og at vi lettare kan drøfta ulike arbeidsopplegg saman, seier Sørensen. Han set pris på at avdelingane har godt samarbeid seg i mellom. Dette er og viktig utad, der publikum ser vegvesenet som ei eining.

Sørensen meiner og det er mogleg å spare pengar på ei betre utnytting av utstyr, verktøy o.a., kanskje særleg no når vedlikehald skal leggje større vekt på driftstiltak og hartrong for hjelp med utstyr frå anlegg.

No er ikkje Tolo første staden der vegvesenets avdelingar har kontorfellesskap og felles lager. Slik er det og gjort i Gjervik og på Stord, og vi må sjå dette som eit ledd i ei utvikling, ut frå ønsket om meir kontakt og betre lokalt samarbeid, seier driftssjefen, Jan Søylen. — Oppgåva vil i 1980 vera å vurdere korleis vi kan utvikle samarbeidet mellom driftsavdelingane meir konkret. Dette vil og dreie seg om samarbeidsformene i distrikta. På Voss er ei liknande samarbeidsform under førebuing. Her vil og biltilsynet få plass til ein del av sine funksjonar.

FOR 55 ÅR
SIDEN. . . .

Biltrafiken ødelægger veiene i tæleløsingen



Materiellet var av meget tidsmessig standard . . . Bildet er tatt på Kalland i 1931, og viser oppsynsmann Nonås og sjåfør Eikelid. (Foto: Einar Helgesen, Bergen).

Veien Vaagsbotten — Hylke i ruten paa Aasane har været stængt for biltrafik en ukes tid
Tregereid — Samnangerveien aapnes til Pinse for biler. Og veien rundt Aasane til 15. mai

Nu er tælen ved at gaa av jorden, og veiene lider mangedesteds herunder. I begge Trøndelagsfylker sees veistyret at ha utfærdiget forbud mot al automobilkjørsel paa offentlige hovedveier og bygdeveier fra den 14de ds.

Vi har henvendt os til veivæsenet for Hordaland fylke med forespørsel, om man har fundet det paakrævet at gaa til lignende foranstaltninger i dette fylke, og faar til svar, at der i Hordaland ikke er anledning til at nedlægge slikt forbud for hovedveienes vedkommende.

Derimot tages der altid forbehold om trafikering med bil i tæleløsingen paa bygdeveiene, og forbudet er gjort gjældende 8-10 dage før paaske for rutebilkjøring paa strækningen Vaagsbotten — Hylke i ruten Bergen — Aasane, mens veistykket blev reparert.

Ellers regulerer trafiken i Hordaland sig noksaa bra selv, idet denne hovedsagelig er sæsongkjørsel i de strøk, hvor tælen spiller nogen rolle.

I Bergens nærmeste omegn er bygdeveien rundt Aasane — Arna først aapen for bilkjørsel fra 15. mai til 30. oktober, altsaa i turistsæsongen, veien Tregereid — Samnanger aapnes antagelig til pinse, strækningen Voss — Ulvik og Voss — Eide kjøres, naar føret tillater det. Det samme gjælder også Eidfjordveien og veien over Røldal — Dyrskaret — Haukelisæter. Den sistnævnte blir neppe farbar for bil før i begyndelsen av juli.

(Bergens Tidende 16. april 1925)

Man kan gjøre seg mange slags refleksjoner over et slikt gammelt klipp. I hvert fall kan vi slå fast at det er skjedd en del siden den tid, men vedlikeholdsavdelingen skal jo være strengere med bruk av telerstriksjoner nå, så hvem vet hva vi kan vente oss? John Fredriksen, Indre Arna, har sendt oss artige klipp fra gamle aviser.

Kapasitetsvanskar for planleggjarane

— går mellom anna ut over trafikksikringa

Neppe nokon ved Vegkontoret får så mykje brev og telefonar frå publikum som dei som arbeider med planlegging av ulike typer trafikksikringstiltak. Bare i september, oktober og november i fjor tok Inge Alsaker, som er hovudansvarleg for denne sida av planarbeidet, imot i alt ca. 250 brev om trafikksikring, inkludert fartssoning og skilting, fortel han til «Veg i Vest». Alle ønskjer sikring av *deira* veg, og alle meiner at noko må gjerast *snarast*.

— Her har vi eit bra samarbeid med vedlikehaldsavdelinga. Vi har møte kvar 14. dag, går gjennom alle bønner frå publikum og ser kva som kan løysast raskt. Det er sett av midlar til slike «strakstiltak» på vedlikehaldsbudsjettet.

Manglar folk

Kvar einiskild sak må elles vurderast grundig i høve til plansituasjonen vår, peiker Alsaker på. — Noko har vi jo eigne folk til å ta seg av, som skilting og fartssoning, men elles har vi ein skrikande mangel på folk.

— På planavdelinga har vi utarbeidd eit detaljert arbeidsprogram for kvar einiskild, og det syner klårt at vi har ikkje kapasitet til alt vi skulle ha gjort i år. Dette gjeld diverre og ein del trafikksikringsarbeid.

— Det gjekk føre seg ei omorganisering av trafikksikringsarbeidet siste haust, har ikkje dette hjelpe på situasjonen?

— Ein kan ikkje oppnå stort ved omorganisering utan å rette på mannskapsstyrken. Generelt har nok utviklinga i plansituasjonen vore positiv i tida frå 1973-74, men



Vanskelege tilhøve for planlegging av trafikksikringstiltak. (Foto: VA)

SAMFERDSELSSTYRET

Kven er dei og kvar står dei i høve til vegvesenet?

I det fylkestinget som vart vald hausten 1979 er dei gamle nemndene som før kom saman under fylkestingsetene (t.d. veg- og kommunikasjonsnemnda), erstatta av 6 hovudutval.

Eit av desse hovudutvala er Samferdselsstyret. Det har 17 medlemmer, formann er Peder Kalve frå Bakkasund i Austevoll. Han er los av yrke og innvald frå Høgre. Varamann er Arne Ekeland frå Indre Arna. Han er innvald frå Arbeidarpartiet. Dei andre 15 medlemmene er:

— Otto K. Bjelland, Stord (Arbeidarp.)

- Martin K. Nilsen, Samnang, (Arbeidarp.)
- Arthur Rydland, Bergen (Arbeidarp.)
- Paula Pedersen, Bergen (DNF)
- Olav P. Garen, Eidfjord (Framstegsp.)
- Asbjørn Fjeld, Austrheim (Høgre)
- Harald J. Hanssen, Bergen (Høgre)
- Sigurd Hille, Bergen (Høgre)
- Sjur K. Jaastad, Ullensvang (Høgre)
- Mikal Møller Hovda, Sveio (Høgre)
- Oskar Mikkelsen, Kvam (Kr. Folkep.)
- Leon Veland, Lindås (Kr. Folkep.)
- Berge Sæberg, Kvinnherad (SP)
- Honoria Hamre, Bergen (SV)
- Kjell Ingar Alvheim, Øygarden (Venstre)

problema er igjen blitt større etter omorganiseringa i haust, meiner Alsaker. — Årsaka er at ein del folk er sett av til spesielle oppgåver. Dermed er det gått hardt ut over reserven, medan nye oppgåver er komne til samstundes.

I god gjenge

Når det gjeld trafikksikring ligg vi likevel brukbart an i sjølve planarbeidet slik det er ført opp i budsjetta for 1980-81 og delvis -82, fortel Alsaker. Av større planarbeid trafikksikringsgruppa er i gang med i år, kan nemnast: gang- og sykkelveg i Birkelundsbakken, omlegging av Uttrågata på Voss, gang- og sykkelveg ved Lundarosen på Voss, gang- og sykkelveg frå Straume bru til Søreide og frå Søylevatn til Espelandshallen i Arna, vidare gangvegssystem ved Otterkleiv bru og Unnelandsvegen i Arna og frå Fanavegen til Osvegen og opp på

toppen av Vallehogda. Ei omfattande avkørslesanering vil vi og ta fatt på.

Kva nå?

I tillegg til dette har vi ei lang rekkje oppgåver som vi *må* finne plass til. Førrebels veit vi ikkje korleis — om vi må nytte konsulenthjelp eller engasjere folk, eller om folk må flyttast over frå andre avdelingar. Hvis ikkje noko blir gjort, må vi stryke ulike prosjekt. Dette er det opp til leiinga å avgjera. Både for trafikksikringa og for planarbeidet generelt, er det no mest detaljplanlegging ein maktar å gjera, medan langtidsplanarbeidet kjem i bakleksa om vi ikkje får retta på tilhøva. Det er eit faktum at planavdelinga ved Hordaland Vegkontor er svært liten samanlikna med andre vegkontor, sjølv om Hordaland får dei største løyvingane, peiker Alsaker på.

Røa

SAMFERDSELSSTYRET



Frå venstre formann i samferdselsstyret, Peder Kalve, varaformann Arne Ekeland, og samferdselssjefen i Hordaland, Oddvar Vigestad.

Alle desse er medlemmer av fylkestinget. Det er og oppnemnd 25 varamedlemmer mellom dei som er vararepresentantar til fylkestinget.

Samferdselsstyret er fylkeskommunen sitt rådgjevande organ i samferdselssaker og har dessutan fullmakt til å gjere vedtak i visse saker.

Fylkesutvalet var tidlegare vegstyresmakt for fylkesvegane, den er no overført til Samferdselsstyret.

Kva vil så Samferdselsstyret få å seie for oss i Vegvesenet?

Det løpande arbeidet vil nok gå som før, men kontakten mellom Vegkontoret og fylkespolitikarane vil nok bli betre enn før, og dersom overføringa av ansvar og styresmakt frå staten til fylket held fram, så kan dette vere eit steg på vegen til sterkare fylkespolitisk styring av vegkontoret sitt arbeid.

Kva slag vegsaker er det Samferdselsstyret handsamer?

Først og fremst det som har med pengar å gjere: Forslag til Norsk vegplan og fylkesvegplan. Langtidsbudsjett og årsbudsjett for riks- og fylkesveg. Søknad om distriktutbyggingsmidlar, tilskot til kommunale vegar, søknad om forskottering og oppkreving av bompengar.

Det er vidare alle saker som har med opptak og nedklassifisering av riks- og fylkesveg. I riksvegsakene har Samferdselsstyret uttalerett, i dei sakene som gjeld fylkesveg har det vedtaksrett.

For ein del fylkesvegsaker der vegsjefen har vedtaksrett, vert Samferdselsstyret klageinstans. Det gjeld fylkesvegplanar, søknader om avkøyrslø frå fylkesveg og søknad om dispensasjon for byggjegransa langs fylkesveg.

Samferdselskontoret er sekretariat for Samferdselsstyret. Men vegsjefen førebur alle vegsaker som skal opp i styret og utformer også framlegg til tilråding og vedtak.

Til minne om Jon Reidar Steinsland



Me vart alle forferda då me fekk meldinga om at Jon Reidar Steinsland vart drepen i ei arbeidsulukke i den nye Haukanestunnelen i Samnanger måndag kveld den 28. januar. Det var under rensk i tunnelen han fekk ei stor steinblokk over seg. Jon Reidar vart ikkje meir enn 31 år gammal.

Han tok til i vegvesenet alt i 1968, og i 1969 starta han på tunnelarbeid. Dette har han drive med sidan. Jon Reidar var av dei første som byrja på tunnelriggeren vegvesenet kjøpte i 1973.

Jon Reidar var ein av dei dyktigaste tunnelarbeidarane i fylket. Alt han dreiv med fekk han unna lett og effektivt. Ein høyrde aldri at han klagde ellersytteover noko. Omeinkvan trengte ei hand, gjekk han straks og hjeipte til.

Det me alltid vil hugsa Jon Reidar for, er at han var ein framifrå god kamerat, og at han hadde eit jamnt og godt humør. I fritida dreiv han mykje med idrett, både om sommaren og vinteren. Han har alltid vore glad i dyr, og i mange år dreiv han med hestar.

Det er ufatteleg at Jon Reidar er borte no. Vi takkar for gode minne frå arbeid og fritid.

Arbeidskameratar

Trafikksikringsutvalet.

Det fylkeskommunale trafikksikringsutvalet er eit underutval under Samferdselsstyret. Utvalet har frå 1. januar 1980 følgjande medlemmer:

Martin K. Nilsen
Margaret Tanner Røsvik
Asvald Bjoarvik
Oskar Mikkelsen
Egil H. Haugland

Formann Martin K. Nilsen og Oskar Mikkelsen er og medlem av Samferdselsstyret. I tillegg til dei politisk valde medlemmene er det følgjande konsultative medlemmer:

Vegsjefen
Politimeistrane i Bergen og Hordaland
Plansjefen ved Plan- og utbyggingsavd. i fylket.
Skuledirektøren i Bjørgvin

Vegkontoret er sekretariat for utvalet. Utvalet har rådgjevande status og arbeidsoppgåvene til utvalet er under utgreiing på sentralt hald. I 1980 vil handsaminga av Aksjon skuleveg verta hovudoppgåva.

P.S. Myhren



Samferdselsstyret samla til møte.

Noe å tygge på i 80-årene



Langtidsplanlegging i Statens Vegvesen er et av de emnene hovedtillitsmannsutvalget i det siste har konsentrert seg om. Vegdirektoratet har sendt ut «Retningslinjer for langtidsplanlegging for perioden 1982-85 og 1985-89» og arbeidsdokumentet «Driftsformer», som tar for seg egen regi og entreprise innen anlegg og vedlikehold, maskindriften, personal- og organisasjonsforhold i driften.

Vi har i denne forbindelse drøftet hvordan tillitsmennene kan trekkes med i diskusjonen når man utarbeider retningslinjer for driften og arbeidsplassene våre i Statens Vegvesen fram til 1989. Spørsmålet ble tatt opp på kurset på Solstrand i november i fjor, der tillitsmenn fra anlegg, vedlikehold og maskin var til stede, samt representanter fra ingeniørforeningen (NITO) og oppsynsmannsforeningen (NVF).

Fra vegdirektoratet møtte utrednings-sjef Haaland og overingeniør Oldberg, og vgsjef Martinsen redegjorde for hvordan man behandler Norsk Vegplan i vårt fylke.

Sentrale stikkord fra diskusjonen etter innleggene er følgende: Konkurransen om arbeidsplassene, organisering/administrasjon, arbeidsledelse, effektivisering, maskinanskaffelser, regnskapssystemer, miljø/kontroll, formann/lag, delegering av myndighet. Jeg har lyst til å trekke fram et av emnene en gruppe fikk å besvare:

— *Foreslå oppgaver/ansvarsområder for formann — oppsynsmann — ingeniør i desentralisert organisering.*

Lagbas

Lagbasens ansvars- og myndighetsområde bør oppprioriteres i retning av arbeidende formann. Han bør ha ansvaret for koordinering av mannskap, maskiner og utstyr. Han bør også være med i planlegging og opplegg for driften. Han skal være ansvarlig arbeidsleder for sitt felt, underlagt oppsynsmannen.

Oppsyn

Oppsynsmannen skal ha den praktiske ledelse og koordinering av et anlegg eller en del av et anlegg. Han må ha ansvaret for vanlig stikningsarbeid, kontorarbeid, oppfølging av driftsplan, innkjøp av forbruksmaterieell og innleie og plassering av maskiner. Oppsynsmann og -assistenter skal være ingeniørens nærmeste medarbeidere på anlegget.

Ingeniør

På større anlegg og i områder med anleggskonsentrasjon er det i dag behov for å styrke anleggsledelsen. Dette bør gjøres ved å plassere en ingeniør eller en annen med tilsvarende kvalifikasjoner på anlegget. Forutsetningen må være at vedkommende har bred erfaring og rutine i anleggsledelse. Ingeniøren må være øverste myndighet på anlegget med delegert ansvar og myndighet til å avgjøre og ta standpunkt til alminnelige problem på linje med anleggsbestyrerens myndighetsområde i dag. Slik vil den faglige ekspertise og det

GLØTT FRA BILTILSYNET:

Desentralisering og skolearbeid viktig i 1980-årene

Biltilsynssjefen ønsker å gjøre nytte av POU i praksis — sammen med de ansatte

Ved overgangen til et nytt tiår, kan biltilsynet se tilbake på 1970-årene som en periode der en rekke utredninger og innstillinger medførte nye retningslinjer for etatens virksomhet. Man har fått nye forutsetninger for praktiske gjennomføringstiltak, og oppgavene har endret seg i takt med dette.

tekniske miljø bli styrket, noe det er stort behov for.

Det er nødvendig å tilby akseptable lønnsforhold, brukbar plassering på tilleggsregulativet, kompensasjon for uordnet arbeidstid, boligtilbud m.m. Dette gjelder også oppsynet.

Det må også innen staten være muligheter for intern opplæring som kan føre til avansement og stillingsplasseringer på tvers av tidligere utdanning både for lagbas, oppsyn og ingeniør.

Distriktsleder må koordinere de forskjellige anlegg og anleggsledere slik at mannskap, maskiner og utstyr blir utnyttet på en mest mulig effektiv og økonomisk måte.

Dette er ting det vil være aktuelt å ta stilling til i 1980-årene. Jeg håper at kurset har bidratt til større bredde i diskusjonen, og at det har gitt grunnlag til å arbeide videre med.

Jens Tveit Aga

Det ligger derfor nær å spørre biltilsynssjefen, Einar Valle, hvor biltilsynet står i dag og hvilken profil man har valgt for 1980-årene i Hordaland.

Desentralisering

— La oss da begynne med fylkesplanen. Den går i korte trekk ut på at fylket skal ha 4 stasjoner med den i Bergen. En stasjon er allerede opprettet i Odda, der de flytter inn i nye lokaler til våren. Den tredje stasjonen tar vi sikte på å få bygd på Stord, der vi har et nokså stort distrikt med i alt 9 kommuner. Vi regner med å få løst tomteproblemet på Stord i løpet av våren, og vi setter alt inn på å få bygd stasjonen i løpet av 1981. Vi makter ikke lenger å løse alle arbeidsoppgavene i Bergen. Særlig fører kortavdelingen vår er hardt presset, og vil få enda større press i årene som kommer.

Servicetiltak

På Voss er vi ennå ikke kommet så langt. Vi har ikke løst hverken penge- eller tomteproblemet. I tillegg til dette ønsker vi, som et ledd i våre desentraliserings- og servicetiltak, å gi et bedre tilbud til befolkningen i Kvam kommune. Vi tar sikte på å få leie lokaler i Norheimsund, som ligger nokså langt vekk fra stasjonene våre.

— Når fylkesplanen er satt ut i livet — kan man da si at desentraliseringen er gjennomført?

— Stasjonene er selvsagt et vesentlig ledd i desentraliseringen, men jeg mener vi

GLØTT FRA BILTILSYNET



Einar Valle

har enda flere oppgaver her. Blant annet arbeider jeg for at folk skal få bedre anledning til å ta førerkort i sitt lokalmiljø, der de også må få opplæringen. Det første skritt på denne vegen er tatt — vi har startet med oppkjøring i Os.

Samarbeid med skolen

— Biltilsynet har i det siste fått stadig nye oppgaver og endrede forutsetninger å arbeide ut fra. Hva med 1980-årene?

— I disse dager går det ut en annonse i avisene om at vi søker en trafikkpedagog. Det fornøyelige i den sammenheng er at vi for så vidt ikke «aner» hva vi skal bruke dette mennesket til — her er det om å gjøre å bruke fantasien. Slik jeg ser det i dag, tror jeg vi har en god del å utføre gjennom skoleverket. I dag finnes det nesten ikke trafikkundervisning for ungdom i aldersgruppen 10-16 år. Kan vi bruke denne pedagogen til å rette på dette, så har vi løst én viktig oppgave.

POU-informasjon

— Hvordan vil POU-arbeidet arte seg for oss i biltilsynet?

— POU-begrepet går slik jeg ser det, ut på å forme en organisasjonsoppbygning som nær sagt alle skal være tjent med. Her må vi nok se på oss selv som *vegkontoret*, altså i en større sammenheng, — ikke bare som biltilsynet. To fra biltilsynet, den ene er jeg selv, er med i vegkontorets POU-gruppe. For å komme i gang med arbeidet her hos oss har vi satt av en hel dag i mars til å informere om det vi foreløpig vet om POU, og for om mulig å få de ansattes syn på hvordan vi bør arbeide i fremtiden.

EDB

— Innføring av EDB i biltilsynet kan ventes innen 1984, har det vært sagt?

— Det har gått tregt på dette området, men i de senere månedene, særlig etter biltilsynssjefkonferansen i høst, ble det lagt sterkt press på Vegdirektoratet for å få noe gjort. Jeg håper vi skal være kommet nokså langt innen 1984. Vi *må* forresten ta EDB i bruk ettersom arbeidsmengden stadig øker, mens antall nye stillinger er svært lite. Hvis vi ikke får rasjonalisert i løpet av de nærmeste få årene, så er det klart at hele systemet vil bryte sammen.

Kontroll

— Verkstedskontrollen skal bygges ut — hvordan har man tenkt seg det?

— Der er vi kommet godt i gang. Vi har valgt den linje at vi heller vil kontrollere enkeltprodukter enn hver bil. Vi vil overlate til verkstedene å foreta etterkontroll av bilene, slik at vi kan basere oss mest på produktkontroll rundt om. Vi har innledet et nært samarbeid med bil- og verkstedsbransjen. Vi har opprettet et samarbeidsutvalg som ikke bare skal se på det som drei-

er seg om verkstedet, men også om registrering, for å forsøke å se dette i en sammenheng. Dette er nytt, og vi har ikke fått noen erfaring på området enda.

Videre tar vi sikte på å øke utekontrollen, for det finnes alt for mange dårlige biler på vegene. I de første årene vil vi foreta en selektiv utplukking av de bilene som åpenbart er i dårlig stand, og særlig konsentrere oss om lyskontrollen. Da gjelder det også at folk bruker lysene rett. Her er mye slurv, og folk vet for lite.

Budsjettoplegget

— Biltilsynets budsjettbehandling, vil den bli endret i tiden fremover? Vil det gå i retning av egne budsjettforslag for biltilsynet, og vil det bli mulig å legge opp til programbudsjettering etter drøfting med de ansatte?

— Dette er jeg egentlig usikker på. Til dags dato har stort sett budsjettbehandlingen gått ut på å se hvor mye vi fikk i fjor, for så å plusse litt på noen poster. Men med endrede driftsformer er det nok mulig at vi må legge om budsjettrutinene våre, uten at jeg kan si at det vil skje i nær fremtid. Vi arbeider imidlertid for å få et eget driftsbudsjett for biltilsynet — det har vi savnet. Det er ikke så trivelig å føle at en må låne fra andre (vegkontoret), uten å kunne betale på skikkelig måte.

POU i praksis

For øvrig er jeg opptatt av å komme vekk fra den båsmentaliteten som Stortingsmelding 79 la opp til. Jeg mener at denne egentlig betydde et stort tilbakeskritt, og det viser seg og at de ansatte går lei av å jobbe bare i én seksjon. Det er fint å bytte litt ved å være kanskje en dag og to på hver seksjon. Dermed kan vi komme vekk fra båsene.

Jeg er og opptatt av at vi må få stasjonene til å fungere slik at de ikke blir handlingslammet selv om det er en person borte, samme hvem det er. Vi må forsøke å forde-

Vegvesenets historie skal samles

Historie har det ikke vært lagt så stor vekt på i vegvesenet hittil. Nå er det imidlertid besluttet at vegvesenets historie — som stort sett lever i folks hukommelse — skal samles. Mannen som har fått ansvaret for det omfattende arbeidet, er Kjell Hegdalstrand, Hedmark vegkontor. I samarbeid med universitetene i Oslo og Trondheim har han utarbeidet spørreliste for vegarbeidere, vegoppsynsmenn, vegeniører og kontorfolk i vegvesenet. Svært lite er skrevet ned om vegvesenets historie, men det er ingen tvil om at her er mye verdifullt å bringe fram i dagen, både kulturhistorisk, sosialt og faglig sett. Ved Hordaland Vegkontor vil arbeidet bli ledet av Nils Nonås og Ragnhild Øverland Arnesen. Det blir selvsagt i første rekke pensjonister og de eldste som fremdeles er i arbeid, som er aktuelle som intervjuobjekter, og vi er mottagelige for tips om folk som bør intervjues — enten fordi de er riktig gamle, fordi de husker godt, eller fordi de har vært med på ting som kan være av verdi å trekke fram.

Opgavene med å foreta intervjuene vil bli fordelt på utvalgte personer, det er ennå ikke avgjort hvem. Arbeidet med innsamlingen av stoff her i fylket skal være avsluttet innen utgangen av 1980.

Røa.

le ansvaret ut over i rekkene, slik at ikke alt er samlet om en person på toppen. Dette er nettopp POU-arbeid, slik jeg oppfatter det i hvert fall. Her bør vi kunne oppnå et resultat.

CJ

Kjære vegsjef — hjelp oss med skolevegen

Hyggelig innslag i vegkontorets hverdag

Fra foreldre og barn i Torvdalsvegen, Straumsgrend, har Hordaland Vegkontor fått den hittil koseligste henvendelsen om trafikksikring. Barnas nyttårsønske lyder slik:

Tegning fra Hanne, Mette, Espen og Steinar.



Hr. Veisjef.

Barneåret 1979

Hjelp oss med veien, så vi kan gå trygt til busserne i fra Torvdalsvegen.

Hilsen fra

14 skolebarn i Torvdalsvegen

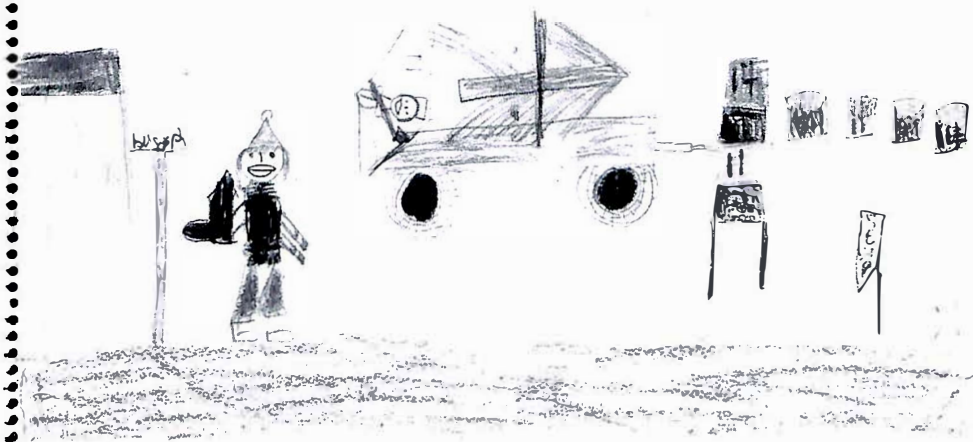
Brevet er vedlagt flotte tegninger fra nesten alle skolebarna, og felles for alle er at de har fremstilt situasjonen på skolevegen, slik de ser den.

Det er ikke alle henvendelser vi får på en så trivelig måte. Saken er oversendt rette vedkommende. Vi har ikke undersøkt om saksbehandlere lar seg påvirke av hyggelige henvendelser — i så fall skulle noe skje her temmelig raskt.

Vi kan for øvrig fortelle barna og foreldrene deres at vi har planer klare for utvidelse av Straumevegen med trafiksikring i området. Arbeidet vil ta til i 1981, da det er satt av 10 mill. til arbeidene på Straumevegen. For årene fra 1982-85 er det videre satt av 28 mill. kr.

Tegnet av Gabi, 8 år

Jeg er redd å gå over veien GABI 8 år



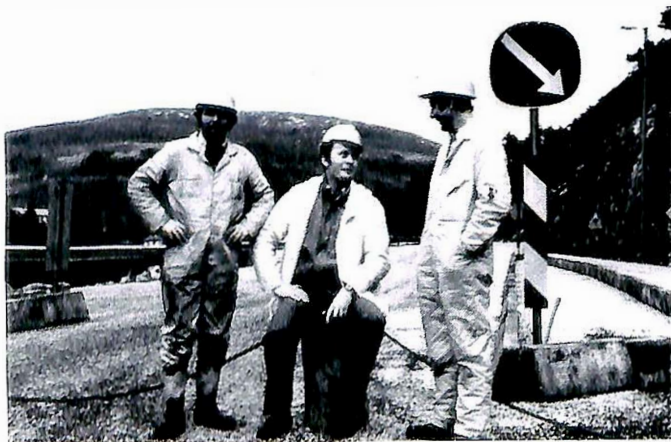
POPULÆR VEGOPNING VED YTRE ARNA

Tid til ein hyggeleg drøs etter godt utført jobb. Bildet av Kåre Sandal (frå v.), Ottar Midtkandal og Steinar Drøsdal er teke ved opninga av vegen frå Orfallet til Festtangen. Denne vegen har skapt ein ny epoke for folk i Ytre Arna, som no slepp å ha all trafikken langs riksveg 560 så å seie langsmed stoveveggen. Ei stor lette er det og for trafikantane når dei slepp å køyreden smale, kronglete og uoversiktlege vegen som både køyrande trafikk og fotgjengarar skulle dela gjennom bygda.

Vegen vart opna den 23. november i fjor, og det var ein av pensjonistane våre, Johannes Blindheim, som sytte for at tauet vart hogd over. Dei første trafikantane vart nok ikkje lite overraska då dei attpåtil fekk kvar sin røde nellik av oppsynsmann Drøsdal.

Resten av strekninga fram til Indre Arna skal etter planen kunne takast i bruk ut på hausten.

Vi syner elles til klippet frå avisa «Bygda-nytt» (27/11-79) om vegopninga. Det skulle ta'å for seg sjølv.



Nyevegen Orfallet - Festtangen

Endeleg skjedd det. Vegen skulle opnast for trafikk torsdag den 23. november 1979 klokka 14 (2).

Det var ein stor dag for oss her på Ytre Arna, og det har det ikkje vore mange av i det siste. Vi er storglade for at vi no skal vera fri gjennomgangstrafikken spesielt her i sentrum. Det går nå an og kryssa vegbana utan livstær og uten at du lagar kork.

Det var jo på ei tid på dagen vi pensjonistar har oss ein liten middagslur dette, men den måtte sløyfast på ein slik dag. Dette var jo slikt som vi har venta på i over 50 år.

Det var andaktsstilla ved Orfallet når eg røed bilen min kom opp (er 5 min. for 2). Ei blå-grønn snur var strekt over kjørebana — mange folk og mykje bilar var møtt fram og

skulle oververa, men stilt som i grava. Forventningsfulle stod liksom i egiv akt stilling og venta på at noko skulle skje, eller at klokka skulle slå to slag.

Med eit var der ett musikkorps som spelte opp og folk tok til og rora på seg, stilla var slutt. Eg såg då ein mann med blå hatt og frakk som stod mellom vegvesnet sine folk, denne tok til og rora på seg. Hadde fenge tak i ei oks, og med eit einaste hogg var Vegen opna for trafikk til Festtangen.

På ny melitte stilla seg, venta liksom på noko som skulle seast, men ingenting hente.

Eg starta opp og tenkte: Du har kjørt her på desse vegane i 50 år, når ingen andre vågar for du berre prøva. Kom meg forbi folkemassen og kjørte inn på nyevegen. Det var ingen som sa noko til meg sa eg sette meg godt til rutte og fertslette. Etter at eg hadde kjørt 20 til 30 meter vart eg stoppa av ein av vegstellet sine folk. No vil han visa meg tilbake sidan eg ikkje kom frå Vogsbotn for det gjennom høvudet mitt. «Gratulere med dagen og her er ein blomst til deg». Eg vart «forfjamsa» men fekk då sagt gratulera til han også. «Ja, så må du ha god tur videre» sa han.

Han gjorde meg flau den karen med den vakre rosa og det gode smilet. Det var jo meg som skulle hatt med ein blomst til arbeidssfolka.

Eg kutt meg til hektene og kjørte og straks var eg inne i den største tunnelen på 700 meter. Den var så opplyst og så reinvaska at ein kunne drøy, ma seg bort. Ja, eg for like til den Hellige Muske i Mekka.

Var ute i dagen ein 4-500 meter så ein ny tunnel, men den var kortare enn den første ei lers like vakker. Denne endte rett over Bjørkhaugen.

Det bar no nedover mot Ytre Arne gård. Et fint stykke veg har vi fått, både godt og vakker arbeid er utført so langt eg forstår meg på slikt. Sjølv om vegen ligg i fjell lange stykke så ser vi frå Hamre nordover til langt innover til Umecland og Heiskefjord når vi sender oss Sørøver. Då skal måtta reisa langt førend du vil finna muken.

Så «I vi som har venta lenge på vegen få lov og senda ei BYGDA-nytt helsing til alle som har vore med og arbeidd og planlagt dette einaste vore arbeide.

(Foto: B. Thorsen)

«Eg berre undrast på, kvar var dei då?»

Kl. 14.00 fredag den 23. november 1979 lyfte pensjonert vegarbeidar Johannes Blindheim øksa og hogg, sikkert og bestemt, over tauet som var spent over vegen ved innkøyrsla til den nye vegparsellen Orfallet-Festtangen (parsell av vegen Vågsbotn — Indre Arna — Espeland, jfr. Veg i Vest 3/79, s. 21-23).

Dermed blei denne viktige vegparsellen sett under trafikk. Eit fint stykkje veg, med standard blant det beste me har i fylket. Arbeidet har dels vore svært vanskeleg i det bratte terrenget, rett over busetnaden i Ytre Arna. Kostnadmessig er det eit av dei største anlegg vegkontoret har hatt dei siste åra.

For trafikantane må det vera ei stor lette at dei no slepp å køyra den smale og kronglete vegen gjennom Ytre Arna. Og for dei som bur i Ytre Arna fører vel denne etterlengta vegopninga til ei ny tidsrekning, kan eg tenkja.

Kva er so grunnen til at eg vil kommentera denne hendinga? Dette var første gongen eg var til stades ved ei vegopning. Eg hadde nok gjort meg opp ein del tankar om korleis det ville gå føre seg. Sjølvsgat er tankane mine — delvis i alle fall — blitt forma av det ein har lese og høyrte om liknande hendingar. At tauet var spent over vegen, at eit musikkorps stod oppstilt, klart til å vera med og markera denne viktige hendinga, det passa so godt med dei tankar eg hadde gjort meg om dette. Og at det var ein pen-

sjonert vegarbeidar, ein av slitarane, som hadde fått det ærefulle oppdraget å opna den nye vegparsellen, syntest eg og var etaten verdig.

Kvar vart dei av?

Men det mangla noko i høve til det eg hadde tenkt meg. Kvar vart det av representanten/representantane frå den sentrale leiinga på vegkontoret? Eg meiner so bestemt at det hadde vore riktig, og svært positivt, at han (eller dei) hadde teke sin (naturlege) plass. Går ut frå at dei var inviterte — eg veit no forresten ikkje kva skikk og bruk er i slike høve. I alle fall vil eg nå tru at det skulle vera registrert at ein kostnadsstad av så pass dimensjonar stod framfor si avslutning. Det skulle då vera nær å tru at dato for opning var av stor interesse.

Vår oppgåve er å byggja og halda ved like vegar. Vi er involverte i dette alle som høyrer etaten til. Når ein ny vegparsell blir opna for trafikk, så er det eit nytt produkt frå oss. Dette produktet skal vi vera stolte av — nye, gode vegar er vi alle glade for å få. Og kvifor skal vi ikkje då visa det og gi uttrykk for det?

Med dette vil eg avslutta med eit ønskje om at situasjonen i åra som kjem må bli slik at vi får høve til å gjennomføra nye vegopningar med passende mellomrom, og at då dette, som trass i alt er skrive i beste meining, skal bli hugsa.

Konrad Ulvatn

Vedlikehaldsarbeidet

I førre nummeret av Veg i Vest, nr. 3 -79, hadde vi under Ordet Fritt-spalta to innlegg som tok opp ulike sider ved vedlikehaldsdrifta. Det er svært viktig at ulike synspunkt på slike vesentlege spørsmål kjem ope fram — det er mellom anna difor vi har bedriftsavisa og Ordet Fritt. — Det er og viktig at spørsmåla som vert stilte, blir

teke opp til drøfting av rette vedkomande, og at vi får eit svar — så langt det er mogleg.

Denne gongen har vi fått svarinnlegg om vedlikeholdet. Vi er framleis opne for andre ytringar om dette emnet — eller om andre ting.

Red.

Svar til yngre vedlikeholdsarbeider:

Utviklingen i vedlikeholdet

Av driftssjef
J. Søylen

Under overskriften «Vedlikeholdet og framtida» sto det i forrige nummer av bedriftsavisen et interessant innlegg under tegnet «en av de yngre i vedlikeholdet».

Artikkelen pekte i det vesentlige på en del vedlikeholdsuppgaver som innsenderen mener ikke blir ivaretatt som følge av den utvikling vi har hatt med mekanisering og bemanningsreduksjon i vedlikeholdet.

Jeg synes det er bra at noen ute i driften tar opp disse spørsmålene i avisen vår (i samme nr. av avisen var også *Asbjørn Berge* inne på dette problemet, sett fra en litt annen synsvinkel). Jeg skal forsøke å svare på innlegget, men håper at det ikke skal avskjære andre som har en mening om saken, fra å fortsette diskusjonen. Det er bra at (forhåpentlig velment) kritikk og forslag til endringer kommer frem både i dette og i andre viktige spørsmål, uansett hvem blant oss som tar initiativet.

Yngre vedlikeholdsmann hevder at utviklingen i vedlikeholdet er dårlig. En rekke arbeidsoppgaver skjøttes ikke, og dette

skyldes mannskapsreduksjonen og utskiftingen av de eldre vegvokterne med «oppsyn og private maskiner» (kort og kanskje litt urettferdig gjengitt).

Vi er enige om en sak: Vi har til nå ikke maktet å følge opp vedlikeholdsuppgavene på tilfredsstillende måte. Med andre ord: vedlikeholdsstandarden for trafikantene er lavere enn vi ønsker. Vi er uenige om årsakene til dette. Du mener at det skyldes mannskapsreduksjonen, min forklaring ser litt annerledes ut.

Den stormfulle motoriseringen, særlig etter 1960, brakte med seg en så stor trafikkøkning på alle vegar at kravet til vedlikehold og sikkerhet ble stadig mer omfattende. Det var ikke mulig for oss å møte disse raskt endrede omstendighetene med den gamle og tilvante formen for vedlikehold. I tillegg steg lønningene fortere enn bevilgningene og satte dermed grenser for en personaløkning. Dessuten måtte det tas store midler fra vedlikeholdsbevilgningene til å legge fast dekke på grusvegene.

Det ble derfor nødvendig å komme fram til et mer tidsmessig og ytelsessterkt vedlikeholdssystem. En søkte løsningen i en hensiktsmessig endring av organisasjonsformen og i en forsterket mekanisering når det gjaldt kjøretøy, maskiner og utstyr. Dette var også etter min mening den eneste realistiske kursen hvis vi skulle ha håp om å møte de stigende kravene. Økonomisk kunne dette gjennomføres bare hvis vi var i stand til å spare inn menneskelig arbeidskraft.

Vi kunne ikke, som du kanskje forutsetter, både mekanisere og samtidig holde oppe — eller til og med øke bemanningen.

Vi er mange som ser de gode sidene ved det gamle vegvoktersystemet, først og fremst fordi det skapte en fremragende type mennesker, som var svært pliktoppfylgende og samfunnsbevisste. Jeg vet ikke riktig hva som var den mest avgjørende årsak til det, om det var det enkle, direkte og klart avgrensede ansvarsforholdet, den nære tilknytningen til lokalmiljøet, eller kanskje et nærmere og mer personlig forhold til arbeidsledelsen.

Vi er altså enige om fordelene ved det gamle vedlikeholdssystemet. Men tatt i betraktning at spaden var arbeidsredskapet og sykkelen fremkomstmiddelet, og at begge deler åpenbart er utilstrekkelige nå, blir den praktiske problemstilling for oss følgende: Hvordan kan vi bevare disse gode sidene i dag, med mekanisering? I innlegget ditt peker du på en del typiske manuelle oppgaver som du mener det nå ikke er nok arbeidshender til å utføre, og som ikke kan mekaniseres (du bommer litt, f.eks. tror jeg at oppsetting av brøytestikker om ikke alt for lenge vil bli mer mekanisert!)

Du trekker nok på enkelte ømme tær der, men skal jeg forsøke å svare med få ord må det bli slik: *Ved å mekanisere så langt det*

er rasjonelt, får vi større kapasitet til de manuelle arbeidene som tross alt vil gjenstå. Ved å utføre driftstiltak (egentlig investeringer for vedlikeholdsmidler) får vi mindre behov for fremtidig vedlikehold. Og ikke minst, ved å forbedre organisasjonen vår betraktelig — gjennom å skjære bort uproduktiv tidsanvendelse og samtidig ikke glemme å diskutere problemene skikkelig med tjenestemennene i driften — får du og andre kanskje både bedre tid og forhåpentligvis bedre lyst til å få unna det som er nødvendig å gjøre.

Jeg vet ikke om jeg har gitt deg noen idéer om emnet ditt — vedlikeholdet og framtida — men takk for innlegget — med eller uten navn under!

Arbeidsplassen i vedlikeholdet

Innlegget til *Asbjørn Berge* i siste nummeret av bedriftsavisen var tankevekkjande og ga meg lyst til å skrive nokre ord. Det blir ikkje noko fullgodt svar på innlegget hans, det er nærmast nokre betraktningar.

Artikkelen til Berge tek opp fleire spørsmål, der nokre er jordnære og andre mer aillmenne. Eg trur at det han skriv kan oppfattast på fleire måtar, alt etter kva for spørsmål den enkelte meiner er viktigast.

Sjølv merka eg meg spørsmålet han reiser om den *menneskelege miljøfaktoren* på arbeidsplassen og om kjensla av å vere ein lekk i maskineriet. Berge skriv mellom anna: «Eg brukar ordet maskineri med vilje,

tor 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.»

Dei tankane Berge har om opplevinga av arbeidssituasjonen finn eg grunn til å ta alvorleg. Det er eit ord til oss i arbeidsleiinga om å tenkje meir allsidig på oppgåva vår enn vi kanskje gjer i dag.

Men kva er det vi ikkje tek alvorleg nok?

Berge gir sjølv svaret, men han er gåtefull og lagar ein liten rebus for oss: «(problemet) er kontakt og forståing mellom den teoretisk oppsette arbeidsplanen og utføring av denne i praksis. Enkelt: forholdet teori — praksis.»

Berge tenkjer sjølv sagt ikkje på papir (arbeidsplaner), men på menneske. Skiftar vi ut orda *arbeidsplan* og *teori* med *arbeidsleiarar*, og *praksis* med *arbeidarar*, får vi tak i meininga:

Problemet er kontakt og forståing mellom arbeidsleiarane og arbeidarane. Enkelt: forholdet arbeidsleiar — arbeidar.

Slik les eg Berge sitt innlegg. Dette treng ikkje bli forstått slik at ein ikkje finn ein god del av både kontakt og forståing ute på arbeidsplassane. Men mengda er ikkje alltid tilstrekkeleg! Berge nemner sjølv manglande informasjon på forskjellig vis (til dømes manglande byggjemøte i vedlikehaldet). Og vi må gje han rett. Det har ofte vore for lite av denne kontakten i vedlikehaldet. Lat meg her leggje til at feilen ligg ikkje så mykje hos vegmeistrane og oppsynstenesta som hos oss lengre oppe.

Berge skriv nokre ord til slutt i artikkelen sin som eg gjerne gjer til mine:

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 gjere det beste ut av situasjonen.

Jan Søylen

Nybygget i Fyllingsdalen — no skal noko skje — snart

Omtale av byggeplanane i Fyllingsdalen har etter kvart vorte ein attergangar her i bedriftsavis.

Det er ikkje å venta at stort andre enn dei mest ihuga lesarane maktar å fylgje med i denne langdryge byggjesoga.

Sidan det nå ser ut til å skje noko *konkret* med prosjektet, vil vi nytte høvet til å gje ei kort orientering denne gongen.

Byggjstart i august

Tilbodsmateriellet er no klart til utsending. Fyrst skal det likevel godkjennast sentralt (Statens Bygge- og Eiendomsdirektorat), så det vert nok ikkje noka utlysing før i april.

Etter den framdriftsplanen som er lagt fram, vert det rekna med byggjstart i august.

Om alt då gåretter planen, ser det ut til at innflytting i nybygget kan skje i mars/april 1982.

Det er likevel ikkje nokon grunn til å skunda for mykje på pakkinga. Om vi går ut frå at alt er klart til sommaren 1982, så har vi ennå litt tid til å roa oss ned, etter all flyttesjauen vi *alt har hatt* den siste tida.

Vi går ut frå at dei fleste på vegkontoret og i biltilsynet er kjende med dei planløyvingane som har vore presentert tidlegare.

Etter at det endelege prosjektet nå er lagt fram, vil Brukarutvalet syta for at det vert laga nye oppslag med orientering om romplanane.

Brukarutvalet.

EIN VEGMEISTERS SYNSPUNKT PÅ:

Reduksjon av vedlikeholdsdistrikta

For snevert utgangspunkt for diskusjonen, meiner Lars Øyre

Ein vil i dag freiste å kome fram til ei ny organisering av vedlikeholdsdistrikta. Rapport er utarbeidd og utsend til uttale. Dette må vera rett, men kva diskuterar ein? Jau, først og fremst ein reduksjon av antal vedlikeholdsdistrikt. Det er og rett å ta med i diskusjonen, men ikkje *berre* det.

Utgangspunkt

Utgangspunktet for diskusjonen må vera: Kva arbeidsoppgåver skal ein utføra dei næraste åra? Når *det* er klårt må ein bestemme seg for ingeniørane, oppsynet og arbeidsformennene sin plass i organisasjonen for å finna den modell som best kan styre/løyse dei arbeidsoppgåvene ein er pålagd. Er dette teke med i diskusjonen som hittil har gått føre seg? Nei, det er åleine spørsmålet om reduksjon av distrikt ein diskuterar.

Skulle diskusjonen etter mitt utgangspunkt ende med ein reduksjon, vil *det* vera rett å gjennomføra. Likevel vil eg påstå at etter dei moment som hittil er komne fram, er det for tidleg å tale om reduksjon.

Det som kan synast å vera naturleg, er ei viss omorganisering av nokre distrikt. Vår tidlegare driftssjef Søfteland, har reist spørsmålet om ein reduksjon av område generelt vil vera rette måten å effektivisere drifta på. Dette med tanke på at ein kanskje i staden burde leggja fleire arbeidsoppgåver til distrikta. Då er vi tilbake til utgangspunktet mitt.

Samarbeidet/koordineringa med anleggs- og maskinavdelingane er ofte

omtala. Dette bør bli betre, og difor må ein og vurdere korleis dette skal løysast samstundes. Antal km veg i eit distrikt er med på å bestemme omfanget av og talet på arbeidsoppgåvene.

Dette går tydeleg fram av følgjande punkt — nokre av dei oppgåvene vedlikeholdsdistrikta har i dag:

1. Handsaming av avkjørslesøknader.
2. Handsaming av søknader om dispensasjon frå byggjegrænse.
3. Handsaming av søknad om graveløyve for leidningar over og langs vegen, kontroll.
4. Handsaming av søknader om oppsetting av murar, gjerde o.l. langs vegen.
5. Rapportering og fjerning av ulovlege avkjørsler, bygg, leidningar, murar, beplantning m.m.
6. Drøftingar med grunneigarar om erstatning ved mindre utbetringar.
7. Utarbeiding av driftsplanar for kvar vegrute og kvart driftstiltak.
8. Oppsyn med driftstiltak.
9. Kontroll av maskinar, mannskap og eigne/privatebrøytekontraktørar.
10. Organisering ved ras og flaumskader.
11. Lønnsrapportering.
12. Kontakt med grunneigarar langs vegane.
13. Kontakt med trafikantar.
14. Kontakt med kommunar og andre fylke.

Bemanninga

Ein annan ting som og er sers viktig for å vurdere ein reduksjon, er: kor mange vedli-

EIN VEGMEISTERS SYNSPUNKT

kehaldsarbeidarar (inkl. maskinkøyrarar og sjåførar) er det tenkt i desse nye distrikta? Det er klårt at når ein veit at arbeidsmengda er ganske stor, må ein og vurdere ressursane ein har til å løyse desse. Likeins er modellen for oppsynsbemanninga noko uklår. Med andre ord: samstundes som ein diskuterer å endre noverande ordning, må ein tenkje seg korleis organisasjonen i neste omgang skal vera. Då fyrst vil ein kunne setje i verk ei eventuell omorganisering, og alle vil vita kva ein skal arbeide etter.

Ansvarsområde

Til slutt vil eg og driste meg til å nemne vedlikehaldskontoret i Bergen i denne sammenheng. Ein har fått ulike organisasjonsmodellar i den seinare tida, men korleis fungerer det i dag? Jau, dei som har fått tildeelt oppgåver etter den siste organisasjonsoversikta (sist vist i Veg i Vest), har i dag heilt andre oppgåver. Burde ein ikkje og sjå dette i samanheng?

Med andre ord: Kven står kor i organiseringa, og korleis skal ein styra vedlikehaldsdistrikta?

Dette vil mellom anna vera med på å klargjere vegmeistrane sine ansvarsområde, og me vil få ei meir effektiv vedlikehaldsavdeling, dette vera seg med færre eller fleire distrikt. Vonar me kan koma fram til eit felles opplegg for dette.

L. Øyre

SU HAR DRØFTA VEDLIKEHALDS-DISTRIKTA

Saka om reduksjon av vedlikehaldsdistrikta vart drøfta i Samarbeidsutvalet i møte den 15. februar. Utvalet har uttalt følgjande: «Samarbeidsutvalget er i prinsippet enig i det framlagte forslag om reduksjon av vedlikeholdsområdene fra 10 til 7

områder.» Protokolltilførsel: «Oppsynsmannsforeningen tar det forbehold at det i forslaget må inngå en plan som viser bemanningen i de fremtidige 7 områder. Her bør personellet innen oppsynet i dagens 10 distrikter plasseres med navn.»

Arbeidsmandsforbundets representanter mener at tiden ikke er inne til å redusere vedlikeholdsområdene og gikk derfor inn for at saken utsettes inntil videre.

Utbygging av Rådal vegsentral

Det vil i løpet av 1980-81 foregå betydelige utvidelses- og ombyggingsarbeider ved Rådal vegsentral.

Nybygget ved vegsentralen, som vil gå i retning nordvest fra eksisterende bygg, vil bli på 1590,7m². Det vil inneholde maskinverksted, sveiseverksted, kaldt lager og delerlager. Delelageret blir på to etasjer.

Ombygging av vegsentralen vil bestå i oppussing av motorverkstedet. Videre vil det i den tidligere sveisehallen bli innredet følgende spesialverksteder: snekker-, skilt-, bilelektrisk, hydraulisk-, borhammer- og radioverksted. I tillegg får vi her et rom for førstehjelpsutstyr. I midtseksjonen av eksisterende bygg vil der bli en utvidelse av garderoben for menn, og der vil bli nytt arkiv og verktøyrom. Alle gulv i eksisterende bygg blir nye og alle porter skal skiftes. I kontorfløyen blir innredningen som idag, men også denne skal gjennomgå oppussing. 2. etg. i eksisterende bygg skal utvides og ominnredes og dette

«VOSSAMØTET» 1979

Utbytterik selvransakelse for anleggsavdelingen

Siden 1972 har det mot slutten av hvert år vært arrangert en konferanse for ingeniører og oppsynsmenn på anleggsavdelingen. Som regel har det også vært invitert representanter fra øvrige avdelinger og fra administrasjonen.

De siste årene har konferansen vært holdt på Voss, noe de fleste deltakerne har funnet praktisk og behagelig (det går alltid et tog . . .) Stedet må nå ansees for å være en tradisjon, derav det uoffisielle navnet «Vossamøtet».

Konferansene har som regel vært lagt opp med både foredrag og gruppearbeid og har gått over to dager. Emnene har naturlig nok mest vært hentet fra fagområdet anleggsdrift, men også andre emneområder har vært belyst. Blant annet har samar-

beidsforhold mellom anleggsavdelingen og vegkontorets øvrige avdelinger i tur og orden vært fremme. En fast post på programmet har dessuten vært anleggsavdelingens byggeprogram for neste budsjettår.

Foredragsholderne er vanligvis folk fra egen og andre avdelinger ved vegkontoret, fra Vegdirektoratet og fra firma som avdelingen har samarbeid med.

De siste årene har konferansen ofte hatt et hovedtema som gruppearbeidene har konsentrert seg om. Dette har gjerne vært arbeidsområder der avdelingsledelsen har ment det er mulig å forbedre kvaliteten på det utførte arbeidet. Det går klart fram av sluttrapportene fra ferdige anlegg at dette har gitt resultater i form av bedre arbeidsutførelse og bedre økonomisk styring på anleggene sett under ett.

Vossamøtet 1979 ble arrangert i dagene 3. og 4. desember på Fleischers hotel. Emnene var denne gang:

1. Massetransport. Innledning til diskusjon ved overing. Fossheim, Vegdirektoratet, avd.ing. Jensen og oppsynsmann Drøsdal, vegkontoret.
2. Ingeniørens og oppsynsmannens funksjon i anleggsledelsen. Innledning til diskusjon ved avd.ing. Sæveraas og oppsynsmann Stafnes, vegkontoret.
3. Driftsformer. Effektivisering av anleggsdriften. Foredrag ved driftssjef Søylen og hovedtillitsmann Aga.
4. Byggeprogrammet 1980. Foredrag ved avd.ing. Jensen.
5. Diverse informasjon.

Emne 1 og 2 var gjenstand for gruppediskusjon med etterfølgende oppsummering og diskusjon i plenum. De øvrige emnene ble diskutert i plenum etter innledningen.

vil gi et stort møte/kursrom. Etasjen skal også inneholde teknisk rom for varme og ventilasjon. Videre vil her bli garderobe, dusj/toalett for kvinner.

Nybygget vil bli bygd av prefabrierte betongelementer.

Varmluftaggregatet med varmluftskanaler til motorverkstedet skal demonteres og fjernes. I stedet vil det bli installert nytt fyrings- og ventilasjonsanlegg. Motor-, maskin- og sveiseverksted skal utstyres med eksosavsug og anlegg for punktavsuging. Det utvendige røropplegget skal legges til rette for den framtidige byggingen av nytt kontorbygg for vedlikeholdet.

Byggestart er regnet fra 14/1-80 og byggearbeidene skal fullføres til 1. mai 1981.

Antatte byggekostnader er 10,0 mill. kr.

Torbjørn Lunestad

Avdelingene aktivt inn i POU-arbeidet

«Vår-opplegg» skissert av POU-gruppa

POU — personal- og organisasjonsarbeidet er kommet i gang igjen, etter å ha stått i stampe et halvt års tid.

Diskusjonen i sommer og i høst førte til at POU-gruppen mente den hadde behov for mer kunnskap om hvordan organisasjonen fungerer, og det ble derfor avviklet et 3-dagers seminar for gruppens medlemmer på Westland Hotel i slutten av januar. Hensikten med samlingen var samtidig at gruppemedlemmene skulle ha anledning til å bli bedre kjent med hverandre, slik at en kunne jobbe bedre sammen.

POU-gruppa er sammensatt slik:

Fra ledelsen: Vegsjef J. Martinsen
driftssjef J. Sjøilen
adm.sjef E. Aaland

biltilsynssjef E. Valle
overing. Kristen Oen
overing. Arild Eggen

Fra de ansatte: ing. Svein Utkilen, NITO
kontorass. Sissel F. Wiik,
ELF
avd.ing. A. Hegrenæs, NIF
inspektør B.T. Sætervik,
Bilsak.
hovedverneombud
H. Lund, Arb.m.forb.
oppsynsmann M. Hegg-
land, SU/NVF

En rekke emner ble tatt opp under samlingen, og siste dagen tok man opp til drøfting hvordan POU-arbeidet skal drives videre.

Nytt opplegg

Det man nå er kommet til enighet om, er følgende: Sekretæren skal i første omgang ta kontakt med avdelingslederne for å få i stand allmannamøter. På disse møtene skal det gis en kort orientering om POU-arbeidet, og forholdene på avdelingen skal drøftes i mindre grupper. Rapportene fra disse avdelingsmøtene skal legges fram for POU-gruppa som vurderer dem som grunnlag for det videre arbeidet. Dersom avdelingene peker på konkrete problemer som de ønsker skal tas opp, vil POU-gruppa komme med forslag om hvordan de ansatte selv, eventuelt i samarbeid med POU-gruppa, kan forsøke å finne en løsning på problemene.

Denne første fasen i POU-arbeidet skal være avsluttet innen 1. mai i år. M.A.

Det vil føre for langt her å gå detaljert inn på diskusjonene innenfor de ulike emnene. Diskusjonen, særlig i gruppene, var engasjert og livlig, og besvarelsene viste at her var vilje til selvransakelse og til å rette på feil og mangler som ble påpekt, eller som man selv ble klar over.

Som vanlig var deltakernes interesse og innsats også i konferansens utenomfaglige del upåklagelig.

Alt i alt ble det en interessant og givende konferanse, som forhåpentligvis vil vise seg nyttig både for den enkelte og for vegvesenet som helhet.

Vi ser med forventning fram til Vossamøtet 1980.

Kjell Follesø

Bruer for tunge aksler og lette kropper

213 bruer bygd i Hordaland de siste seks årene

Mens bruprosjekter som kryssing av Salhusfjorden eller Byfjorden får mye omtale både i avisene og ellers, forbigås de mindre byggearbeidene stort sett i stillhet. Et gløtt i statistikken over bruarbeider som er utført i perioden 1974-79, viser at det er de små og mellomstore bruene som utgjør flertallet av konstruksjonene.

Når vi ser både riks- og fylkesveganlegg under ett, ble det i 6-års-perioden bygget 213 bruer. Over fjerdeparten av disse er fylkesvegbruer (i alt 62).

Små og store bruer

Platebruer og platerammer (kulverter) i betong utgjør om lag halvparten av bruene som er bygget i perioden 1974-79. Selv om antallet av disse brutypene er stort, er det de store betongbruene som ruver, både når det gjelder kostnader og nyttbar bruflate.

De 33 platebruene som er bygget på riksvegnettet, tilsvarer om lag 3.500 m², mens f.eks. Krossnessundet bru alene utgjør om lag 3.900 m² bruflate.

På riksvegene

er det i perioden bygget mange bruer på nyanlegg, samtidig som det er utført en god del ombygginger av gamle bruer i forbindelse med forsterkingsprogram for vegnettet.

På fylkesvegene

er en stor del av bruarbeidene forsterkingsarbeid i forbindelse med opprusting av vegnettet til 8 tonns akseltrykk, det vil si bruksklasse (Bk) 8. Større bruarbeid på nyanlegg er utført i Bømlo (Kinnestraumen),

Tysnes (Bårdsund bruer), Os (Lepsøy bruer), Sund (Austfjord bru) og i Masfjorden kommune.

Akseltrykk

Alle nye bruer kan tåle akseltrykk på 13 tonn og boggitrykk på 22 tonn. Et vogntog som er 11,5 meter mellom første og siste aksel, kan da ha en totalvekt på 65 tonn. Dessverre for transportbrukerne er det bare en liten del av vegnettet som kan tåle denne belastningen. For ferjekaibruer og gangbruer gjelder egne belastningsregler.

Mye i egen regi

Med unntak av de største konstruksjonene er alt arbeid på fylkesvegbruene utført av våre egne betonglag. På riksveganlegg har entreprenører vært benyttet på alle store anlegg (f.eks. fritt-ram-bygg og lignende). Når det gjelder de øvrige bruene, fordeler byggingen seg noenlunde likt mellom egenregi og entrepris.

Noen eksempler

Mange av de større bruene krever lang prosjekteringstid, og der er mange detaljer å ta hensyn til. At byggetida er lang, det skjønner vel de fleste årsaken til.

Platebruer og platerammer i betong derimot, er så vanlige at det har vist seg praktisk å standardisere løsningene innen visse grenser. Det betyr at vi fra tabeller og diagrammer kan lese av dimensjoner og armeringsmengder.

Bilde 1 viser Fotlandsvåg bru på rv 567. Dette er ei platebru i ett spenn med lysåpning på 8 meter. Den er stort sett «stan-

BRUER FOR TUNGE AKSLER



1: Fotlandsvåg bru (Fotos: J O S)

dard», med unntak av variabel bredde. Dette er gjort for å ta hensyn både til vegens slik den er i dag og til en fremtidig omlegging av riksvegen i Fotlandsvåg sentrum.

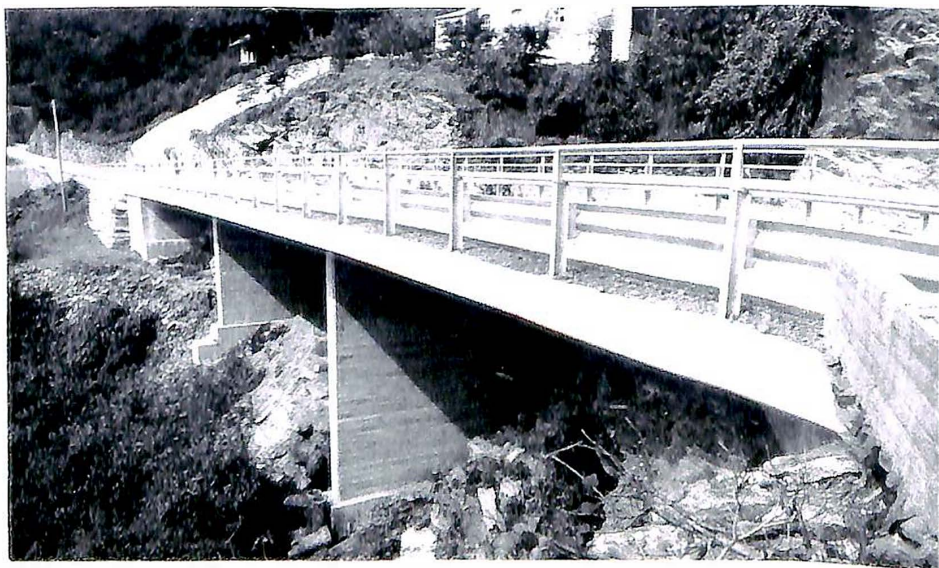
Bruarbeidet er utført av et av våre betonglag, og kostnaden er om lag 255.000 kroner (1978), eller 2.800 kr. pr. m² bruflate. I

tillegg kommer kostnaden til grunnerverv og omlegging av vegen.

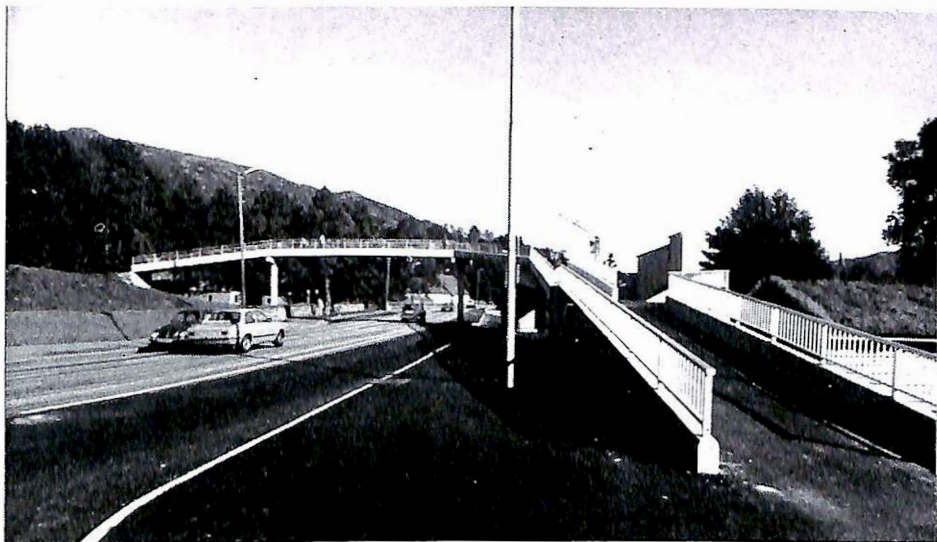
Bilde 2 viser Vangdal bru på rv 551 mellom Norheimsund og Tørvikbygd. Dette er ei platebru i betong, med 3 spenn som er 10, 13 og 10 meter. Som et alternativt forslag vurderte vi her å sette opp støttemur, men både byggehøyden (8-10 m) og faren for trafikkproblemer gjorde at forslaget ble forkastet.

Kostnaden på brua ble ca. 600.000 kroner (1979), eller 2.400 kr. pr. m² bruflate. Arbeidet er utført av våre egne folk, og prisen må sies å være gunstig for en konstruksjon som denne.

Bilde 3 viser Bildøystraumen bru, som er ei plateramme med lysåpning på 12,77 m. Denne konstruksjonen er også litt utenom normalene når det gjelder spennvidden.



2: Vangdal bru, rv 551

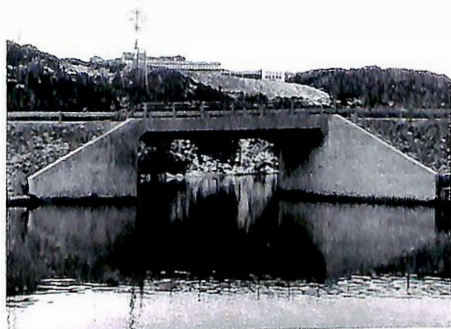


4: Gangbru på Storetveit.

Brua er bygget av entreprenør. Totalkostnad 700.000 kroner (1978), eller 6.400 kr. pr. m² bruflate.

Flere nye gangbruer

I løpet 1978-79 er tre nye gangbruer tatt i bruk i Bergen. Det er gangbru nummer to



3: Bildøystraumen bru.

på Storetveit (bilde 4), en på Skjold og en i Hetlevikstraumen.

Den nyeste typen er den på Storetveit. Den har to prefabrikerte, rektangulære betongbjelker som hovedbæresystem. Disse hviler på støtter, som også er prefabrikerte. Mellom bærebjelkene er det festet gitterrist, som utgjør gangbaneflaten over brua. Gitterristene er utført i varmforsinket stål, og er så åpne at snøen ikke legger seg på den delen av gangbanen som krysser brua.

I løpet av 1980 vil det bli bygget enda 4 slike bruer, to i Bergen, en i Leirvik og en i Tyssedal.

Det har vært en del diskusjon om denne brutypen, særlig på grunn av den åpne gangbanen og de ulemper det *kan* medføre. Vi har imidlertid ikke registrert noen negative reaksjoner på brua på Storetveit.

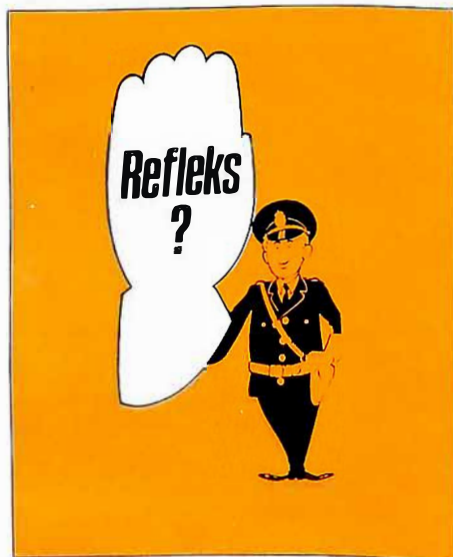
Jan Olav Skogland

Selbjørn bru opna i surt snødriv



— Veret passa bra, så fekk folk oppleve korleis vi har hatt det under arbeidet på brua, sa kontrollingeniør Arnt Wendelbo, etter opninga av Selbjørn bru den 11. februar. Opninga skjedde i kuling og surt snødriv som tok godt på den verharde plassen der Selbjørn bru knyter øyane Huftarøy og Selbjørn saman. Ordførar Magnus Stangeland i Austevoll kommune sa at han såg denne hendinga som like viktig som då elektrisiteten kom til Austevoll — det seier ikkje lite. Vi i vegvesenet, og ikkje minst dei som har utført jobben, får seie oss vel nøgde med det.

Selbjørn bru, som har eit hovudspenn på 212 meter, er den lengste i sitt slag i Nord-Europa. Brua vart opna av fylkesmann Lars Leiro, medan vegsjefen gav ei kort orientering om brua.



Lederutdanning

Lederkurset for anleggsbestyrere og distriktsledere vil bli holdt på Voss sammen med Sogn og Fjordane. Det vil bli tre samlinger, uke 7, 12 og 16.

Vi har nå gjennomført kursnr. 2 i arbeidsledelse for oppsynet og vil holde ytterligere et kurs til i Ullensvang før påske.

Vegdirektoratet holder for tiden på med å utarbeide et etterutdanningstilbud for oppsynsmenn og oppsynsmannsassistenter.

Emnene blir økonomi, teknikk, personalforhold, forvaltning/administrasjon og arbeidsledelse, og er delt i kurspakker av forskjellig varighet. Vi regner med at Hordaland vil bli et prøvefylke for kurspakken om økonomi. Dette emnet omfatter:

- budsjett
- regnskap
- driftsplanlegging
- driftsoppfølging
- styring av driften

Dersom det blir tilstrekkelig interesse for kurset, vil vi holde det i siste halvdel av april. Tilbud vil bli sendt ut.

Nye fag inn under lærlingeloven

Kurstilbud for grunnarbeid, jernbinding, forskalingsarbeid og betongarbeid.

Det er nå adgang til å ta fagprøve uten å ha gått lærlingeskolen, etter godkjent teorkurs. Forutsetningen er at prøve kandidatene blir eksaminert noe mer inngående i fagets yrkest teori. Man skal dessuten ha gjennomgått en del lærebøker for faget, for eksempel kurs i tegningsforståelse. Dersom interessen for denne nye ordningen er stor nok, vil opplæringsutvalget ved vegkontoret vurdere om det skal lages et forenklet kurstilbud for gjennomgåelse av disse lærebøkene. Alle som er interesserte i dette kan henvende seg til undertegnede på tlf. 27 41 00 for nærmere opplysninger. jeg har skaffet til veie de aktuelle lærebøkene, og har derved kjennskap til mengden av stoff m.v.

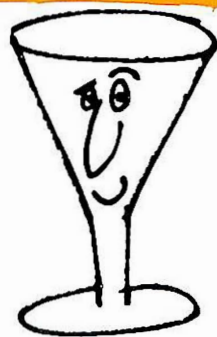
Hermann Lund
Medlem av
Lærlingenemndene i Bergen

Velferdsmidlane -80

Almannamøter anlegg	kr. 22.000,-
Anleggstur	kr. 1.500,-
Arbeidsmandsforbundet, årsmøte	kr. 1.500,-
Blåtur vegkontoret	kr. 5.000,-
Juletilstelling	kr. 5.000,-
Trimutstyr/pynteting brakkeleirane	kr. 3.700,-
Hyttene	kr. 21.000,-
Pensjonistsamankomst	kr. 8.000,-
Bedriftsidrettslaget	kr. 20.000,-
«Salven»	kr. 3.000,-
Oppsynsmannsforeininga	kr. 3.000,-
Vegstasjonen Røldal, samankomst	kr. 440,-
Eikemofoss brakkeleir, høvelbenk	kr. 1.500,-
Oljegruslag 2, ergometersykkel	kr. 1.200,-
Biltilsynet Odda	kr. 200,-
Biltilsynet Bergen	kr. 2.000,-
Festtangen brakkeleir, div. trimutstyr	kr. 3.000,-
Blåtur vegsentralen,	kr. 2.240,-
R-1 samankomst	kr. 680,-
R-2 samankomst	kr. 600,-
R-3 samankomst	kr. 800,-
R-4 samankomst	kr. 2.000,-
R-5 samankomst	kr. 520,-
R-6 samankomst	kr. 1.000,-
R-6 Blåtur	kr. 1.000,-
R-7 samankomst vedl. + anl.	kr. 1.760,-
R-8 samankomst	kr. 800,-
R-9 samankomst	kr. 760,-
R-10 samankomst	kr. 800,-
Skipulkar til hyttene	kr. 5.000,-
Sum tildeling	kr. 120.000,-

ArbeidsmiljøSpalten

ALKOHOL — et problem i vegvesenet?



Nei, vil vel de fleste svare. Offentlige statistikker viser imidlertid at en utrolig stor del av den norske befolkning misbruker alkohol, så hvorfor skulle vegvesenets ansatte være noe unntak? Vi har registrert at vi har folk med alkoholproblemer i vegvesenet.

Alkohol på arbeidsplassen

Beruselse i tjenesten er ikke tillatt, og kan føre til ordensstraff og i alvorlige tilfeller til avskjed. Ikke bare det å drikke i arbeidstiden kan få slike konsekvenser, men også bruk av alkohol i fritiden som gjør tjenestemannen uskikket til å utføresitt arbeid, kan få konsekvenser. «Bakrus» vil gjøre folk mindre aktpågivende og det kan føre til ulykker både for den som opptrer i bakrus og for andre på arbeidsplassen.

AKAN

AKAN (Arbeidslivets Komité mot Alkoholisisme og Narkomani) er opprettet av Landsorganisasjonen og Norsk Arbeidsgiverforening. Også Staten ved Sosialdepartementet er representert. AKAN's formål er ved opplysning og påvirkning å være med på å forbygge alkoholmisbruk og narkomani og å hjelpe alkoholskadde og narkomane til normalt liv.

Rusmiddelomsorg i vegvesenet

I erkjennelsen av at vi i vegvesenet har personell som har alkoholproblemer og som trenger hjelp, har vi opprettet AKAN-utvalg ved Hordaland vegvesen. AKAN-utvalget er et underutvalg under AMU og har for tiden følgende medlemmer: konsulent Kristine Lekve, oppsynsmann Einar Ytre-Arne, hovedverneombud Hermann Lund og som sekretær verneleder Bjørn Langedal. Lekve og Lund er utpekt som hovedkontakter i arbeidet. Utvalget har utarbeidet retningslinjer for rusmiddelomsorgen i vegvesenet, som er godkjent av AMU. Hovedmålet er å hjelpe den som har problemer på et så tidlig tidspunkt som mulig, å forsøke å få både han/hun og andre til å *innse* problemet, og å skape forståelse for at det er mulig å hjelpe.

Retningslinjene omfatter:

- vegvesenets *generelle politikk* i rusmiddelomsorgen
- hvorledes denne skal gjennomføres
- hvilke behandlingstilbud en har
- hvilke kontakter som kan benyttes utenfor bedriften.



Gjeldende regler

Generelt kan bruk av rusmidler etter gjeldende regler føre til avskjed. I denne sammenheng gjelder også ordensstraffene i tjenestemannsloven § 10 og regelen for avskjed i § 11. En kan gjøre unntak fra bestemmelsene hvis den det gjelder er kommet under medisinsk behandling, eller hvis han/hun er villig til å delta i det behandlings- eller ettervernsopplegget som blir foreslått.

Fortsetter misbruket etter dette, skal avdelingsledelsen underrettes, og vedkommende vil skriftlig bli bedt om å ta kontakt med AKAN-utvalget. Utvalget vil da utarbeide et behandlingsopplegg. Er misbruket svært alvorlig, kan en overordnet *forlange* at utvalget skal kontaktes. I begge tilfeller må den som tilbys behandling undertegne behandlingserklæring. Hovedkontaktene og AKAN-utvalget skal sørge for at behandlingsopplegget blir fulgt. Skjer ikke dette, eller er ikke resultatet tilfredsstillende, skal dette drøftes i AKAN-utvalget. Kommer man til at behandlingen ikke vil ha noe hensikt, skal personalavdelingen behandle saken som vanlig personalsak.

Alle kan hjelpe

Det er viktig at alle som er ansatt i vegvesenet er klar over at de selv kan hjelpe alkoholmisbrukere ved å motivere dem for behandling. Det kan ytes hjelp selv om misbruket ikke har gått ut over tjenesten.

Dersom det er tatt beslutning om ordensstraff eller behandling, skal det registreres i tjenestemannens personalkort. Dette strykes når han/hun er helbredet for misbruket og ikke har hatt tilbakefall i løpet av to år.

Personkontakter

Ved siden av AKAN-utvalget, spiller personkontakter en viktig rolle i opplegget. Misbrukeren kan selv velge sin kontakt. Personkontakten får oppgaver som å ta kontakt med misbrukeren ved fravær, følge til behandling og hjelpe til på arbeidsplassen.

Alle personer som blir trukket inn i dette arbeidet har absolutt taushetsplikt.

Behandlingstilbudet går ut på avvenningskur og medisinsk behandling, opphold i institusjon, ettervern og for øvrig samtaler, motivering og psykoterapi.

Utenfor bedriften vil medisinske og sosiale instanser være kontaktpunkter, parallellt med sentrale instanser innen edruskapsarbeidet

Retningslinjene kan man få ved henvendelse til hovedkontaktene/AKAN-utvalgets medlemmer.



Vegvesenets hyggelegaste tilbud:

HYTTENE

Lat tilbodet bli like hyggeleg for alle

Det lid mot den tid på året då det er mest populært å nytte seg av hyttene som vegvesenet stiller til disposisjon for sine tilsette. Vi vonar at det også i år vil bli stor interesse for dette velferdstilbodet.

For at flest mogeleg kan få nytte seg av dette tilbodet, og få så hyggeleg opphald som mogeleg, må vi igjen få minna om at hyttereglementet må følgjast. Ein del forhold blir det dessverre slurva med, og vi må spesielt minna om:

AVBOD:

Meld avbod når du har tinga, men ikkje kan nytte plass på hytte. Så kan andre få denne plassen i staden.

NØKLANE:

Nøklane må innleverast til hyttestyret straks opphaldet er slutt. Les reglementet punkt 6, siste setning.

BETALING:

Har du hatt opphald på hytte, vær vennleg å betale. Har du leigt hytte og fått utlevert nøklane, men likevel ikkje nytta plassen, ja, så må du likevel betale.

Når du likevel har reglementet framfor deg, så les alle punkta, til og med punkt 10, siste setning. Dette punktet blei for første gong handheva i 1979. Vi slo til på punkt 8. Så hyttestyret slår til når vi finn det nødvendig. Men vi håpar og trur at det for all etter-

HYTTREGLEMENTET

1. Hyttestyret stiller hyttene til disposisjon for dei tilsette ved Hordaland vegkontor og Biltilsynet når dei ikkje er opptekne i vegvesenet si eiga drift.
2. Ein kan ta med seg sin næraste familie. Ein kan og ta med vener når plassen tillet det, og dette ikkje tek opp plassen for vegvesenet sine tilsette. Vedkomande hytteleigar må vera med og er ansvarleg for at det vert vist god orden og åtferd.
3. Hytteleiga er for tida kr. 5,00 pr. døgn for vaksne og kr. 2,00 for barn under 16 år. Etter framlagt rekneskap og budsjett frå hyttestyret, fastset Samarbeidsutvalet kva pengane skal nyttast til.
4. I påsken og vinterferien når søknaden er stor til hyttene, vil løyve om plass verta gjeve av hyttestyret ved loddtrekning. Dei som har fått tildelt hytte eit år, står over loddtrekninga det neste året. Dersom det vert færre søknader enn disponible einingar, held ein loddtrekning mellom dei som fekk hytte året før. I ferien kan det også verta trangt om plassen, og styret vil då gå fram på same måte. Hyttestyret har høve til å innføra maksimal leigetid.
5. All hytteleige må tingast hjå hyttestyret, Hordaland vegkontor. For påsken og vinterferien vert søknadsfristen gjeven i særskilt melding. Ellers i året er søknadsfristen maksimalt 1 måned. Ved søknad om bruk av hyttene må talet på personar (vaksen + barn) gjevast opp.
6. Nøklane vert utlevert av hyttestyret, og skal leverast attende *straks* opphaldet i hytta er slutt. Det kan verta kravd hytteleige til nøklane er innlevert.

Frå den meir festlege sida av tilværet i vegvesenet. . . .

Det har skjedd ein del på den meir selskapelege sida i vegvesenet sidan siste nummeret av Veg i Vest kom ut. Vi har diverre ikkje høve til å få med alt, men eit par små

tid blir unødvendig å gå til så drastisk tiltak. Det er lite hyggeleg for alle partar. MEN, vi er også sånn, vi opplyser om kjedelege enkelttilfelle, og teier når alt er vel. Det er heldigvis oftast.

Som sagt så vonar hyttestyret at det også i 1980 vil bli stor interesse for dette tilbudet. Vi ynskjer alle hyggelege opphald på vegvesenet sine hytter.

HYTTESTYRET

7. Hytteleiga skal betalast over giro på dei utlagde giroblankettane. Baksida på talongen må også utfyllast. Kvar enkelt er pliktig til å skriva namnet sitt i hytteboka, og kor lenge ein har nytta hytta.
8. Hyttene må vera reingjorde før avreise.
9. Hyttestyret har rett og plikt til å utnemna ein ansvarleg for hytta.
10. Hytteleigarane har plikt til å gjera seg kjende med hyttereglementet. Brot på reglane må rapporterast til hyttestyret. I slike høve kan hyttestyret ta stilling til om vedkomande skal nekast seinare leige.

Andre opplysningar kan ein få ved hyttestyret.

*HORDALAND VEGVESEN
HYTTESTYRET*

glimt kan vera på sin plass, for å streka under at det er ikkje berre alvorleg, alt vi driv på med.

Vedlikehaldsfolka på Voss hadde si faste jolesamkome på Park hotel i slutten av november, og frå denne har vi teke med eit lite biletutval.

I januar hadde dei tilsette ved vegkontoret i byen sin faste nyårsfest. Denne vart halden på hotel Norge og samla vel 150, inklusive ektefeller. Planavdelinga stod for eit godt planlagt og vel gjennomarbeidd opplegg (hovudplan). Vi kan vel trygt seie at alle delar av hovudplanen vart grundig stadfesta, utan protestar eller andre merknader. Biltilsynet fekk «fast fisk» på Festus, det vil seie at dei er neste års festarrangørar.



Vegmeister Knutsen og vedlikehaldssjefen (med ryggen til) i ivrig diskusjon med Horvei og Gjermø frå R 4. (Fotos: VA)



Vedlikehaldsområde R-4 på Voss samla til jolesamkome. På biletet serein til venstre Holstad og Humlebrekke, og nedst ved bordet Skjelde og Nesbø.

SPORT

B.I.L. Hordaveg har rundet 10 år

Den offisielle stiftelsesdagen for B.I.L. Hordaveg er 2. januar 1970, og 2. januar i år fylte vi således 10 år. Styret i bedrifts-idrettslaget mente at vi burde forsøke å markere denne begivenheten på en eller annen måte, og det ble da bestemt at vi skulle invitere alle nåværende og tidligere

aktive medlemmer til en liten sammenkomst. Vi var så heldige å få låne kantinen til Auto 23 i Nygårdsgaten, og der ble det stelt i stand med et ordentlig festbord. Fra pålitelig hold blir det hevdet at det var en virkelig vellykket fest, og idrettspratene og dansen gikk til langt ut i de små timer.

Hallingkastet 1979

Helgen 19.-21. oktobervar det igjen klart for «HALLINGKASTET». Det var nå åttende gangen disse «ordentlige håndball-leker» gikk av stabelen på Gol, og Buskerud vegvesen hadde som sedvanlig gjort en ypperlig innsats for at de godt og vel 300 spillere og supportere skulle få en minnerik helg.

Tap

Damene våre var kommet i pulje med Troms og Vestfold. I fredagens kamp mot Troms ble det et knepent 2-1 tap, mens det om lørdagen ble tap med 7-3 for Vestfold. Det må imidlertid nevnes at damene denne gangen hadde et helt nytt og rutinert lag,



Damelaget samlet etter en kamp i Haukelandshallen. Sittende fra v.: Kari Helle, Tordis Notnes, Unni Kårbø, Astrid Ottesen. Bak fra v.: Marit Tømmerstrand, trener Mariann Kråkenes, Gunnvor Lien, Gina Kartveit, Vivian Johansson og Aslaug Amundsen. Lien, Notnes og Kårbø deltok ikke på Gol, i stedet var Sissel Flæreide Wiik, Ellen Brown, Gerd Flage og Eli Ludvigsen med.

Fotballserien -79

Laget spilte i 4. divisjon. I de første kampene gikk det meget bra. Etter endt vårseong, med kun ett tap og 2. plass på tabellen, anså vi muligheten til opprykk for stor.

Fair play

Slik skulle det imidlertid ikke gå. Høstseongen ble heller bedrøvelig, med kun én seier og resten tap. Av 11 lag endte vi til slutt på 7. plass. Det vi tapte på manglende tekniske ferdigheter, kompenserte vi imidlertid med god sportslig opptreden. Vi var nemlig det mest disiplinerte laget, og ble best i vår avdeling når det gjaldt kampen om fair-play poeng.

Spillere savnes

Fotballen har i sesongen aktivisert ca. 25 personer. Dette indikerer vel egentlig at vi har en for liten fast stamme i laget til å kunne gjøre oss forhåpninger om å oppnå de store resultater. På en annen side gir det anledning for flere personer til å delta, noe som vel må kunne regnes som et gode. Til slutt vil jeg bare ha nevnt at vi savner vegkontorets ungdom. En del av de faste spillerne er begynt å se seg om etter andre aktiviteter som bedre kan passe til en nær forestående pensjonisttilværelse. Jeg tror vi kan love mye moro, og fotballferdigheter skulle det heller ikke være så nøye med, dersom en da ikke ønsker å skille seg ut.

Formannen

HALLINGKASTET

så de vil nok komme sterkere tilbake senere.

Og seier!

Herrene var kommet i pulje med Buskerud og Sogn og Fjordane. Etter å ha gått ubeseiret gjennom de innledende kampene ble Vest-Agder slått med 11-9 i semifinalen. I finalen ble til slutt Hedmark satt på plass med sifrene 7-5.

Ettersom det var Rogaland som vant dameklassen og Hordaland som vant herreklassen var det et rungende kor som stemte i med «vest e best» under banketten etter kampene. Det var to meget smilende lag som kunne ta imot pokaler og blomster fra vegsjef Olav Søfteland.

Det er som tidligere nevnt Buskerud vegvesen som hvert år tar på seg gjennomføringen av dette kjempearrangementet, og «Hallingkastet» har med rette fått betegnelsen «vegvesenets største velferdstiltak». For håndballfolket er dette møtet med feststemte og idrettsglade vegfolk fra hele landet årets absolutte høydepunkt.



Mariann Kråkenes, biltilsynet, er trener for Hordavegs damelag.

ÅRSMØTE

B.I.L. Hordaveg holdt sitt årsmøte tirsdag 5. februar i kantinen i C. Sundtsgt. 64, og styret for 1980 ble som følger:

Formann	Kurth Dalen
Håndball damer	Kari Helle
Håndball herrer	Kurth Dalen
Fotball	Svein Presthus
Bowling	Kåre Herland
Materialforvalter	Arild Bergstrøm
Kasserer	Endre Grutle

Valg av verneombud

I melding nr. 89/79 ba vi om å få innsendt oppgave om hvem som fungerer som verneombud på de forskjellige arbeidsplassene. Samtidig ba vi om å få opplyst om verneombudene hadde fått den opplæring som loven tilsier. Fremdeles mangler vi oppgave over verneombud på en god del arbeidsplasser. Vi vil derfor minne om at de som ikke har sendt inn oppgave over hvem som er verneombud, gjør dette omgående til

AMU-sekretariatet.

SU 1980

Ny formann: Edgar Aaland (adm.)

Ny nestformann: Ingvald Sandnes (NAF)

Nytt medlemmer Einar Valle (adm.). Utvalget består for øvrig av Bjørg Hestdal (ELF), Knut Narum (NIF), Magne Heggland (NVF), Harald Larsen (NITO), Norvald Breivik (NAF), Jan Søylen (adm.) og Josef Martinson (adm.)

Kontordager - Rådal

Hovedverneombud Herman Lund har fast kontordag ved Vegsentralen i Rådal *hver mandag*.

Hovedtillitsmannen, Jens Tveit Aga, har flyttet sin faste kontordag, og er nå å treffe ved Vegsentralen *hver tirsdag*.

Personalnytt:

Nye ved vegkontoret:

Olav Nordsjø, avdelingsingeniør, anleggsavdelingen.

Elin Nyheim, kontorassistent, sekretariatet, vikar.

Endringer:

Kåre Karlsen, motorvegplanavd., er blitt overingeniør med virkning fra 1. oktober 1979.

Sluttet:

Inspektør Sven Hamre, biltilsynet, sluttet i mars.

Sluttet i driften:

Kokke Randi Johnsen, sluttet i desember.

Nye pensjonistar:

Olav O. Oppheim, spesialarbeidar.

Mons Hanevik, tunnelarbeidar.

Gunnar Turtveit, spesialarbeidar.

Einar O. Lie, spesialarbeidar.

Stein Gloppen, spesialarbeidar.

Harald Birkeland, spesialarbeidar.

Ingebrigt Solvang, spesialarbeidar.

Johs. R. Agdestein, oppsynsmann.

Atle Skår, spesialarbeidar.

Leonard Skråmestø, spesialarbeidar.

Kristoffer Bruland, spesialarbeidar.

Nytt AMU-styre

Formann Jan Søylen

Nestformann Edgar Aaland

Styremedlemmer:

Nils H. Sellevold (adm.)

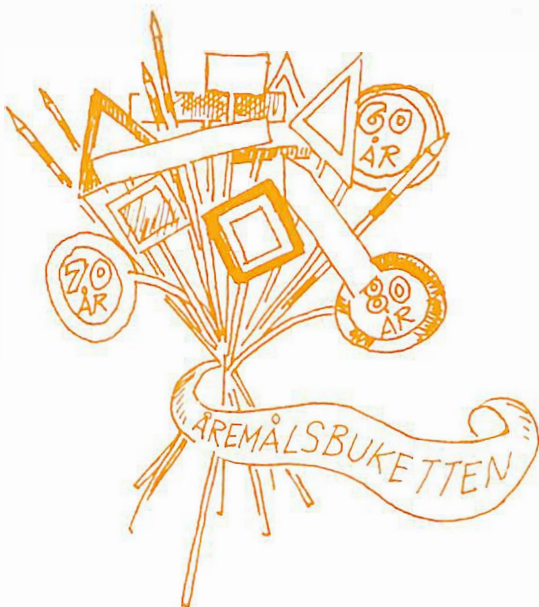
Hermann Lund (NAF)

Jens Tveit Aga(NAF)

Nils Nonås (NVF)

VI

GRATULLERER



50 år:

Olav Sandvik,	28/12 - 29
Torleif Boge,	22/ 1 - 30
Lars Ekse,	26/ 1 - 30
Magnus J.	
Haugland,	9/ 2 - 30
Johannes Nordbø,	11/ 2 - 30
Kåre Agledal,	1/ 3 - 30
Berge Tveit,	13/ 3 - 30
Josef Martinsen,	13/ 3 - 30
Henrik Frøyseth,	21/ 3 - 30
Ingebrigt G.	
Markhus,	28/ 3 - 30
Hermann Kjerrgård,	13/ 4 - 30
Nils A. Lid,	11/ 5 - 30
Jakob Røthe,	12/ 5 - 30
Albert Hauge,	29/ 5 - 30

60 år:

Henrik Tveit,	24/11 - 19
Leif Myhre,	16/ 1 - 20
Dagfinn Askeland,	20/ 2 - 20
Erling Reigstad,	23/ 2 - 20
Magne Sollesnes,	6/ 3 - 20
Jørgen O.	
Håvardsholm,	12/ 4 - 20
Ingebrigt Tufta,	20/ 4 - 20
Einar Opedal,	24/ 4 - 20
Berge Halleråker,	7/ 5 - 20
Hans Haug,	16/ 5 - 20
Ragnar Toft,	19/ 5 - 20



*Vi ønskjer
alle «Veg i Vest»-lesarar*

God Påske!



Stoff til neste nummer
må vi ha innan **2. MAI**

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