

# Veg i Vest



BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I HORDALAND

DIREKTORATET  
22 DES 1981  
BIBLIOTEKET



NR. 2

JULI 1981

ÅRG. 5

Nr. 2 1981 Årg. 5

**Redaktør:**  
Ragnhild Øverland  
Arnesen

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

**Opplag: 2.000**

## **Forsidebilde:**

Til sommeren blir den om lag 4 km lange gang- og sykkelvegen langs riksveg 14 til Steinestø ferdig. Det er hittil vår lengste strekning med gang- og sykkelveg.

Anne Bente fra Haukås skole har tatt en del av vegen i bruk allerede og kan ferdes trygt på sykkelen sin.  
(Foto: VA)

## **INNHALD:**

	Side
Korleis informere – .....	3
Vegsjefen har ordet .....	5
Ny vegsentral overlevert .....	6
Heider til brøytefolka – .....	9
Ukjend vegvesen-materiale på NHH .....	10
«Vårønn» på rv. 7 .....	14
Planleggingsprogrammet 1981–85 .....	15
Jan Søylen vegsjef .....	17
Ordet fritt .....	23
Fra Empire State Building til – .....	25
Ny gatebruksplan i Bergen sentrum .....	28
Trafikkpedagogtreff .....	31
Arbeidet i gang på nybygget .....	32
Forventningsfulle biltilsynsfolk til Stord .....	33
Personalnytt .....	35
Vi gratulerer .....	36
Vegkontoret har fått dykkargruppe .....	36
Bemanningen i vedlikeholdet .....	37
Ny POU-gruppe .....	38
Lederopplæring i vegvesenet .....	39
Opplæring av verneombud .....	39
Slyngene i Austmannali – .....	40
Sport .....	42
Arbeidsmiljøspalten .....	46
Til våre pensjonister .....	48

# Korleis informere og bli informert?

## Innstillinga om «Informasjonsvirksomhet i Statens Vegvesen» med nyttig stoff for dei fleste.

Som mange no vil vera merksame på, ligg det føre ei innstilling om «Informasjonsvirksomhet i Statens Vegvesen». Innstillinga er send ut til alle avdelingane, til vegmeistrane, oppsynsmenn og til alle organisasjonane til høyring. Det er eit svært arbeid som ligg bak denne innstillinga, og det såkalla informasjonsutvalet har vore samansett av folk frå ulike sider i vegvesenet og ulike delar av landet, med avdelingsdirektør Kaare Flaate, Vegdirektoratet, som formann. Trass i at det er eit langvarig og omfattande arbeid som ligg bak, har ein greidd å utforme det raude heftet slik at det verkar innbydande og lett å finne fram i. Tanken er at dette heftet skal vera ei rettleiing i informasjonsspørsmål på alle plan i etaten.

### Aukande behov

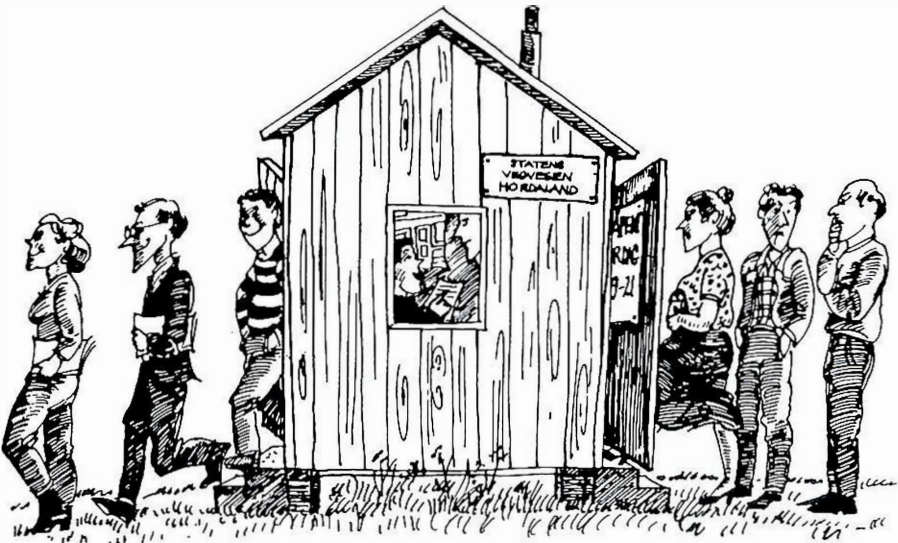
Bakgrunnen for arbeidet er det stadig

aukande behovet for informasjon både i etaten og frå vegvesenet og ut til politikarar og publikum om det arbeidet vegvesenet driv. Det har vore naudsynt både å sjå på korleis informasjonsverksmda generelt går føre seg i dag, og gi visse retningslinjer for korleis det kan vera nyttig å leggje denne sida av arbeidet vårt opp.

Utvalet har i eit eige kapittel teke for seg intern informasjon, som no må handsamast som forhandlingssak mellom organisasjonane, og ikkje er med i høyringsrunden.

### Handbok i praktisk informasjon

Vidare vil ein finne eit hovudkapittel om informasjon til aktuelle grupper utanom vegvesenet. Her finn ein underkapitla «Veg- og vegtrafikkplanlegging», «Trafikant og kjøretøy», «Veganlegg og ut-



bedringsarbeider» og «Vedlikehold og trafikantservice». Kapittla fortel klart og greit kva den einskilde på dei ulike avdelingane må gjera for å vera viss på at rett informasjon går ut i rett tid til rette personar. Til og med verkemidla ein har til rådvelde, er lista opp. Med det er altså innstillinga om informasjon i vegvesenet blitt noko nær ei handbok som ein kan slå opp i for å finne ut både når og korleis ein kan informere publikum og andre om det arbeidet ein driv med. Utvalet har mellom anna peika på poenget i at ein er klar over kven som treng informasjonen, og at ein innrettar seg slik at den når fram.

### Ansvar

I samband med at innstillinga vart send ut til høyring, streka formannen i informasjonsutvalet, Kaare Flaate, under at kvar og ein har eit ansvar for å gi informasjon om ting som ligg innanfor hans eller hennes saksområde og som er offentlege, men den einskilde må og vite kvar grensa går og når det er rett å vise til den som har meir med saka å gjera. Ein vegarbeidar som har sett seg godt inn i jobben han held på med, kan og gi informasjon om det arbeidet som er i gang på staden.

Informasjonsutvalet har vist til at bedriftsavisa har ei sentral oppgåve, både når det gjeld informasjon til dei tilsette og familiane deira, og i neste omgang vidare ut til dagspresse og lokalradio.

Utvalet gjer elles framlegg om at det vert tilsett minst ein person som har informasjon som hovudoppgåve ved kvart vegkontor. Samstundes presiserer dei at kvar og ein som er tilsett i etaten representerer ei informasjonskjelde utover, og at det er viktig ikkje berre å informere dei tilsette skikkelig, men og at alle tilsette sjølv har eit ansvar for å halde seg informert.



Utreiinga har vore drøfta på vegsjefmøtet i vår, der ein m.a. tok for seg ekstern informasjon, vegmeldingsstenesta og organiseringa av informasjonstenesta. Informasjonskonsulentar og bedriftsavisredaktør har og drøfta utreiinga eller delar av den. Under leiing av informasjonskontoret i Vegdirektoratet vil no langtidsplankontoret hjelpe til med å handsame stoffet som kjem inn. På grunnlag av dette skal det utformast ei innstilling som vert lagt fram for vegdirektøren. Ein reknar med at arbeidet vil vera avslutta tidleg på hausten.

Det er framleis mogleg å skaffe seg det raude informasjonsheftet for **alle** som har lyst til å gjera seg kjend med kva som står der. Heftet kan du få hos Janne Takvam, tlf. 23 23 10.

Red.

# Betre ressursutnytting, men stadig mindre pengar



Samferdselsdepartementet har lagt fram stortingsmelding om Norsk Vegplan for 1982 - 85, og når dette blir lese har også Stortinget drøfta meldinga. Departementet har redusert løyvingsramma til riksveg-anlegg i Hordaland med over 100 mill. kroner eller ca. 15% i høve til den tidlegare oppgitte ramma som fylket prioriterte etter då planen var oppe i fylkestinget i desember 1979.

Dette er ein vesentleg reduksjon som vil føre til redusert anleggsdrift, og spesielt må det etter mitt syn gå ut over større nyanlegg. For å unngå oppseiing av folk blir det lite arbeid som kan settast bort til private entreprenørar, og vi må vere varsame med å kjøpe inn arbeidssparande utstyr.

Vi har hatt sterk nedgang i løyvingane både til riksveg- og fylkesveganlegg sidan 1978, og det er grunn til å rekne med mindre løyvingar også dei næraste åra.

Midt oppe i alt dette negative har eg likevel i det siste sett positive trekk. Eit gamalt ord seier at ingen ting er så gale at det ikkje er godt for noko, og slik er det også her. Vi er blitt flinkare til å utnytte maskin-parken og arbeidstida. Vi er også blitt

flinkare til å bruke rett utstyr på rett plass og framfor alt rett mann på rett plass. Reduserte løyvingar har gjort det nødvendig «å snu på krona» meir enn før. Men vi kan sikkert endå auke effektiviteten på alle plan i anleggsdrifta. Dette blir ei av våre viktigaste oppgåver dei næraste åra.

I Stortingsmeldinga om Norsk Vegplan er det rekna med ein viss auke i løyvingane til riksvegvedlikehaldet, og det er nødvendig på grunn av auka veglengde og større trafikk. Etter kvart som anleggsloyvingane blir mindre og vedlikehaldsloyvingane aukar, vil ein stadig større del av dei totale vegløyvingane gå til vedlikehald.

I fleire vegmeisterområde har vi fått ein effektivitetsauke ved betre planlegging og betre tilrettelegging av arbeidet. Betre utnytting av arbeidstida er også eit vesentleg moment. Etter kvart som effektiviteten aukar og kjem opp på same nivå i alle vegmeisterområda, vil vi vere i stand til å nytte meir av vedlikehaldsloyvingane til drifts-tiltak, samtidig som vi held oppe eit relativt høgt nivå i det ordinære vedlikehaldet.

Til slutt vil eg få nytte høve til å ønskje alle i vegvesenet i Hordaland ein god sommar.

J. Martinsen

# «Ny» vegsentral overlevert i mai

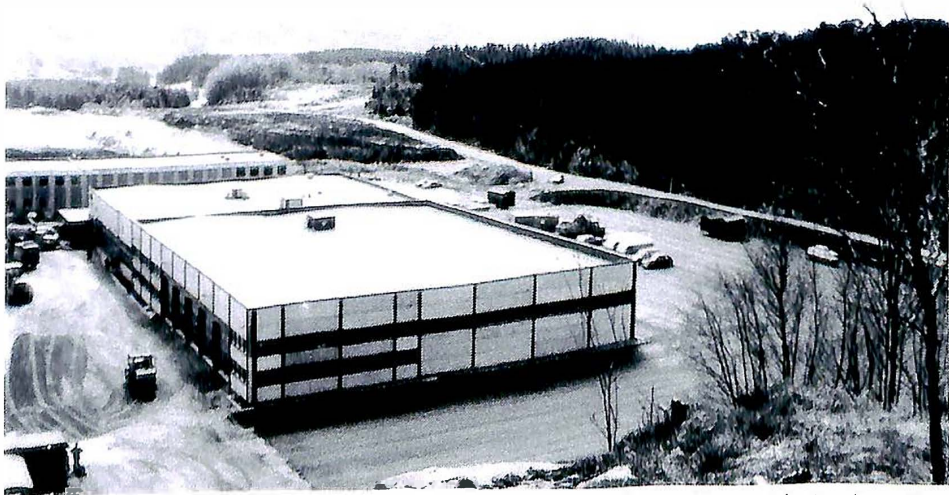
**Eit topp-moderne, allsidig og rommeleg bygg kan dei 30 tilsette ved vegsentralen no glede seg over**

Sentralsjukehus har til vanleg dårleg ry. Dei kostar oftast for mykje, blir for store – og blir så å seie aldri ferdige. Det er i alle fall den røynsla vi har her vestpå. Likevel trur vi ikkje det var det leiari for maskinavdelinga, Malvin Holsen, tenkte på då han kalla den nye vegsentralen i Rådal for sentralsjukehuset, i høve til dei lokale vegstasjonane som han rekna som førstehjelpstasjonar for utstyret vårt.

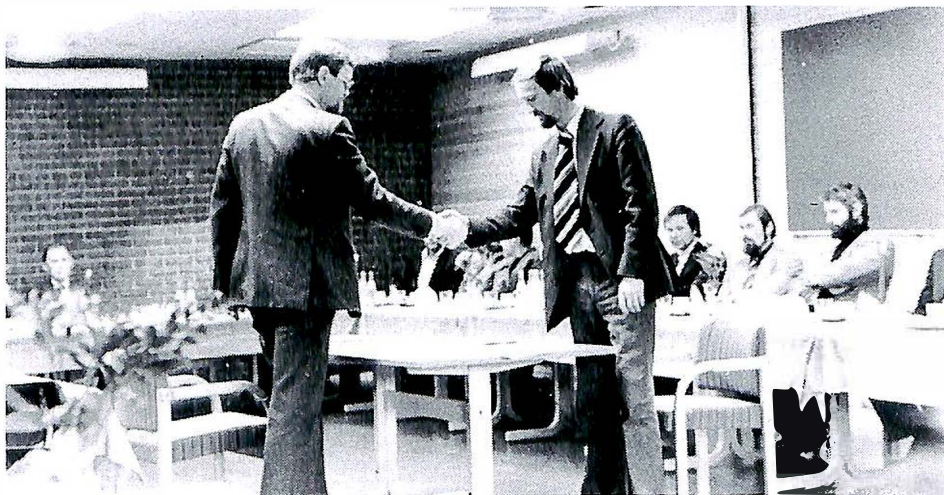
Tirsdag 5. mai kunne han, saman med dei rekkje gjester og dei tilsette, markere den offisielle overleveringa av den nybygde og ombygde vegsentralen.

Dei 30 tilsette på vegsentralen har til no hatt heller kummerlege arbeidstilhøve. Vegsentralen, slik han vart bygd i 1967-68, skulle gje rom for ein stor del av den verksemda nybygget har plass til i dag, men på halvparten så stor plass. Nybygget

er i alt på 1590,7 kvadratmeter, medan det gamle bygget som no er pussa opp, er på 1331,1 kvadratmeter. Her er altså blitt over dobbelt så stor plass å tumle seg på. Det nye tilbygget rommar sveiseverkstad, maskinverkstad, delelager og kaldtlager, medan snikkarverkstad, skiltverkstad, bil-elektrisk verkstad, hydraulisk verkstad, borhammarverkstad og radioverkstad har plass i det gamle bygget. Vidare er



*Slik tar vegsentralen seg no ut. Den nærmaste og største delen er det nye tilbygget. Innkøyringa blir no fra vegen til høgre i biletet. (Foto: T. Haugen.)*



*Frå den offisielle delen av overleveringa. Malvin Holsen (t.v.) og ein av dei som har teke del i arbeidet har underteikna overleveringsdokumenta og takkar einannan for godt samarbeid. Biletet gjev og eit lite inntrykk av det nye kurslokalet i Rådal.*

garderobetilhøva betra, her er nytt arkiv og verkøyrom, og ikkje minst er det innreidd eit nytt møte-/kursrom som skulle dekkje dei fleste behov. Det er berre kontorfløyen som ikkje er bygd om. Totalt har nybygg og ombygging kome på 10,4 mill. kroner.



*Verksmeister Mikal Nordvang orienterer om den nye arbeidsplassen sin – her i motorverkstaden.*

### **Lovord**

Heilt lett har det nok ikkje vore når det daglege arbeidet skulle halde fram, samstundes som ein fann seg sjølv att på ein byggeplass, med handverkarar rundt seg dei fleste stader. Verksmeister Nordvang gav folka sine ros for den måten dei har teke situasjonen på, samstundes som også entreprenøren fekk takk for den velviljen dei har synt, slik at det var mogleg å halde fram med det daglege arbeidet på vegsentralen.

Det fell mange lovord om den flotte bygningen og dei gode føresetnadene dei tilsette no har fått til å gjere godt og konkurransedyktig arbeid. Ikkje minst vart det streka under kor viktig det var at tillitsvalde og verneombod fekk ta del i planlegginga av bygget. Leiaren for innkjøpskontoret i Vegdirektoratet, Arnulf Ingulstad, fortalde at det var første gongen dei prøvde å få inn medråderett i byggeprosessen, og han meinte at dette hadde vore riktig. Tillitsmann Norvald Breivik gav på si side uttrykk for at han trudde bygget med dette var blitt meir etter ønske enn det ville ha

vore om dei tilsette ikkje hadde fått vera så aktivt med i arbeidet.

Det vanka elles takk til entreprenørar og konsulentar og gåver andre vegen, som takk for oppdraget.

### Von om betre tider

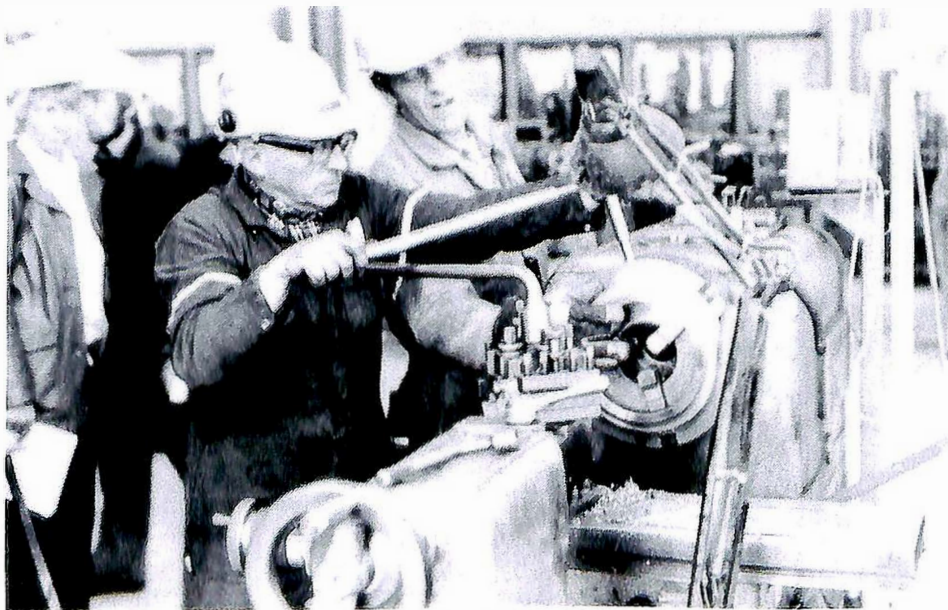
Vegsjefen peika på at han sjølv hadde merka lite til arbeidet, noko han tok som eit teikn på godt samarbeid.

– Det kan kanskje undre nokon at vi byggjer så stort i ei tid då løyvingane stadig vert reduserte, sa Martinsen. – Utgangspunktet var svært dårleg, så eit tidsmessig bygg med god plass trengte vi, og vi fann plass på budsjettet i ei tid då situasjonen var noko lettare enn i dag. Han peika også på at Rådal vegsentral ligg sentralt i høve til dei store arbeida som kjem i gang i Bergens-området dei næraste åra. Vegsjefen trudde at 1981 - 82 ville bli dei to siste magre åra i vegbygginga, og gav von om at vi vil nærme oss eit normalt nivå att i 1983.

Martinsen streka under at om vi no har fått fine tilhøve i Rådal, er det ikkje mykje vi har andre stader i fylket. – I motsetnad til dei fleste større fylka utfører vi det meste sjølv her, og vi saknar sårt stasjonar på Voss og Stord, sa han.

Etter at den offisielle opninga med gjester frå entreprenørar, konsulentar, kommunen og fylket og frå Vegkontoret var over og omvisinga var avslutta, var det dei tilsette på vegsentralen sin tur. Saman med vegsjef, driftssjef, maskinsjef, verksmeister og andre kunne dei benke seg i den nye storstova, som møtelokalet vart kalla. Mellom godorda som fall vart det også sagt at ein no må setje større krav til utstyr og verkstarbeid. Det krevst meir spesialisering og det vil bli naudsynt med større kunnskap. – Det er eit kostbart og stort bygg vi har fått, og det vil gje ein verkstadspris på rundt 130 kroner timen. Det er ikkje ille samaniikna med andre verkstader, meinte Lars Kleppe frå maskinavdelinga.

*Forts. side 30*



*Olav Sandvik og Olav Botnevik i arbeid i maskinverkstaden.*



# Heider til brøytefolka på Haukeli

Det var ingen aprilspøk då tillitsmann Arne Sekse på vegner av seg sjølv og kollegene sine 1. april i år kunne ta i mot årets honnørpris frå Haugesund Handelsstand Forening. To diplom og to gåvesjekkar tok han i mot, til karane både på Hordalands- og Telemarkssida.

Formannen i Handelsstandens Jubileumsfond heldt fram at det er desse karane vi kan takke for at E 76 over Haukeli verkeleg fungerer som ein heilårsveg mellom aust og vest. Brøytefolka gjer ein

framifrå jobb, og utan sure miner, streka han under. Og vi siterer vidare: «– Brøytemannskapenes innsats er utenom det vanlige. I tillegg til en ekstraordinær tøff jobb, utviser dere også en opptreden overfor det bilende publikum som det er verdt å gi en honnør.» Og det er ikkje noko dårleg skussmål å få.

Pengegåvene som Sekse tok i mot, skal gå til velferdstiltak for brøytefolka. Arne Sekse, som sjølv har køyrt brøytebil og snøfresar frå 1964, takka på vegner av brøytefolka.



Arne Sekse (nr. 2 frå høgre) tek i mot Haugesund Handelsstand Forenings honnørpris på vegne av brøytemannskapa på Haukeli. Dei andre er frå v. medlem av innstillingskomiteen. T.E. Hestvik, formann i Handelsstandsforeningen. T.J. Kyvik, og ytterst t.h. formann i honnørpriskomiteen. Johan Grinde. (Foto: Eirik Østberg, Haugesunds Avis).

# Ukjend vegvesen-materiale i gamalt NHH-arkiv

*Stoffet, som har lege i kassar i over 20 år,  
skal no gjerast tilgjengeleg for interesserte*

Interessen for vegvesenets historie har auka dei sista åra. Den muntlege saga vert for tida samla inn, og lokale prosjekt som tek sikte på å ta vare på gamal vegbyggjeskikk og setje han inn som eit ledd i kultursoga, kjenner vi til både her i fylket og andre stader.

Innsamlinga av den muntlege saga går attende til omkring 1920, men nyleg har det på Norges Handelshøyskole i Bergen dukka opp nytt materiale for oss som kan fortelje ein heil del om løns- og arbeidsvilkår for vegarbeidarar over heile landet før den tid.

## Stort prosjekt

Materialet strekkjer seg over perioden frå 1850 til 1910 og er ein del av eit større sosialøkonomisk prosjekt som gjekk føre seg ved Økonomisk Institutt ved Universitetet i Oslo i mellomkrigstida. Leiar for

prosjektet var professor Ingvar Weder-  
vang. Prosjektet gjekk over fleire år, men  
var ikkje avslutta ved krigsutbrotet i 1940.  
Nær 50 personar tok del i arbeidet i kortare  
eller lengre tid, mellom dei finn vi fleire  
namn som i dag skulle vera velkjende, som



Vegarbeidsfolk i Bergsdalen kring 1900. Det kan nemnast at arbeidarane måtte halde spadar sjølv på denne tida.

Helge Seip og Knut Getz Wold. Det er lagt ned om lag 120 årsverk i prosjektet, som har teke opp løns- og pristilhøva for ulike næringsgreiner for tida 1830 - 1919. Den veghistoriske delen av arkivet utgjer om lag 30 årsverk og kan fortelje litt av kvart, både om sosiale og økonomiske tilhøve, om yrkesgrupper som ikkje lenger finst og om dei tidlegaste anlegga som vart drivne i statens regi. Som mange kanskje veit, tok staten over vegbygginga i førstninga av 1850-åra. Til då var alt gjort på pliktarbeid.

### **Nedpakka i 20 år**

Vitenskapleg assistent Jan Ramstad har fått den vanskelege oppgåva å setje dette materialet i system, slik at det kan bli tilgjengeleg for forskarar og andre interesserte.

Materialet er henta frå offentlege arkiv, frå private forretnings- og landhandlararkiv, gardsrekneskap, avis- og børsnoteringar, markedsoversyn, trykt litteratur og statistikk og frå diverse smårekneskap. Det dreier seg i alt om ca. 400 mapper med om lag 100 folieark i kvar. Om lag 60 mapper inneheld stoff om vegarbeid, med grunnmateriale for kvart fylke og data for løner og kostnader. – Det dreier seg om eit enormt materiale som har vore nedpakka i kasser i over tjue år, fortel Ramstad. – Det har etter kvart synt seg at her finst opplysningar, til dømes i samband med det industrielle gjennombrøtet, som kan snu opp-ned på mange av dei oppfatningane vi til no har hatt om folks levekår.

### **Vegen sprengde grenser**

Det var ønsket om å skape vekst i samfunnet som sette fart i utbygginga av vegar og kommunikasjonar i landet, fortel Ramstad. Liberalisering og fri konkurranse var det økonomiske prinsippet ein arbeidde etter, men det måtte ei viss styring til, t.d. for å få den rette effekten av og effektiviteten i vegbygginga. Dette var årsaka til at staten tok over bygginga av offentlege vegar i 1850-åra.

– Vegbygginga blei svært viktig for utveksling av tankar og nye idear, og t.d. mellomriksvegane fekk kolossalt mykje å seie. Dei kom med nye element i bygdesamfunnet, brakte med seg ei anna verd, nye menneske og sprengde gamle rammer og fordommar.

Vegbygginga fekk innverknad på marknaden og førte til ei utjamning der det før hadde vore enorme prisskilnader mellom ulike lokalsamfunn. Lokale monopol vart brotne, og dette gav større velstand for dei fattige.

Av opplysningane kan ein sjå at kvar gong ein ny veg vart bygd nær eit lokalsamfunn, gjekk lønene i landbruket opp, både av di dei måtte opp på vegarbeidarsine sitt nivå, og av di bøndene kom seg til byen og fekk betre prisar for varene sine der.

### **Lønstilløva**

Gjennomsnitts dagløn for vanlege vegarbeidarar i perioden 1861-70 låg klart over tilsvarende løn andre stader i Sør-Norge, men skilnaden var heilt borte i perioden 1899-1906.

I arkivet på NHH finn vi og ei rekkje data om ulike anlegg i fylka. Til dømes vart strekninga Måbø-Garen bygd i tida september 1910 til juli 1920. På denne tida var det vaske- og lappekoner på anlegga, og dei fekk ei dagløn på 2 kroner fram til 1913. Vanlege dagarbeidarar hadde første året 3 kroner dagen, og mellom 1911 og 1916 3,50.

Ei oversikt syner også kva fagarbeidarane, som i mange høve var svært ettertrakta og naudsynte på anlegga, fekk for jobben:

	<b>Bergen-Midthun 1861–1862</b>	<b>Granvin-Ulvik-Hetlenes 1894–1899</b>	<b>Måbø-Garen 1910–1920</b>
Smedar	70 skill. pr. dag	2,60–3,00 kr. pr. dag	4,50 kr. pr. dag (1912)
Snikkarar	50 skill. pr. dag	2,40–2,80 kr. pr. dag	3,60 kr. pr. dag (1912)
Skyttarar	50 skill. pr. dag		
Murarar		2,80 kr. pr. dag	
Vanlege dagarb.	44 skill. pr. dag	2,41–2,56 kr. pr. dag	3,60 kr. pr. dag (1912)

Sjukepengane var 80 øre pr. dag fram til 1896, då dei gjekk opp til kr. 1,50.

### Løn for oppsynsmenn

I det samla materialet finst det og ei rekkje «cirkulærer» frå vegdirektoratet. Eit av desse, datert 12. juni 1882, fortel litt om kva ein oppsynsmann var verd den gongen:

«Med henvisning til cirkulære af 11 november 1857 angaaende Opsynsmændenes aflønning, hvori veiarbejdsbestyrerne meddeles bemyndigelse til at aflønne en trediedel af de ved hvert under deres bestyrelse staaende Anlæg ansatte opsynsmænd med indtil kr. 3,60 pr. arbejdsdag, naar de ved alder og dygtighed dertil maatte findes kvalificerede, meddeles, at D.Hrr. bestyrere herved bemyndiges til selv at bestemme opsynsmændenes aflønning indtil grænsen 4 kroner pr. arbejdsdag.

Skulde en særegen dygtighed i forbindelse med lang hæderlig tjeneste i Veivæsenet gjøre det ønskeligt, at enkelte opsynsmænd faa en større aflønning end ovenfor nævnte maximum 4 kroner pr. arbejdsdag – har vedkommende Bestyrer derom at afgive fornøden Indstilling til veidirektøren, uden hvis approbation en saadan Forhøielse i opsynsmændenes aflønning ei maa foretages.

Da det imidlertid er ønskeligt at opsynsmændenes aflønning ved de forskjellige anlæg, under forøvrigt lige forholde, bør stille sig nogenlunde ens og bortset fra, at enkelte opsynsmænd paa grund af ualmindelig dygtighed og nidkjærhed, samt lang og tro tjeneste bør aflønnes forholdsvis noget høiere end andre. hidsættes til vei-

ledning en oversigt over de Avancementsforholde, der kunne ansees som normale inden veivæsenets opsynsmændsklasse: Yngste Opsynsmænds Aflønning

kr. 2,80 pr. arbejdsdag i et aar  
kr. 3,00 efter 1 aars fortjeneste  
kr. 3,20 efter 2 » »  
kr. 3,40 efter 4 » »  
kr. 3,60 efter 6 » »  
kr. 3,80 efter 8 » » og  
kr. 4,00 efter 10 » »

Cirkulæret nødvendiggjør dog ingen forandring i de bestaaende forhold.»

### Kva kosta det å leve?

Det interessante er sjølvstgått å sjå på kva ein fekk for desse lønane. I 1880 betalte ein vegarbeidar i Hordaland kvar veke kr. 6,63 til kost og losji. Dette kan kokkerekneskapa frå anlegga fortelje. I 1890 måtte dei ut med kr. 6,25 i veka, medan det gjekk raskt opp frå kr. 7,73 i 1910 til kr. 9,39 i 1914. Og hadde dei familie å ta hand om, så kosta rugbrødet i 1860 13,3 øre, i 1899 13,8 øre. Egg kosta i 1885 87 øre pr. snes, og kaffe kosta kr. 1,45 pr. kg i 1860, og 1,14 pr. kg i 1898. Mjølkk kosta i 1860 8,7 øre for skumma og 12,3 øre for nysilt. I 1899 var prisane her i distriktet 6 og 12 øre. For ei famn bjørkeved måtte dei ut med kr. 11,53 i 1860 og 19,00 kroner i 1905.

### Arbeidstida

Arbejdsdagen var først 10 timer, men i midten av 1890-åra vart det gjort forsøk med 8 og 9 timars arbejdsdag. På einiskilde anlegg på Vestlandet vart det nytta 8 timars arbejdsdag i 90-åra, fortel arkivmaterialet. Eit av desse var anlegget Granvin-Ulvik-

Hetlenes. Her fekk ein timeløn i staden for dagløn, og på grunn av kortare arbeidstid vart timeløna sett noko høgare enn det ein fekk ved vanleg 10 timars dag. Denne ordninga hadde dei om vinteren frå november 1895 til og med februar 1896, då gjekk dei igjen over til dagløn.

Seinare blei arbeidsveka 48 timar. Om sommaren utgjorde det 8½ t på kvardagar og 5½ på laurdagar. Om vinteren skulle det vera 8 t kvar dag. Vart det for mørkt til å arbeide, såg einskilde anleggsstyrarar mellom fingrane med at oppsynsmannen likevel førte opp full dag for folka, medan andre måtte føre opp berre dei timane dei arbeidde. Bensinlamper og petroleums-lamper kom med tida i bruk på anlegga.

### Skiftarbeid

Kring 1896: «Boringsarbeidet blev udført paa den Maade, at 2 lag à 2 Mand arbeidede vexelvis i 8 a 10 Timer pr. Dag i 12 Dage, saaledes at det ene Lag de første 6 Dage arbeidede i 8 Timer pr. Dag, det andet Lag i 10 Timer pr. Dag. De paafølgende 6 Dage skiftede Lagene Arbeidstid. Borhullene anbragtes efter Opsynsmandens Anvisning, og Al Ladning og Skydning udførtes af Ham. Den bortsprængte Sten blev frit borttransporteret og oplagt; ligeledes fik Lagene fri Borbæring og fri Ammunition. Det lag der ved Opgjøret kunde opvise den største Borlængde, tildeltes en premie paa Kr. 10,— eller Kr. 5,— pr. Mand.»

I 1896 tykkjer elles vegdirektøren at arbeidsprisen stig for mykje og vil helst nytte maskiner og hestekraft i større grad: «Hestekraft er for Tiden relativt betydelig billigere end Arbeidsfolk.»

Trass i liten tilgang på vegarbeidsfolk i 1899, vil ikkje vegdirektøren gå med på, «hvad der i stor Udstrekning finder Sted i Udlandet, at søge anvendt stærke Kvinder til de ved Anlæggene forekommende lettere Arbeider...».

### Farleg arbeid

Materialet fortel vidare ein del om dei ulike

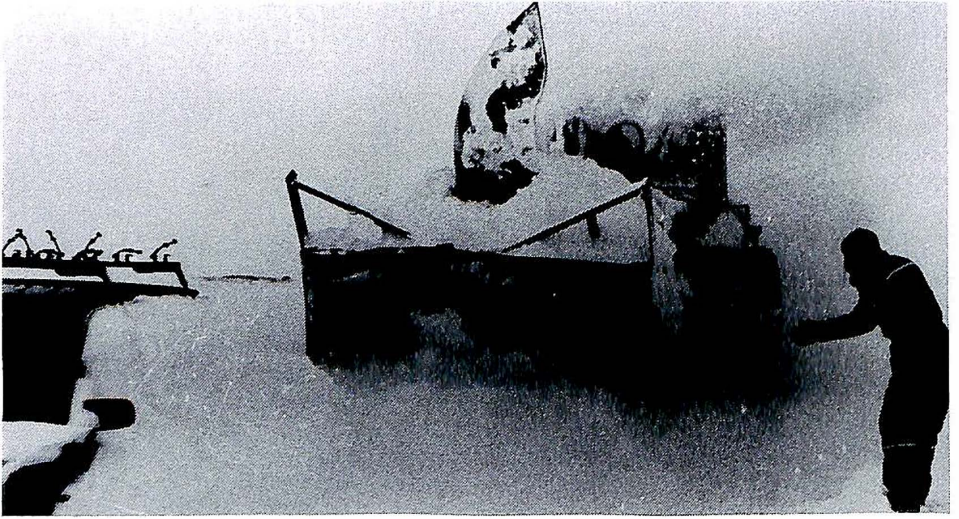
anlegga i perioden, som t.d. Tysse - Vikør - Øystese (1903): «Dagarbeide var her nødvendig da fjeldet var saa bratt og utilgjengelig at det ikke kunde stikkes og nivelleres førend en stor del var bortsprenget. Arbeidet var farligt for arbeiderne og udføredes av et av de mest øvede akkordlag.» Lønnen deres var 368 øre og 330 øre pr. dag, mot 280 og 260 for dei andre.

Op i desse dagar, då det vert drive utbetningsarbeid på rv. 46 i Bratlandsdalen, kan det vera ein kuriositet å lese frå Stortingsproposisjon nr. 10 (1880): «Da det altid viser sig vanskeligt at drive veiarbeider gennem saadanne isolerede og sparsomt bebyggede strøg, vil arbeidet her under enhver omstændighed falde forholdsvis kostbart. Veiarbeidet agtes fortsatt ud over vinteren som en passende vinterbeskjæftigelse for den arbejdsstok der til sommeren skal anvendes paa Haukelifjeld. Til anvendelse i næste budgettermin bør vel i ethvert fald til fortsættelse af anlægg inden Stavanger amt opføres efter det foreløbig gjorte overslag fra Øvrebø til amtsgrænsen kr. 43.000, hvilket i forbindelse med nogen arbejdsdrift paa samme rute inden Søndre Bergenhus Amt kan foranledige, at dette arbeide gennemgaaende vil tjene som vinterarbeide for Haukelidveianlæggets arbejdsfolk.»

Det første av dei større statlege anlegga i Hordaland var Grimen-Lone, som vart bygt frå mai 1856 til april 1857.

Om eit år skal Ramstad ha to katalogar ferdige som syner kva stoff som her ligg føre, og korleis det er ordna. Personal-kontoret i Vegdirektoratet har sagt seg interessert i ein del av stoffet, og det er og mogleg at kvart fylke kan få det som finst av stoff, t.d. innan vegsektoren. Korleis dette kan gjerast, og korleis stoffet best kan offentleggjerast, er førebels uvisst. Dette vil ein ta stode til neste haust. Det vi har servert i «Veg i Vest», er berre ein **liten** smakebit på kva det innsamla materialet kan fortelje om tidlegare tider i vegvesenet.

Røa



## «Vårønn» på rv. 7

Vinterbiletet i finaste sommartida? Biletet er teke på den tida våren til vanleg har brynt krefter med vinteren ei tid – og i regelen har fått overtaket meir og meir. I år tok dette land tid, og her ser vi situasjonen på rv. 7 over Hardangervidda den 30. april i år. Vind og snø truga med å sperra dei kilometrane brøytefolka trudde seg ferdige med, og det var naudsynt å «redde» utstyret ned i mindre verhardt område foran langhelga. Det gjekk bra denne gongen, men som vi veit, vart opninga av rv. 7 forseinka med nær ei veke m.a. på grunn av snømengdene i fjellet i år.

Biletet nedanfor syner Endre Sæd, Eidfjord, som har oppsynet med brøytinga over Hardangervidda. Han kunne puste letta då vegen vart opna den 14. mai, i god tid før ei av årets store reisehelgar.



## Planlegging:

# Hvilke vegger står på programmet de kommende år?

### PLANLEGGINGSPROGRAMMET 1981 – 85

I forbindelse med budsjettarbeidet hvert år settes det opp en plan for planarbeidet på vegkontoret. Denne planen ligger et år foran anleggsbudsjettene og viser som anleggsbudsjettet hva som skal gjøres i hele vegplanperioden.

Hensikten med denne planen er å få en oversikt over plansituasjonen, inklusive grunnerverv, i forhold til de oppgavene som er pålagt oss, og sette opp et arbeidsprogram for å få planene ferdig i rett tid.

Ut fra den kapasitet vi har på planavdelingen bestemmer vi hva vi regner med å utføre med egne folk og hva vi må sette bort til konsulenter. Planbudsjettet blir så satt opp.

Problemet med å sette opp tidsforbruk til planlegging er at vi selv bare kan styre deler av den tid som går med til å få en plan godkjent. Planer på alle stadier må legges ut til offentlig ettersyn, andre etater skal uttale seg og de kan gjennomgå en kommunal behandling. Tidsforbruket til dette er veldig variabelt.

Vedtakene må så bekjentgjøres, og det er adgang til å klage på vedtakene.

Arbeidsmengden kjenner vi heller ikke alltid, da nye ting ofte kastes inn under planarbeidet.

Det kan derfor ta lang tid å få en plan godkjent. For de første spadestikk blir tatt på et veganlegg har planavdelingen vanligvis arbeidet med prosjektet på

forskjellige stadier i flere år. Det kan ta opp til 10-12 år fra de første utredninger på planstadiet til det begynner å vise noe i marken.

Vi har 4 trinn i planarbeidet:

#### 1. Utredningsplan.

Utredningsplaner blir brukt spesielt på store prosjekter. Her skal mellom annet vurderes om prosjektet skal bygges eller ikke. Vegutredningens vurderinger blir evt. brukt i det videre planarbeid.

#### 2. Hovedplan.

Dette er en oversiktsplan med flere alternativ. Ut fra en samlet vurdering skal det velges alternativ. Vegstandarden blir bestemt her.

#### 3. Detaljplan.

Denne planen viser nøyaktig hvor vegen skal ligge, med kryss, lokalveger, over- og underganger osv. Dessuten vises alle inngrep som vil bli gjort på eiendommene som vegen kommer i berøring med.

#### 4. Byggeplaner.

Byggeplanen består av tekniske tegninger og arbeidsbeskrivelser som er nødvendig for å bygge vegen.

Det er Norsk Vegplan som styrer vårt planarbeid. I Vegplanen for perioden 1982 - 85 har Vegdirektoratet et foreløpig investeringsprogram for 1986 - 89. Før neste rulling av Vegplanen (i 1982 - 83) må vi skaffe fram egnet planmaterieell slik at kostnadstallene blir best mulig før den endelige





prioritering for perioden 1986 - 89. Dette skjer med utrednings- og hovedplaner.

Norsk Vegplan for 1982 - 85 er å betrakte som vår arbeidsordre når det gjelder detalj- og byggeplaner. Etter fylkets behandling av Norsk Vegplan, ca. 2 år før den blir vedtatt, har vi hovedtrekkene i arbeidet vårt for de nærmeste 3-4 år.

I Norsk Vegplan har vi valgt å dele vegnettet i 3 grupper:

### 1. Stamvegene.

Det er hovedforbindelsene øst-vest og nord-sør: Ev. 68, Ev. 76, Rv. 7, Rv. 14, forbindelsen E68 til E76, ny veg Trengereid - Voss om Dale og Rv. 545 Sandvikvåg - Jektevik.

### 2. Det sekundære vegnettet.

### 3. Bergen.

For å få en grov oversikt over hvor vi har de største planoppgavene i årene framover, kan vi se på den prosentvise fordelingen av investeringene i de 3 gruppene.

Investeringene 1982-85: 903 mill. kr. (1981 kr.).

Av dette vil ca. 49 % gå til stamvegnettet, ca. 30 % til anlegg i Bergen og ca. 20 % til det sekundære vegnettet.

I underkant av 2 % er til refusjoner.

I Vegdirektoratets foreløpige forslag for perioden 1986-89 (samme ramme) er den prosentvise fordelingen stort sett den samme.

For å få en mer detaljert oversikt kan vi ta for oss de enkelte vegene og se på de største arbeidene som er forutsatt utført i periodene 1982-85 og 1986-89.

Listen på de neste sidene viser stadiet på det planarbeidet som er i gang og lengden på de parsellene som planlegges. Dessuten er investeringene for hver riksvegrute satt opp.

I Fylkesvegplanen er rammen for investeringer i perioden 1982-85 redusert etter Fylkestingets behandling. Rammen er redusert fra 248.2 mill. kr. til 146.0 mill. kr. (1981 kr.). Dette har ført til at en stor del av løyvingene i 1982-85 vil gå med til anlegg som er i gang allerede. Listen over nye prosjekter er derfor en del redusert.

K. Oen.

---

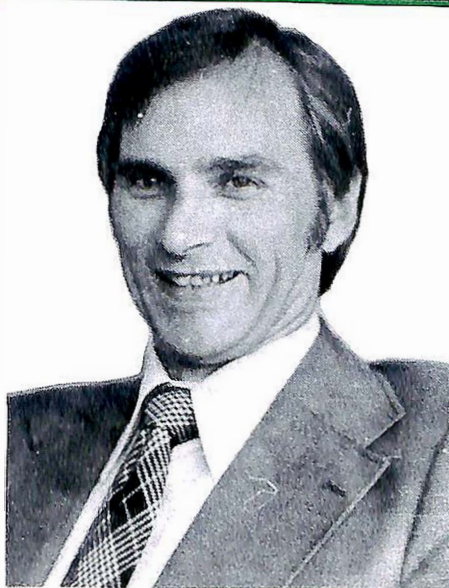
## Jan Søylen vegsjef i Oppland

Driftssjefen vår, Jan Søylen, er blitt vegsjef i Oppland. Dei fleste veit det vel no. Han tok avskil med vegkontoret 15. mai for å ta fatt på det nye arbeidsområdet sitt.

Søylen har før vore avdelingsingeniør i Sogn og Fjordane og i Nord-Trøndelag, før han kom til Hordaland i 1973. Hausten 1974 vart han sjef for anleggsavdelinga her. I snaue to år var han og leiar for anleggskontoret i Vegdirektoratet, før han kom til Hordaland som driftssjef hausten 1978.

Det er førebels ikkje avgjort kven som skal ta over driftssjefstillinga etter Søylen.

«Veg i Vest» gratulerer Søylen og ønskjer han lukke til i den nye jobben!



Rv. nr.	STREKNING Prosjekt + tekst	Planarbeid i gang	Lengde prosjekt km	Investering mill.kr. (1981kr)	
				1982-85	foreløpi. 1986-89
0068	<u>Sogn og Fj.gr. - Voss</u>  Lundarosen - Brynagjelet (Ny veg over Tvildemoen, 2 bruer) Gang-/sykkelveg Skulestadmo - Elvegata  Gatebruksplan Voss	D-pl. D-pl	1.0 3.2	19.9	
0068	<u>Voss - Kvanndal.</u>  Utbedring v/Palmafoss Omlegging ved Bjørgun Utbedring i Skjervet Utbedring/omlegging Klyve - Vassenden	H-pl D-pl D-pl H-pl	1.5 0.8 1.2 3.0	16.4	
0068	<u>Kvanndal - Bergen gr.</u>  Ytre Alvik - Fykkesund bru Gang-/sykkelveg Børveneset Omlegging/utbedr. Mørkhølen - Frøland Tunnel bak Tysse	H-pl H-pl H-pl H-pl	8.0 1.2 3.2 2.1	19.3	56.6
0068	<u>Bergen gr. - Nygårdstangen</u>  Diverse trafikksikringstiltak mellom Espeland og Bergen sentrum			14.3	
0076	<u>Telemark gr. - Jøsandal</u>  Utbedring gjennom Røldal	D-pl	2.0		
0076	<u>Jøsandal - Rogaland gr.</u>  Fjæra - Tjelmeland (utbedr./ny veg langs Åkrafjorden) Gang-/sykkelveg Etnesjøen og " " Ølensjøen	H-pl R-pl	24.0	25.0	44.6
EB1968	<u>Nygårdstangen - Rådalsskiftet</u>  Hop - Fjøsanger Revideringer + visse justeringer v/Fjøsanger og Hop	B-pl		34.9	88.8
0076	<u>Buskerud gr. - Kinsarvik</u>  Omlegging i midtre Måbødalen	H-pl	2.5	14.5	24.1
RB0007	<u>Bruravik - Granvin</u>  Bruravik - Granvin (Vallaviktunnelen 7.4 km)	D-pl	14 km	78.3 +Bompenger	

Hovedplan H-pl  
 Detaljplan D-pl  
 Reguleringsplan R-pl  
 Byggeplan B-pl

Rv. nr.	STREKNING Prosjekt + tekst	Planarbeid i gang	Lengde prosjekt km	Investering mill.kr. (1981kr)	
				1982-85	foreløpi 1986-89
0013	<u>Tysse - Håland</u>  Tysse - Eikelandsosen Holmejordparsellen Adlandsparsellen Eikelandsosen sentrum (omlegging + trafikksikring, 0.5 km Rv.552) Trafikksikring Valen " Seglen " Herøysund " Skånevik Rosendal sentrum, Strategi C Ny nedkjørsel til Utåker fergekai	D-pl H-pl B-pl  R-pl  R-pl R-pl H-pl	1.5 4.1 1.2	24.7	24.1
RB14	<u>Salhus/Flatøy bruer.</u>  Frekhaug - Fosse Ombygging kai Knarvik " Steinestø Videre undersøkelser på Flytebruprojektet	H-pl B-pl B-pl	3.4	20.9	27.7
0014	<u>Rogaland gr.-Tittelsnes</u>  Rogaland gr. - X Rv.541 (gang-/sykkelveg) Førde - Valevåg	D-pl H/D-pl	1.4 10.0	24.6	18.1
0014	<u>Skjørsholmane - Jektevik</u>  Skjørsholmane fergekai med veg (Ny Leirvik fergekai, overfarten blir halvert) Meatjønn - Vabakken (bak Langeland skule)	B-pl  D/B-pl	1.2  2.0	30.4	12.0
0014	<u>Halgjem - Bergen gr.</u>  Moberg - Ulvenvegkrysset	H-pl		4.1	35.0
0014	<u>Bergen gr- Nygårdstangen</u>  Gang/sykkelveg Fanavegen - Vallahaieien Birkelandsbakken, Utbedring gang/ sykkelveg Landås - Mannsverk, oppstramming av vegarealene Haukelandsveien - Fløenbakken	D-pl  R-pl		13.6	
0014	<u>Nygårdstangen - Steinestø</u>			104.4	123.0 + tilskudd og lån fra Bergen kommune

Hovedplan H-pl  
 Detaljplan D-pl  
 Reguleringsplan R-pl  
 Byggeplan B-pl

Rv. nr.	STREKNING Prosjekt + tekst	Planarbeid i gang	Lengde prosjekt km	Investering mill.kr. (198lkr)	
				1982-85	foreløpi. 1986-89
	<u>Nygårdstangen - Eidsvåg (se bilde)</u> Godkjent hovedplan Godkjent Reg.plan Nygårdstangen inkl. tunnelpåhugg Arbeider med forprosjektet for krysset på Nygårdstangen inkl. bru over Bergen jernbanestasjon Amalie Skrams vei - Eidsvåg	R-pl			
	<u>Eidsvåg - Vågsbotn</u> Skjønn avholdt				
0014	<u>Knarvik - Sogn og Fjordane gr.</u> Mundal - Eikanger Eikanger - Bjørsvik Trodalstjørn - Hogsver Hogsver - Sogn og Fjordane gr.	H-pl D-pl H-pl H-pl	6.5 7.6 3.5 5.4	54.4	78.3
47	<u>Jøsendal x E76 - Kinsarvik</u> Smelteverkstangenten, ny Opobru og Ragdeparsellen	R-pl	1.0	13.4	19.3
545	<u>Sandvikvåg - Jektevik</u> Utbedring	H/D-pl	9.0	15.1	8.4
547	<u>Lukksund bru m/veg</u> Fastlandsforbindelse for Tysnes	D/B-pl	7.5	32.0 +Bompeny.	
550	<u>Odda - Utne</u> NVP II gr. Odda - Måge Velure - Grimo	H-pl D-pl	5.8 6.8	30.0	24.1
551	<u>Norheimsund - Mundheim</u> Framnes - Tørvikbygd	D-pl	10.0	18.1	24.1
555	<u>Nygårdstangen- Bergen gr.</u> Gyldenpris - Kringsjø Opprusting eksisterende vegnett <u>Nygårdstangen - Gravdal</u> Nytt vegsystem indre Laksevåg	R-pl H-pl	2.0 4.5	29.4	

Hovedplan H-pl  
 Detaljplan D-pl  
 Reguleringsplan R-pl  
 Byggeplan B-pl

Rv. nr.	STREKNING Prosjekt + tekst	Planarbeid i gang	Lengde prosjekt km	Investering mill.kr. (1981kr)	
				1982-85	foreløp. 1986-89
556	<u>Fjøsanger - Hjellevstad</u> Fjøsanger - Straume bru forberedelse til skjønn	B-pl	4.0	41.2	
561	<u>Bildøybakken - Solsvik</u> Agotnes - Olsvik - Solsvik (A1)	D-pl	4.6	4.9 +Bompeng	3.0
561	<u>Solsvik - Rongøy</u> Misje S - Rongøy Misje S - Toftøy	H-pl D-pl	7.7 3.0	16.5 +Bompeng	18.0
RA562	<u>Askøy bru med veg</u> Planen omfatter hele hovedvegssystemet vest for Gravdalsvatnet i Laksevåg	H-pl			24.0
564	<u>Nyborg - Salhus.</u> Nyborg - Nordgard	D-pl	4.6	7.8	9.6
568	<u>Vågseidet - Toftegård.</u> Vågseidet - Lindås	H-pl	4.6	7.9	
568	<u>Fosenstraumen bru m/veg</u> Avløsning ferjestrekningen Rossnes - Hoplandssjøen	H-pl	3.0		6.0
RB569	<u>Stamnes - Gammersvik</u> Storevikja - Gammersvik Flytting av Stamnes fergekai til Gammersvik	H-pl	4.6	14.5	
RA571	<u>Bulken - Dale.</u> <u>Bulken - Evanger D-pl OK - 11 km.</u> <u>Evanger - Bolstad</u> Parsell Vassenden - Bolstad <u>Bolstad - Dale</u> Vegvesenet over/nåværende jernbanelinje 1.1.1988	D-pl D-pl	9.6 10.0	60.8	63.9

FYLKESVEGER

Hovedplan H-pl  
 Detaljplan D-pl  
 Reguleringsplan R-pl  
 Byggeplan B-pl

Rv. nr.	STREKNING Prosjekt + tekst	Planarbeid i gang	Lengde prosjekt km	Investering mill.kr. (1981kr)	
				1982-85	foreløpi. 1986-89
	<u>Fitjar:</u>				
	<u>Veg til Brandasund</u>	H-pl	4.1	3.0	
	<u>Fjell:</u>				Fylket har ikke prioritert 1986-89
	<u>Veg til øyane vest for Sotra</u>	D-pl	4.7	14.0	
	<u>Fusa:</u>				
	<u>Sundvor - X veg til Lukksund bru</u>	H-pl	1.5	7.5	
	<u>Kvinnherad:</u>				
	<u>Årvik - Årsand</u>	D-pl	5.7	7.1	
	<u>Hesvik - Flatabø</u>	H-pl	11.0	0	
	<u>Sveio:</u>				
	<u>Sundfør - Fjon</u>	D-pl	2.0	6.0	
	<u>Ullensvang:</u>				
	<u>Djønno - Tjøflot</u>	D-pl	9.0	4.5	
	Trafikksikringstiltak på Fylkesvegnettet			18.0	

## «Møter vi oss bort» – i dobbel forstand?

For mange av oss består en stor del av jobben i å sitte i møter, og det tar mye tid. Dette er vi vel enige om, de fleste av oss.

Blir denne tiden godt nok utnyttet?

Det å sitte i møte innebærer i de fleste tilfeller at deltakerne er der for å samarbeide.

**Kan** vi den formen for samarbeid, dvs. samarbeid på det mellommenneskelige plan?

Det finnes enkle «redskaper»/teorier (som kan læres) som klarlegger forutsetningene for at denne formen for samarbeid skal fungere godt. Disse kan brukes både av enkeltpersoner og grupper.

Vår faglige kvalifikasjoner settes det klare, målbare krav til. MEN hva når en vesentlig del av jobben består i det å omgås, behandle og samarbeide med mennesker innad og utad? Med andre ord, vi må ha kjennskap til det en kaller «mellommenneskelige forhold». Dette er faktisk en betingelse for å få jobben gjort forsvarlig, både med tanke på tid og kvalitet.

Min erfaring er at det er stor forskjell i effektivitet og handlekraft i grupper med og uten kjennskap til de mest elementære teorier på dette felt. Det gjelder selvsagt på alle plan i hierarkiet.

Enhver gruppe som skal løse en oppgave bør først gi seg tid til å diskutere, sette seg inn i og bli enige om de nevnte teorier og prinsipper. Dette blir da en utmerket redskap for den enkelte i gruppen, medlemmene innbyrdes og gruppen som helhet til å styre samarbeidet i de riktige spor.

Møte-/gruppearbeid har flere fordeler. Noen av disse er:

- mye erfaring samlet – total erfaring stor
- stor læringseffekt
- større muligheter for å få problemer belyst fra flere sider.

Har vi innen etaten gjort nok for å utnytte mulighetene i denne arbeidsformen?

Eller sitter vi bare igjen med ulempen – nemlig at det tar lang tid?

*T. Handeland*


## Offentleg armod og privat romsemd

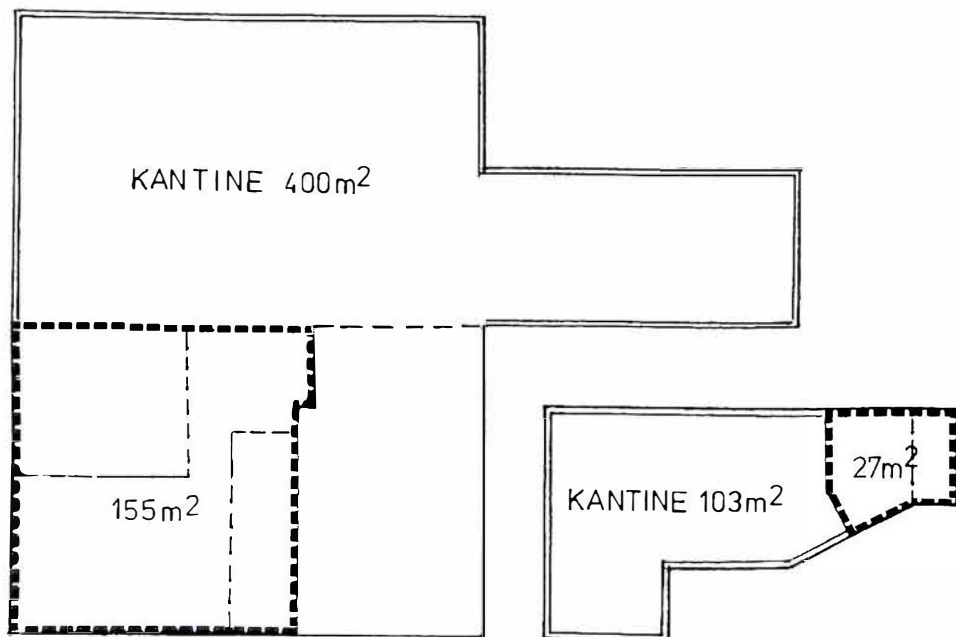
### *Om kantinetilhøva i nybygget i Fyllingsdalen*

Før eg startar med sytinga på nytt, får eg gje ei gledeleg melding om nybygget vårt i Fyllingsdalen. Arbeidet starta med grave-maskin i midten av mars, og nå byrjer det å sjå ut som ein byggjeplass.

Når bygget vert ferdig neste haust/vinter, kan vi ikkje rekne med nokon

innflyttingsfest, som det skulle høve seg etter så mykje venting. Nei, til det vert kantina for lita. Og kjøkenavdelinga kan ikkje servera stort anna enn rundstykke med ost (som ikkje er til å forakta, lat det vera sagt).

For å gje ein ide om kva saka dreier seg 



om, har eg laga ei skisse med to kantineløysingar. Den minste figuren syner kantina i nybygget i Fyllingsdalen, den andre syner kantina i Vesta Hygea-bygget, der planavdelinga for tida har kontorplass.

Nå er det å seia om kantina i Vesta-bygget, at det er rekna med servering av ca. 650-700 tilsette i 3 økter. Sitjearalet i kantina er ca. 400 m<sup>2</sup>. Kjøkensesksjonen, som på figuren er vist innafør dei stipla linene, er ca. 155 m<sup>2</sup>.

Kva plasstilhøve vil så kantina i vårt nybygg by på. når vi veit at der er rekna med servering for 240-250 tilsette i fyrste omgang, og seinare kan hende over 300? Det er rekna med 3 økter for servering her og.

Sitjearalet er berre 103 m<sup>2</sup> og kjøkenavdelinga 27 m<sup>2</sup>. Av dette er 9 m<sup>2</sup> lager og kontor. Kvar og ein kan samanlikna tala for seg sjølv.

Det kan diskuterast kva standard ei kantine skal ha, men når ein kan vente at ho er full kvarlunsjøkt, er det noko gale fatt. Og kva med dei som framleis vil ha seg ein røyk? Dei kan ikkje rekne med å vera i kantina til vanleg lunsjtid.

At kjøkenet sjølv sagt ikkje har plass til kjøle/fryserom og høvelege garderoabar for dei tilsette. høyrer med i denne miseren.

Dette er ikkje berre offentleg armod, men statleg uforstand til skrekk og åtvaring.

*For Brukarutvalet  
Jan Olav Skogland*



# Fra Empire State Building til Chicagos «underverden»

Nils H. Sellevold var så heldig å bli plukket ut som en av Statens Vegvesens representanter på en tur til USA i vår. New York, New Orleans og Chicago var blant stedene som stod på programmet, og de norske gjestene var blant annet til stede på en gigantisk utstilling av anleggsutstyr o.l. i Houston.

Sellevold forteller her selv litt om turen og opplevelsene i USA:

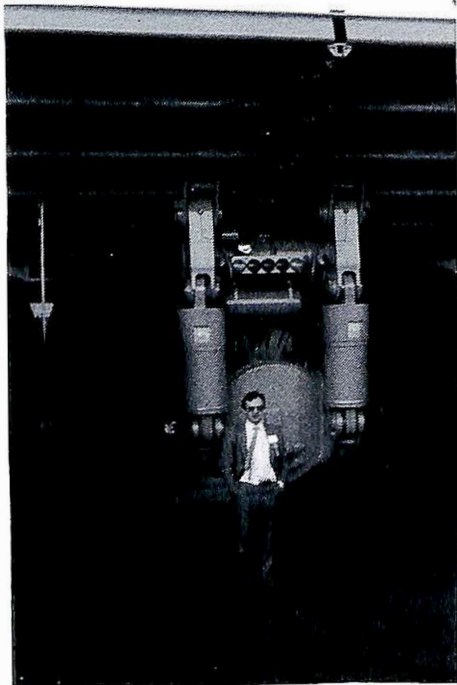
Det er ikke lett for en som ikke har vært over dammen før å trekke fram det som gjorde dypest inntrykk under Amerikabesøket. Møtet med Manhattans skyskrapere må konkurrere i minnet med fullprofilborede tunneler på 10 m i diameter i Chicagos «underverden».

## Verdens største

Men først litt om bakgrunnen for turen. Først og fremst skulle vi besøke anleggsmaskinutstillingen CONEXPO 81 i Houston, Texas, den største i sitt slag i verden. I tillegg ble det arrangert besøk i 3M's forretningscenter i Saint Paul, Minnesota,



*Frihetsstatuen, bildet er tatt fra ferjen som bringer folk fra Manhattan og ut til øya der statuen står. Boken hun holder er omtrent så stor som en vanlig norsk enebolig.*



*Det er dimensjoner over denne hjullasteren som var å finne på CONEXPO-utstillingen. Artikkelforfatteren mellom hjulene.*

Clark's hjullasterfabrikk i Ashville, North Carolina, og et underjordisk flomvannsreservoar i Chicago. Besøket varte i to uker, så litt tid til sight-seeing ble det innimellom.

Maskinutstillingen i Houston holdt til i et sportssenter som blir dominert av den enorme, sirkelrunde idrettshallen Astrodome. Det ble fortalt at den var den nest største i verden. Et sant mylder av anleggsmaskiner var stilt ut, og alle de største firmaene var representert med svære stands. Det var overraskende for meg å finne store maskinparker fra firma jeg aldri hadde hørt om. Hvem kjenner f.eks. til hydrauliske borvogner fra Le Roi Division of Dresser Industries eller fra Joy Manufac-

turing Company? Noe av maskinutvalget deres lå så avgjort i vår størrelsesorden. Det er selvfølgelig også imponerende å få se «verdens største» vegghevel, hjullaster, dumper etc., men det er ikke videre interessant med tanke på vegvesenet i Norge.

### **Datateknikk og minicomputere**

Alle de vanlige maskinene i vegvesenet var også representert på utstillingen. Ikke noe av dette ser ut til å forandre utseende i 80-årene, men under panseret finner en de tekniske nyvinningene. Moderne datateknikk og minicomputere er på vei inn i anleggsmaskinene og det blir lagt større vekt på miljøhensyn og førerkomfort. En del nyheter var det selvsagt også å se for en lekmann. Mest iøynefallende fant jeg de store asfalt- og betongfresemaskinene med komplett resirkuleringsanlegg for asfaltmasse. Interessant var det også å se gravemaskiner av typen Gradall og Badger med teleskopbommer som gir rekkevidde på 8 m på en ca. 20 tonns maskin. Kan det være svaret på vårt ønske om en «skråningsmaskin»?

### **Norsk flagg**

Midt i dette mylderet av utenlandske maskinfirma kneiste et lite norsk flagg. Det var Høsveis A/S som reklamerte for sin patenterte forskalingsvogn for fritt-frambruer. Dette var det eneste norske firmaet som var representert på utstillingen. Som illustrasjon for utstyret sitt brukte de bl.a. bilder fra Selbjørn bru og Krossnessundet bru.

Besøket i 3M's hovedkvarter i St. Paul varte i 2 dager. Her arbeidet 12.000 personer, alle innenfor forskning og toppadministrasjon. Vi fikk opplyst at det var USA's 50. største firma, men at det hadde det 19. største overskuddet. Hovedkvarteret bar tydelig preg av velstand.

### **Nytt å lære om refleks**

Under besøket fikk vi orientering om for-

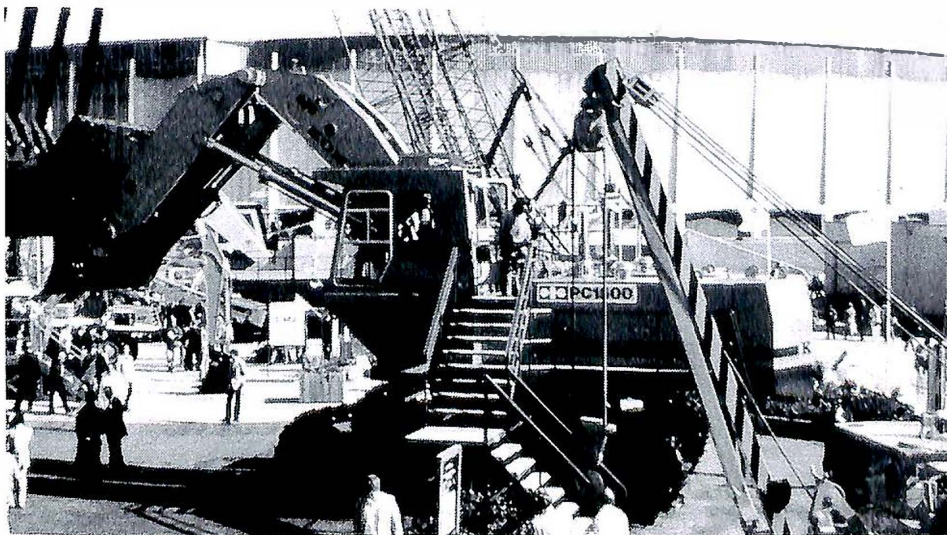
skjellige typer refleksmaterialer til vegskilt og vegmerking. Informasjonen ble gitt i form av foresninger der man tok for seg teori, produksjonsteknikk og behandling av produktene. Forskjellen mellom Engineering Grade og High Intensity Grade refleksfolie for vegskilt ble inngående forklart. Etter mørkets frembrudd ble forskjellige skilt- og refleks typer demonstrert på en stor testbane som firmaet hadde bygd. Her kunne man kjøre i bil og observere effekten av vegskiltene under realistiske forhold. Forskjellen mellom Engineering og High Intensity Grade ble tydelig demonstrert, til undertegnendes fordel. Det er Engineering Grade som brukes på vegskiltene våre i dag, men det spørs om vi ikke bør gå over til High Intensity Grade, trass i at denne er dyrere. En forutsetning for at refleksjonen skal gi den ønskede effekt, er at skiltene blir behandlet riktig. På dette feltet synes det nok mye i dag. Hvem tenker på at skiltene alltid skal lagres i loddrett stilling, med mellomlegg mellom skiltene, og at feste-skruene ved montering aldri skal «teites» til fra forsiden på skiltet. Resultatet av feil behandling gir betydelig nedsatt refleks-evne.

### Tape erstatter maling

3M holdt også på å utvikle en reflekterende tape som skulle erstatte vegstripemalingen. Det var utviklet to typer, en for merking av midlertidige trafikkomlegginger og en tykkere type for permanent oppmerking. Oversiden av tapen var innsatt med små glasskuler for å gi god refleks. Prisen på den permanente typen antas å bli omtrent som på termoplast, men den blir trolig lettere å legge og varer sannsynligvis lenger på brostein. Slitasje av piggekk kunne de ikke uttale seg om.

### I Chicagos «underverden»

Mesteparten av besøket i Chicago tilbrakte vi under jorden. Det var avgjort en fordel, for temperaturen var  $\div 22^{\circ}\text{C}$  og det blåste en iskald vind fra Lake Michigan. I løpet av en dag besøkte vi to tunneler som begge ble drevet med fullprofilmaskiner. Tunnelene var deler av et gigantisk anlegg som skulle lagre kloakk og overflatevann i en flomsituasjon, for å hindre at urensset kloakk ble sloppet direkte ut i Lake Michigan. Prosjektet var kostnadsregnet til ca. 15 milliarder kroner.



Glimt fra utstillingen utenfor Astrodome, den gigantiske sportshallen.

## Fullprofilboring

Tunnelboremaskinene (TBM) hadde beg-ge diameter på ca. 9,8 m, vekten var 750 tonn, og de hadde en motorstyrke på 2400 HK. Fjellet under Chicago består av dolomittisk kalkstein og er ideelt for TBM. Lagdelingen var nesten horisontal og hadde et regelmessig sprekkemønster ca. 90° på lagdelingen. Fjellet var homogent, og eneste form for sikring i de tunnelene vi var nede i, var bolting og noe band. Det ble benyttet 3,4 m bolter som ble støpt inn i hele lengden med 2-komponents plast-patroner fra DuPont.

De to TBM var henholdsvis Jarva og Robbins. Bakriggen var helt lik og besto av skiftespor for vogger og lasteapparat. Massene ble kjørt ut med dieseldrevet lokomotiv. Maskinene med bakrigg var ca. 100 m lange.

10 mann jobbet på hver av riggene. To av disse drev med skinnelegging etter hvert som maskinene beveget seg fram, og tre drev med diverse sikrings-, reparasjons- og vedlikeholdsarbeid lenger bak i tunnelen. Styringen av maskinene foregår ved hjelp av laser og utføres av en mann. Fra entreprenørhold ble det opplyst at det var fagforeningen som krevde så stor

bemanning. Det ble også sagt at foren-ingen krevde 30 mann på en tilsvarende tunnel dersom den ble drevet konvensjo-nelt.

Inndriften hadde variert fra 2-5 m pr. produksjonstime, med et gjennomsnitt på ca. 3 m/t. Utnyttelsesgraden lå i underkant av 50 % og det ble arbeidet på tre skift.

## Fremtidens tunneldrift

TBM fortoner seg som fremtidens drifts-metode i tunnel. Det gjenstår imidlertid ennå å bevise at de er økonomisk konkur-ransedyktige med våre tunnelrigger i hardt fjell. Det er imidlertid ikke tvil om at de teknisk sett er fullt brukbare også i vår lokale gneiss.

Som nevnt besøkte vi også en hjullaster-fabrikk i Ashville, og vi var på en kort visitt til en vegstasjon utenfor St.Paul. Men mye av det en husker best er av ikke-faglig karakter. Utsikten fra Empire State Building og fra toppen av Frihetsstatuen i New York var egnet til å imponere. Likeledes er Det franske kvarter og jazzkonsert i New Orleans, Cape Canaveral, Disneyworld i Florida og Air and Space Museum i Washington opplevelser som gjør varig inntrykk. Og så **de** biffene da...!

---

# Ny gatebruksplan i Bergen sentrum

*Hordaland Vegkontor tek del i arbeid  
som kan gje drastiske endringar i byen*

**Av Inge Alsaker**

I Bergen sentrum er det i dag ein kamp om areala. Fotgjengarar, verksemder og bil-trafikk kjempar om sin plass i bybiletet – ein plass som er alt for liten til å hyse alle. For at ein by skal fungere og leve, er det viktig at alle aktivitetar kan leve side om side, utan å

skade eller kvele kvarandre. Tvert om skal dei stimulere og utfylle kvarandre til det vi kjenner som eit pulserande og levande bymiljø.

Eit viktig vilkår for at dette skal kunne skje, er at ein aktivitet ikkje får vekse seg så

sterk at den kuar det andre livet. Trafikken må ikkje verte så stor at omsynet til trafikk-avviklinga øydelegg tilhøva for varelevering og for fotgjengarar, noko som igjen vil føre til problem for handel og rekreasjon.

Trafikken i Bergen sentrum har auka kolossalt i dei siste tjuve åra, utan at vegane er blitt betra tilsvarande. Dette har ført til at transportfunksjonen langsamt har fått overtaket på dei andre byfunksjonane – samstundes som den er i ferd med å kvele seg sjølv.

### Trafikk i kø

Ein rask tur i Bergen sentrum ein kvardag skulle syne kva eg meiner. Sjølv utanom rushtidene står trafikken til dels i kø. Varelevering er vanskeleggjort, slik at butikkane flyttar ut frå sentrum. Fotgjengarane har eit utriveleg og farleg miljø der dei tråkklar seg inn og ut mellom bilane, og kollektivtrafikken kjem ikkje fram.

I bystyrevedtak av 28.5.79 har Bergen kommune teke konsekvensen av denne

situasjonen. Der er det slege fast at tryggleik og miljø skal prioriterast på topp i bytrafikken. Dette vil seie at ein ønskjer å skjerme dei aktivitetane som er mest utsett, for å ta vare på ein levande og attraktiv by.

### Drastiske tiltak

For å følge opp intensjonane i bystyrevedtaket og for å tilpasse vegnettet i Bergen sentrum til den omlegginga som må gjerast når «busstunnelen» gjennom Nygårdshøyden og eventuelt nokre parkeringshus vert bygde, har Bergen kommune og Hordaland Vegkontor sett ned ei arbeidsgruppe for å vurdere gatebruken i Bergen sentrum. Det er alt for tidleg å seie noko konkret om kva omleggingar vi har i vente, men det er heilt klart at planframlegga kan verta drastiske i høve til dagens situasjon. Trafikktryggleik, miljø, vare- og kollektivtransport vil bli klart prioritert.

Det er viktig at folk i denne situasjonen skjønar at ein sjeldan får noko gratis. Det kan godt hende at ein endeleg konklusjon



*Bergen sentrum i dag. Bilar, kollektivtrafikk og mjuke trafikantar konkurrerer om plassen, og vilkåra for dei ulike gruppene er ikkje blitt betre med åra.*



Styrk Ersvær og Aud Bjørgaas er ikkje lite stolte av det nye, fine og oversiktlege lageret. T.h. Jann Jensen.

fra side 8

### Meir trivelege tilhøve

Det er ikkje tvil om at dei tilsette set stor von til den nye arbeidsplassen sin. Det er også gjort mykje utanfor bygget for å skape meir trivelege tilhøve. Mellom anna vil nå innkøyringa til bygget bli frå Skeievegen i vest, og ikkje gjennom Steinknuseverket. Det er vidare satsa på støydempeande tiltak, på trivelege farger, og ikkje minst på eit heilt nytt avluftsingsanlegg som skal halde støv borte frå arbeidsplassen. Bygget har også eit varmegjenvinningsanlegg som fører til

at ein kan spare fyringsolje for fleire tusen kroner kvart år.

Det finst dessutan eit rom i bygget som dei tilsette syner fram med eit visst glimt i auga. Her er det sokkeballen skal gå føre seg, påstår dei. I alle høve er det tanken å innreie dette rommet med sikte på meir sosiale aktiviteter, eventuelt kombinert med trimrom.

Vi gratulerer dei tilsette i Rådalen med den nye, fine vegsentralen!

Røa

forts. fra forr. side

på arbeidet vil verte at det må bli noko vanskelegare å kome fram med bil for å oppnå brukbare fordelar for fotgjengarar og vare- og kollektivtransport.

### Bilfrie gater?

Som døme kan eg nemne at vi planlegg å stenge ei rekkje gater for gjennomkøyring og å skjerme andre område heilt mot privatbiltrafikk. Dette vil føre til lengre køyreruter for den einskilde, men vil gje store fordelar totalt.

Ein ma sjå det slik at ein by er ein kollektiv

verksemd der ein berre kan opptre individuelt innanfor snevre grenser. Der- som ein skader andre med uhemma bilbruk, er det ikkje nokon menneskerett å ha lov til å køyre bil der det er asfalt.

Tidsperspektivet for arbeidet med gatebruksplanen er usikkert, men vi håper å få sett i verk dei første tiltaka i 1982. Seinare vil det følgje nye etappar fram mot opninga av Nygårdshøydetunnelen i 83/84. På den tida bør heile det nye vegsystemet vere ferdig omlagt.

«Unnskyld at vi spurte»:

## Trafikkpedagogtreff på Sotra gav klarhet i oppgavene

I tiden 6. –8. mai i år holdt Biltilsynsavdelingen ved Hordaland Vegkontor det aller første trafikkpedagogtreff i vegvesenets historie. De fem trafikkpedagogene som har tiltrådt stillingene sine var til stede, det vil si pedagogene fra vegkontorene i Oppland, Telemark, Vestfold, Møre og Romsdal og Hordaland.

I tillegg til disse deltok avdelingsdirektør Axel Bruun og underdirektør Ingar Tenold fra vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet, biltilsynssjefen i Hordaland, Einar Valle, stasjonssjef i Bergen, Kjell Hasselgren, og konsulent Terje Handeland, som stod for det meste av opplegget.

Bruun åpnet «treffet» med å orientere litt om dagens situasjon og om fremtiden for biltilsynet. I dag er det opprettet trafikkpedagogstillinger i 13 fylker. Foruten de fem som var til stede, er det også tilsatt pedagog i Nordland fylke, men vedkommende begynner ikke i sin stilling før om et år.

### Usikkerhet

Trafikkpedagogene er som kjent en helt ny stillingsgruppe innen biltilsynet og vegvesenet. Det har rådd og rår kanskje en viss usikkerhet når det gjelder de arbeidsoppgaver og de behov denne gruppen skal dekke. Hensikten med pedagogtrefet var å utveksle de erfaringene som pedagogene til nå har høstet, de tanker de forskjellige har gjort seg om sin stilling og hva den vil innebære i fremtiden.

### Forskjellige oppfatninger

Det viste seg å være til dels store forskjeller i de arbeidsoppgavene de ulike pedagogene var kommet i gang med. Noen hadde prioritert kontakten med det offentlige skoleverket høyest, andre hadde først og fremst rettet sin virksomhet mot kjøreskolene. Det å skaffe seg en data-bakgrunn for arbeidet var også en fremtredende oppgave. De tilsynelatende forskjellene viste seg imidlertid ikke å være



Bildet viser fra venstre: biltilsynssjef Einar Valle, trafikkpedagog Rita Knudsen, Møre og Romsdal, avd.dir. Axel Bruun, Vegdirektoratet, traf.ped. Gudrun Caspersen, Hord., traf.ped. Lars Øygard, Vestf., underdir. Ingar Tenold, Vegdir., og traf.ped. Fred Øverås, Telemark. Foran: traf.ped. Margrete Wiig, Oppland.

større enn at der var full enighet om at alle oppgavene lå klart innenfor det arbeidsområdet man mente pedagogene skulle ha. Forskjellen lå egentlig i den prioritering og den innfallsvinkel man hadde valgt ut fra ulike lokale forhold.

For oss pedagoger var det kanskje særlig nyttig å få klarhet i hvilke tanker som hadde ligget til grunn da man opprettet disse stillingene. Det var også fint å finne ut at de var i tråd med de tanker vi selv, hver på vår kant, hadde gjort oss.

### **Prioriterte oppgaver**

I løpet av de to dagene treffet varte ble pedagogens arbeidsområde stadig mer omfattende. Ut fra en lang liste med arbeidsoppgaver som ble berørt og diskutert, kom vi imidlertid til slutt fram til en oppsummering og prioritering av de oppgavene det var mest nærliggende å ta fatt på:

I samarbeid med biltilsynets personell skal pedagogene

- drive tilsyn med kjøreskolene
- samarbeide med det offentlige skoleverk for å styrke trafikkopplæringen i skolen
- styrke biltilsynets eget personell gjennom innsamling og bearbeidelse av data for å øke egen viten
- generell saksbehandling for biltilsynsjefen
- generelt trafikksikkerhetsarbeid

Disse er alle oppgaver som pedagogene så som naturlige arbeidsområder, med mulighet for lokale prioriteringer. De dekker også den hensikten direktoratet hadde med å opprette disse stillingene.

*Gudrun Caspersen  
(trafikkpedagog i Hordaland)*

---

## *Arbeidet i gang på nybygget i Fyllingsdalen*

Omsider er byggearbeidet på nybygget vårt i Fyllingsdalen kommet i gang. Hovedentreprenør er O.L. Kyte A/S og byggearbeidene startet 16. mars. Bygget er beregnet ferdig 15. oktober 1982.

Bygget er tegnet av arkitekt Kjartan Seim og er på 4 etasjer samt en underetasje. Biltilsynet får eget bygg i 2 etasjer som er forbundet med vegkontorets bygg med en underjordisk gangveg på ca. 80 meter. Kantinen blir felles for begge bygg.

På tomten er det regulert ca. 200 parkeringsplasser for de ansatte. I tillegg er det avsatt plass for besøkende, for kjøreskolene og for biler til kontroll.

Foreløpig er bygget kostnadsreknet til ca. 54.0 mill. kroner. Hvorvidt denne kalkylen vil holde, er det for tidlig å si nå om. Imidlertid håper vi at tidsplanen vil holde. Vi ser alle fram til å få samlet alle våre avdelinger under samme tak.

*Bjørn Langedal*



# Forventningsfulle biltilsynsfolk med kurs for Stord

**Ny biltilsynsstasjon åpner på Vabakken, Leirvik 1. september. Carlo Jacobsen presenterer her de som skal ta seg av den daglige driften på Stord-stasjonen.**



*Bjørn Tore Sætervik  
stasjonssjef på Stord.*

Bjørn Tore Sætervik ble ansatt som inspektør i biltilsynet i 1974 med hovedoppgave å forestå vekt- og utekontroll av kjøretøyer. Også andre oppgaver av forskjellig slag innenfor biltilsynets virksomhet er med i erfaringsgrunnet, når han nå er tiltrådt som stasjonssjef på den nyopprettede stasjonen på Stord.

## **Stort distrikt**

Stord-stasjonen omfatter Austevoll, Bømlo, Kvinnherad, Fitjar, Stord og Tysnes med et samlet innbyggertall på 44.753 personer, og en kjøretøypark på ca. 16.000 enheter, og stasjonen får dermed et stort distrikt. Videre er der 5 kjøreskoler. Lærerskolen og sykepleierskolen vil virke inn på søkermassen til førerprøver, i det elevene her gjerne nytter høvet til å ta førerkort under oppholdet på Stord.

– I tillegg til at du får et stort antall mennesker å betjene er selve distriktet stort og spredt og består av øy-kommuner

– har du fått mannskap og utstyr nok til å klare alle arbeidsoppgavene som kommer?

– Når det gjelder bemanningen mener jeg vi er i en særstilling i og med at 2 av funksjonærene ved stasjonen i Bergen blir med til Stord. De to andre som er ansatt vil også få opplæring i Bergen. Dette vil lette startfasen betraktelig.

– Den foreløpige løsningen med brakker – er den tilfredsstillende?

– Brakkene er av en moderne type og vil gi tilfredsstillende kontor til stasjonen – vi får hele 180 m<sup>2</sup> å disponere til kontor, teori-lokaler, fotorom, spiserom, stor ekspedisjonsavdeling, osv. Dette må man si er bra.

## **Kontroll**

– Kontroll av kjøretøyer på Stord har ligget på et forholdsvis lavt antall til nå – hvordan vil det bli med dette i fremtiden?

– Inntil vi får en permanent stasjon med kontrollhall vil vi vanskelig kunne gjøre noe med dette. Vi håper at vi snarest mulig får denne stasjonen.

– Det er altså et stort behov for tekniske kontroller på Stord?

– Det mener vi absolutt at det er – forholdet er for så vidt bekreftet ved utekontroller som er holdt i distriktet.

– Førerprøveavviklingen vil bli mye lettere for kjøreskoler og publikum, men også biltilsynet vil ha fordeler av stasjon på Stord?

– Vi får en mye nærmere kontakt med kjøreskolene og lærerne der og har dermed muligheten til å få i stand et samarbeid som tjener trafikksikkerheten.

– Der er mye gjennomgangstrafikk på

Stord – hva med dine gamle oppgaver, vekt- og utekontroll, i denne sammenheng?

– Trafikkgrunnlaget tilsier et stort behov for kontroll av denne gjennomgangstrafikken – særlig gjelder dette tyngre kjøretøyer. Den nye riksveistrekningen som er under arbeid i disse dager og som ligger nær stasjonen gir muligheter til å få i stand et fast opplegg med bl.a. permanent vekt og kontrollrampe.

– Nylig foresto du den faglige delen av et kurs som dreiet seg om transport av farlig gods, såkalt ADR-kjøring. Vil du forklare oss hva dette uttrykket står for?

– Kjøretøyer som transporterer farlig gods, sånn som giftige, etsende, radioaktive, brennbare eller eksplosive stoffer, er underlagt spesielle restriksjoner. Disse restriksjoner er svært omfattende, og biltilsynet er pålagt å føre tilsyn med at bestemmelsene blir overholdt. ADR-kontroller vil bli aktuelle i forbindelse med fast opplegg for vekt og utekontroll.

– Stord er et pent sted og du har fått løst dine private etableringsproblemer. – Nå ser du vel frem til den interessante oppgave å forestå biltilsynets ny-etablering på Stord, Sætervik?

– Ja, jeg gleder meg til å flytte til Stord. Jeg har også tidligere hatt tilknytning til Stord, da mine familierøtter går tilbake dit. Selve oppgaven – oppbygging og drift av stasjon på Stord er absolutt engasjerende.

### En utfordring

**Mette Hansen**, kontorassistent ved førerkortavdelingen, vil være med til Stord for ett års tid eller så: – Du synes det er interessant å være med på nye tiltak, Mette?

Ja – jeg synes det er utfordrende og artig å fa være med på å opparbeide en stasjon helt fra grunnen. Det blir jo et større arbeidsfelt, med langt flere funksjoner som skal dekkes av hver enkelt av oss. Den praksisen jeg har fått her ved biltilsyns-



stasjonen i Bergen kommer svært godt med nå, sammen med saksbehandlerkurs og andre kurs jeg har tatt.



### Mer personlig ansvar

**Rolf Johansen**, administrasjonssekretær ved biltilsynet, meldte seg tidlig interessert i å jobbe på Stord: – Du har gått grundig inn for oppgaven, Rolf, ved å alternere på de forskjellige avdelinger og friske opp rutinene, og du har tatt saksbehandlerkurs – betyr det mye for deg å slippe til med eget initiativ i denne saken?

– Det er veldig pent på Stord – jeg har vært der så ofte at jeg vet at jeg vil trives, og nå får jeg sjansen til å komme på en mindre stasjon og være med på å bygge opp den. Det betyr litt å få anvende det jeg har lært her på stasjonen og på saksbehandlerkurset. På en mindre stasjon vil alle føle mer personlig ansvar og arbeidet blir mer meningsfylt, tror jeg.



– og så en fra «øyno» –

**Aud Marit Agasøster** er tilsatt som kontorassistent på Stord og har vært under opplæring på stasjonen i Bergen fra mai.

– Du vil begynne for fullt med vel et par måneders opplæring bak deg – har du nå, etter å ha vært her i en måned, noen kommentar til opplæringen og arbeidet?

– Jeg synes opplæringen er god – men jeg vet ikke om det blir tid til å komme rundt på alle avdelingene. Alle er flinke til å hjelpe meg og hvis det er noe jeg stusser på er de greie og flinke til å svare med en gang. Arbeidet blir joveldigvarierte på Stord og jeg tror det blir interessant.

– Du har tidligere arbeidet i teknisk etat i Stord kommune, og er fra Fitjar – det passet bra dette å få jobb på den nye stasjonen?

– Jeg er veldig glad for at jeg fikk jobben, for jeg har tenkt å bosette meg i Leirvik.

---

## PERSONALNYTT

### Nye ved vegkontoret:

Eli Olsen, kontorassistent planavd., vikar i halv stilling, tok til 2. mars.

Elin Syrstad, kontorassistent, vedlikeholdsavdelinga, tok til 11. mai.

Stein Floen, ingeniør, tek til på distriktslab. frå 6. juli. Floen kjem frå Vegdirektoratet.

Lars Einar Tveit, avd. ing. planavdelinga, tek til 17. august. Tveit kjem også frå Vegdirektoratet.

Jørgen Stenseth, kontrollingeniør anlegg (Solsviksundet bru, Langøy bru) er engasjert frå 2. mars.

### Nye ved biltilsynet:

Aud M. Agasøster, kontorass., Stord, tok til 4. mai

Odd Hauge, ingeniør, Stord, tek til 1. august.

### Endringar:

Tor Arne Thorsen tok 1. april til som ingeniør, vikar, på anleggsavdelinga.

Hans Erik Buene, planavd., og Roe Skavnes, anleggsavd., har permisjon.

Erling Pettersen er blitt oppsynsmann.

### Slutta ved vegkontoret:

Juridisk konsulent Erik Olsen slutta 30. april.

Driftssjef Jan Søylen slutta 15. mai.

### Slutta ved biltilsynet:

Sissel Stuberg, kontorass., sluttar i juli.

### Nye pensjonistar:

Jon Berge

Alf Tvedt

Aud M. Davidsen

Hildur Nordahl

Ole J. Lande

Peder Varavik

Mikal Skoge

Lars Egge

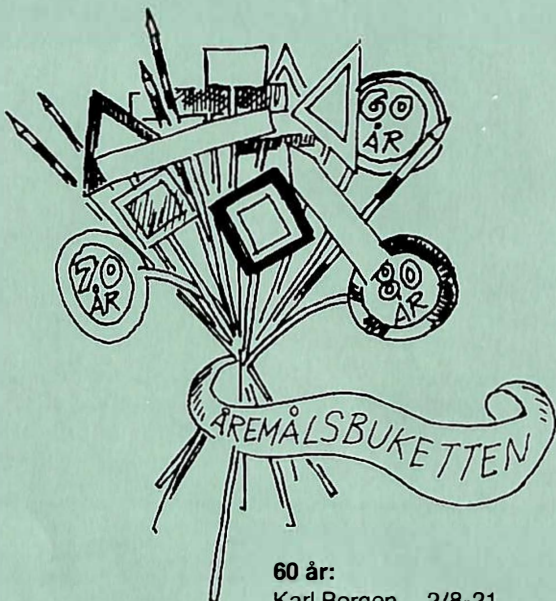
### Nye i utedrifta:

Svein Kristian Tresland tok til 1. juni som elektrikar ved Rådal Vegsentral, maskinforvaltninga.

### Retting:

Det er Anders S. Nesbø som er blitt oppsynsmann, vikar, ikke Nybø, som vi skreiv i førre nummeret. Vi seier oss leie for feilen.

# Vi GRATULERER



**70 år:**  
Hildur Nørdahl 3/5-11  
Aud M. Davidsen 18/5-11

**60 år:**  
Karl Borgen 2/8-21  
Olav Eide 27/9-21  
**50 år:**  
Kåre Hole 16/7-31  
Alf Gjerde 15/9-31

## Vegkontoret har fått fast dykkargruppe

I dei seinare åra har vi ved vegkontoret hatt fleire ingeniørar med kompetanse for undervassinspeksjonar og -kontroll. Denne tenesta har ikkje vore underlagt nokon fast organisasjon, og brukarane har teke kontakt direkte med ein av dei dykkarkyndige ingeniørane når det har vore trong for dykkar.

Nokre av dei som har drive med dykking er no slutta i etaten og andre har av ulike årsaker gjeve seg med dykking. I vinter stod Vegkontoret saleis i fare for å bli heilt fri for eigne dykkarar til kontrolloppdrag. På

den tida hadde vi berre to ingeniørar att som kunne halde fram med dykking.

Trongen for dykkartenester i samband med planar, kontroll og inspeksjonar blir stor dei kommande åra, og leiinga meinte det ville vera uehdig om vi ikkje lenger kunne ta oss av dette kompetanseområdet sjølv. Det blei difor vedteke at vi skulle freiste å få til ei fast dykkargruppe organisert under distriktslaboratoriet.

Ei melding som blei sendt ut til ingeniørane ved kontoret resulterte i at det

*Forts. side 38*

# Bemanningen i vedlikeholdsdriften

Vedlikeholdsavdelingen har satt ned en arbeidsgruppe som skal vurdere bemanningen i vedlikeholdsområdene R-3 Voss og R-4 Midthordland. Gruppen har følgende medlemmer:

Avd.ing. Olav Lundstad, formann

Overing. Kjell Hisdal

Vegmester Martin Sørensen

Hovedtillitsmann Jens Tveit Aga (NAF)

Spesialarbeider Erling Steinsland (NAF)

Øk. saksbehandler Bjørnvald Fjelde

Pers.konsulent Margrete Axelsen

De to sistnevnte vil ivareta sekretærfunksjonen.

Det vil bli brukt ekstern konsulent ved innsamling og systematisering av de opplysninger vi trenger i arbeidet.

Gruppen har fått følgende mandat:

«Oppgavene i vedlikeholdsdriften skal løses på den mest effektive og økonomiske måten under hensyn til gjeldende lov- og avtaleverk. Organiseringen av arbeidet skal være tilpasset de oppgaver som skal løses. Driften skal være rasjonell og effektiv med bruk av moderne tekniske hjelpemidler og skal gi meningsfylt arbeid for de ansatte. Bemanningen skal være riktigst mulig dimensjonert i forhold til arbeidsoppgaver og ansvar.

I de senere år har utgiftene til vegvedlikeholdet økt p.g.a.:

- lengre vegnett
- økt trafikkmengde
- dårlig bæreevne
- nye oppgaver
- arbeidsmiljøloven

Bevilgningene har ikke økt i samme grad, og det er derfor aktuelt å redusere servicenivået. Det betyr bl.a. at vegvesenet må gå inn for mer systematisk driftsoppfølging og en kartlegging av lønnsomhetskriterier

hvor dette er mulig. Slike kriterier bør brukes ved valg av driftsform. Den faste bemanningen i vedlikeholdsdriften dimensjoneres for å dekke behovet i den perioden hvor behovet er minst (fra «Driftsformer»).

Vegsjefen har fastlagt følgende forutsetninger for gruppens arbeid:

- riks- og fylkesveger vurderes under ett
- fast dekke på hele vegnettet i fylket
- inspeksjon på vegene skal foretas av oppsynstjenesten
- den daglige arbeidstid begynner og slutter på det arbeidssted som blir anvist av oppsynstjenesten
- driften skal planlegges så godt at lagene hele tiden har konkrete arbeidsoppgaver å jobbe med
- videreutvikling av mekaniseringen i driften
- fleksibel drift som betyr skiftende lag-sammensetning og at overføring av mannskap og maskiner kan skje på tvers av områdegrensene
- driftstiltak regnes ikke med i ordinært vedlikehold
- nye fremtidige oppgaver holdes utenfor undersøkelsen.

Med utgangspunkt i dette skal arbeidsgruppen finne frem til størrelsen av den minste bemanning som er nødvendig for å utføre det ordinære vedlikeholdsarbeidet i to områder, R-3 Voss og R-4 Midthordland.

Når arbeidsgruppen har fremlagt sin rapport, vil en vurdere nærmere hvordan undersøkelsen skal føres videre for de øvrige vedlikeholdsområdene.»

Gruppen har hatt to møter og regner med å være ferdig med sitt arbeid utpå høsten.

MA

# Ny POU-gruppe

Ledelsen ved vegkontoret og organisasjonene for de ansatte på kontoret er blitt enige om å etablere en ny POU-gruppe. Begge parter mener at en slik gruppe er et nyttig forum for kontakt og utveksling av synspunkter. Gruppen vil også virke som forhandlingsorgan når saker som gjelder Hovedavtalens punkt 2.3.3 blir diskutert.

Organisasjonene i driften har uttrykt at de foreløpig ikke er interesserte i å være med.

Den nyetablerte POU-gruppen har hatt sitt første møte og ble enige om følgende mandat:

«POU er den del av etatens langtidsplanlegging som sikter mot en kontinuerlig utvikling/tilpassing av organisasjon, samarbeidsformer og personale ut fra de mål som er satt og de oppgaver som skal utføres.»

## Målsetting

1. Utvikle organisasjonsformer som sikrer en effektiv utføring av arbeidsoppgavene.
2. Få til en systematisk personalplanlegging, dvs. en planlegging som sikrer
  - riktig bemanning m.h.t. antall
  - kvalifisert bemanning
  - systematisk opplæring
  - planlagt rekruttering.
3. Utvikling og vekst for den enkelte ansatte bl.a. gjennom meningsfylt arbeid og medinnflytelse på egen arbeidssituasjon.

## Arbeidsform

POU-gruppen møtes etter behov, men minst 1 gang hvert halvår for å følge opp prosjekt som er satt i gang.

POU-gruppen kan nedsette arbeidsgrupper til konkrete oppgaver og bestemme sammensetning og mandat for slike grupper. Forslag til slike grupper kan settes

frem av POU-gruppens medlemmer eller av andre ansatte.

POU-gruppen vil drøfte og ta stilling til de POU-tiltak som drives ved vegkontoret i Hordaland. Ved uenighet om saker som kommer inn under pkt. 2.3.3 i Hovedavtalen kan hver av partene anke saken til høyere myndighet etter Hovedavtalens pkt. 2.4.1.3.

## Informasjon

Referat fra møtene i POU-gruppen sendes medlemmene og avdelingslederne til orientering. Øvrig informasjon om arbeidet i gruppen til avdelingene og organisasjonene er medlemmenes ansvar.

MA

---

## Fra side 36

melde seg fire som var interesserte i å bli med, i tillegg til dei to som var att frå den «gamle» gjengen.

Tre av dei nye har nå nettopp avslutta 1 månads froskemannskurs. Vi arbeider no med innkjøp av utstyr, og det er tanken at gruppa skal vera klar til oppdrag frå sommarferien av.

Dykkarane vil bli knytta til kontrollarbeid i samband med undervassarbeid som pågår ved ferjekaiar, brufundament o.l. Vidare ligg det ei stor oppgåve i tilstandskontroll av ulike byggverk, kanskje særleg alle ferjekaiane i fylket vårt. Likeins vil planavdelinga kunne ha nytte av undervassinspeksjonar i planleggingsfasen.

Dei som er med i dykkargruppa skal framleis arbeide med dei oppgåvene dei steller med i dag, og dykkartenesta fører ikkje med seg noka organisasjonsmessig endring.

Det vert laboratoriet si oppgåve å ta i mot dykkaroppdrag og å administrera drifta.

A. Instebo

# Lederopplæring i vegvesenet

# Opplæring av verneombud

Som jeg nevnte i forrige nr. av Veg i Vest er det nå toppledelsen i vegvesenet som skal skoleses.

En arbeidsgruppe som består av personalkonsulentene i en del fylker og representanter fra Vegdirektoratet har utarbeidet et opplegg. Som et stikkord for opplegget kan man kalle det opplæring i «resultatrettet ledelse».

Målgruppe for opplæringen er vegsjef, driftssjef og avdelingslederne ved vegkontorene, og toppledelsen i Vegdirektoratet. Ledelsen ved hvert vegkontor vil først få ca. en halv dags innføring i opplegget, og så vil det bli 3 dagers regionale seminar. Det betyr at 2-3 vegkontor deltar sammen på seminaret. Hordaland og Sogn og Fjordane vil bli første region og derved en prøveregion. Innføring i opplegget vil skje i slutten av august og seminaret vil bli i midten av september.

Både på forsamlingen og på seminaret vil vi ha med oss en konsulent fra Hartmark-Iras, Øystein Guderud. Han har mange års erfaring i lederutvikling, både fra private bedrifter og offentlige etater. Han har for øvrig vært en tur her i Bergen for å gjøre seg litt kjent med forholdene.

MA

---

## Takk!

I forbindelse med min 50 årsdag vil jeg takke etaten og kolleger ved Biltilsynet for vakre blomster, gode ønsker og en flott fiskestang.

Med hilsen  
Alf Trætteberg

Opplæring av verneombudene våre står sentralt i arbeidet for å utvikle trygge og meningsfulle arbeidsplasser for den enkelte.

40 timers grunnopplæring i verne- og miljøarbeid er det minimum Arbeidsmiljøloven krever. Vinteren 1977-78 gjennomgikk samtlige arbeidsledere og verneombud ved Hordaland Vegkontor denne opplæringen (Ullensvang). På grunn av nyvalg og nytilsetninger har vi i 1979 og 1980 fulgt opp med et kurs årlig. Også i innværende år er det behov for et grunnkurs.

For at verneombudene skal bli fullt ut i stand til å ivareta sitt ombud, tror vi i verne-tjenesten det er ønskelig og nødvendig med en videre skolering ut over grunnopplæringen. Denne videre opplæringen har vært drøftet i Arbeidsmiljøutvalget ved flere anledninger. I AMU-møte 8. mai i år ble vi enige om å samle alle verneombud og oppsynsmenn til 1 dags regionale kurs/konferanser i løpet av høsten 1981.

På disse kursene vil vi sette sammen folk fra samme faggruppe, dvs. tunnelarbeidere for seg, anlegg i dagen for seg osv. Dermed mener vi å kunne fokusere mer direkte på spesielle miljøfaktorer innenfor hver enkelt gruppe. På disse samlingene vil vi informere om og drøfte miljøfaktorer en må være spesielt oppmerksom på innenfor eget fagområde, og vi vil repetere kort en del viktige punkter i lov- og regelverk.

Nå kan 1 dags-kurs synes å være altfor lite til å få gjennomdrøftet alle de problem og spørsmål vi måtte ha på dette viktige området. Når vi har valgt å bruke bare en dag, så er det først og fremst for å høste erfaringer. På bakgrunn av disse vil vi

# Slyngene i Austmannali blir turistattraksjon

**Ny veg med tunnel skal være ferdig i 1983.**

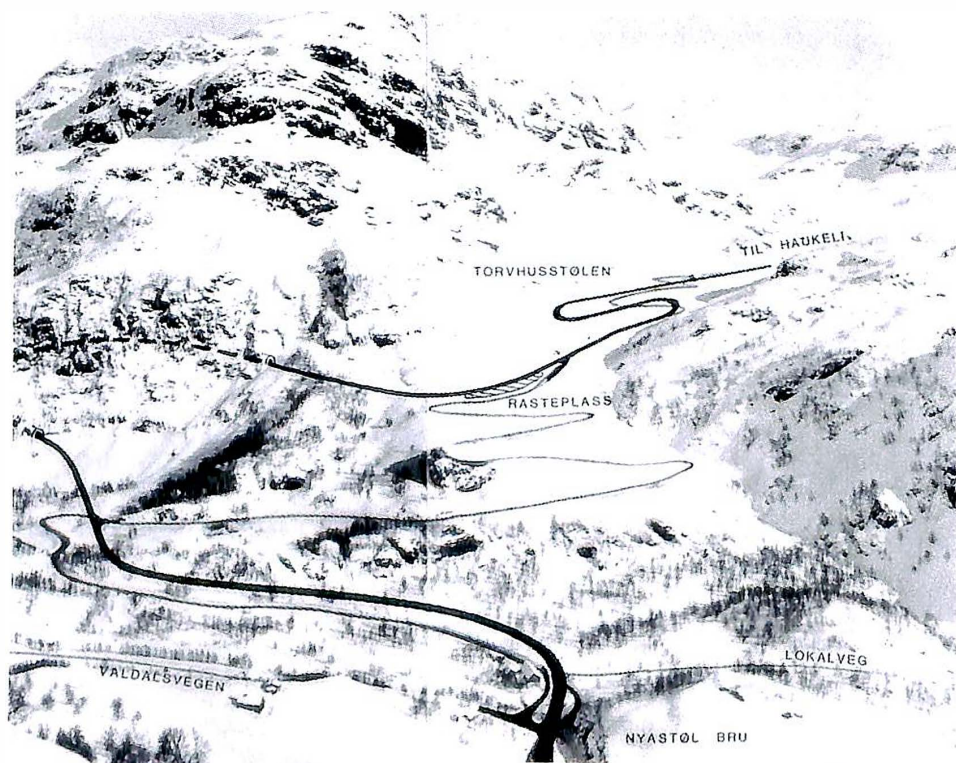
I fjor ble svingene i Stalheimskleiva omklassifisert til turistattraksjon, mens hovedvegen nå går i tunnel. En annen av våre «berymte» riksveger står nå for tur til å lide samme skjebne, nemlig Austmannalia.

En del av den skal nå legges i tunnel, og vanskelige svinger på vinterføre vil snart være en saga blott.

Det viste seg å være et alment ønske at den sagnomsuste gamlevegen med slyngene opp etter Austmannali skulle bevares for ettertiden. Dette ønsket er blitt oppfylt i den

løsningen som er valgt. Turister som vil se eller kjøre gamlevegen vil fortsatt kunne gjøre dette.

Omleggingen begynner øverst, litt oven-



Den mørke, brede streken på bildet viser hvor den nye vegen kommer til å gå. Foreløpig er arbeidet påbegynt nederst, ved Nyastøl bru, der Valdalsvegen tar av.



for Torvhusstølen, der de 4 slyngene vi kjører i dag blir lagt om i to rommelige slyng. De neste 5 slyngene i den egentlige Austmannalia blir lagt om etter en helt ny trasé som vil gå i en 800 m lang tunnel. Denne tunnelen blir som vanlig stengt for fotgjengere, syklistar og traktorar, som må bruke gamlevegen. Nede ved Nyastøl bru blir elva lagt i vanttunnel for å spare byggingen av en ny og kostbar bru. Vegparsellen ender ved Nyastøl bru, der vegen er opprustet tidligere.

Hele den nye strekningen blir på 3,3 km.

Detaljplanoverslaget viser en kostnad på 23.9 mill. kroner, men vi kan tenke oss at driftsplanoverslaget vil bli noe høgere.

Den nye vegen vil bli til ulempe for Torvhusstølen, som mange sikkert vil huske på grunn av geiteflokkene som til glede for både voksne og barn har sitt faste tilholdssted i kjørebana der oppe – i velbegrunnet forventning om å bli traktert. Etter ønske fra eieren vil denne stølen bli flyttet litt lenger opp. Vi regner med at geiteflokkene da vil holde seg vekke fra kjørebana.

Sprengnings- og oppryddingsarbeid i elveløpet ved Nyastøl tok til i januar, og arbeidet med anleggsveg opp til nedre tunnelpåhogg er kommet godt i gang. Riggplass med kontor er snart ferdig bygd nedenfor vegen ved nedre enden av anlegget. Arbeidet med å sprengje vann-tunnelen begynte i midten av mai.

Man regner med at den nye vegen i Austmannalia vil bli åpnet for trafikk forsommeren 1983. Det som da gjenstår å bygge, er noen mindre strekninger langs Røldalsvatn og nedre del av Hordalia.

Disse arbeidene skal finansieres gjennom bompengelån. Når så dette er ferdig bygd, vil vi ha sammenhengende veg med fullgod standard fra Telemark grense til Vintertun.

G.F. von Krogh

## Von om nytt kurs for sakshandsamar

Kurset i sakshandsaming på Voss hadde siste samlinga like før påske.

Dei 25 deltakarane frå Vegdirektoratet og vegkontora i Hordaland og Sogn og Fjordane har gått gjennom ei rekkje emne knytta til sakshandsaming.

Deltakarane var stort sett nøgde, men alle emne var tydelegvis ikkje like interessante og ikkje alle førelesarar like inspirerende. Opplegget vil difor bli noko endra for vi sett i gang på ny.

Det var stor interesse frå dei tilsette ved vegkontoret då vi lyste ut kurset. Forhandlingsmøtet i april gjekk inn for at det vert skipa til eit nytt kurs i sakshandsaming i 1981. Diverre er det lite pengar att på kurskontoen, og vi har difor ikkje råd til å halde det på hotell. Dersom vi maktar å lage eit kurs i år, vert det arrangert lokalt. Kanskje vi kunne ta i bruk dei nye kurslokala i Rådalen? MA

---

*fra side 39.*

## Opplæring av verneombud

vurdere behovet for å holde slike samlinger med jevne mellomrom, for eksempel 1 eller 2 ganger i året. Fordelen vil da være at vi kan få til en fortløpende prosess der vi mye lettere kan fange opp nye tendenser i tiden, og vi kan i fellesskap drøfte de emner vi bør vie spesiell oppmerksomhet på neste samling.

Vårt arbeidsmiljø er en fellessak, og ved felles innsats tror jeg vi har et middel til å nå en del av de målene som er satt i Arbeidsmiljøloven.

Hermann Lund

# SPORT

**Holmenkollstafetten 1981:**

## Kjempeinnsats av Hordaveg

*Våre 15 «spreke» oppnådde 69. plass  
blant 170 deltakende lag*

Hordaveg var med, som alltid der store ting skjer! For første gang i Holmenkollstafettens historie var Hordaveg i østerled, noe som bidrog til økt interesse for bedriftsklassen i dette tradisjonsrike arrangementet – ikke minst blant deltakerne fra Hordaveg!

Sammen med over 780 lag, derav 170 i bedriftsklassen, skulle vi legge hovedstadens gater for våre føtter og konkurrere om heder og laurbær.

Økonomisk støtte var fremprovosert fra Hordavegs styre, og vegvesenets buss var velvilligst stilt til disposisjon for transporten.



*Hordavegs stjerne­lag: Foran fra v. O. Sæveraas, J.T. Løitegård, T. Børsheim, K. Follesø, I. Alsaker. Bak f.v. N. Natland, G. Natland, E. Pettersen, E. Pedersen, O. Malkenes, O. Fadnes, K. Kittelsen og K. Langeland. (Herland og Riis er ikke med på bildet.)*



*Taktikken og løpsopplegget drøftes. Fra v. Ole Bjørn Fadnes, skjult bak ham Normann Natland, Knut Langeland, Oddleiv Malkenes, Terje Børsheim, Erling Pettersen og Egil T. Pedersen.*

Den fikk dermed sin ilddåp på denne langturen, og – la detaljene være unevnt, men neste gang tar vi toget! (Bussen gikk bra den, bare terrenget var tilnærmet flatt.)

Etter intens hardtrening i ukene før avreise og diverse sykdomsforfall i siste liten med supplerings tekniske problemer, dro vi 13 mann sterk i vei lørdag 9. mai. Ventetiden i Kvanndal ble nyttet til en siste finpuss av formen, og med forventning i sinnet gikk ferden mot øst.

Dessverre hadde ikke vedlikeholdsavdelingen greidd å åpne Hardangervidda til da, enda de klart var forespeilet konsekvensene, og vi måtte gi oss Haukelifjell i vold. (Neste år må vi få med en deltaker fra vedlikeholdsavdelingen.)

Overnatting var bestilt på Hønefoss, og sent på kvelden ankom det bokstavelig talt utkjørt mannskap til campingplassen. Her ble de siste taktiske disposisjoner lagt og

formen ytterligere finpusset, denne gang i kamp mot nærgående firemotors kjempebygg av Finnmarks-modell. At Hordaveg ikke alltid gikk seierrikk ut av bataljen, ga røde, svulmende «muskler» tydelig beskjed om.

Søndagen opprant, og med Idrettshøgskolen som mål dro vi av gårde før en viss mann hadde fått sko på beina (forutsatt godt sovehjerte). Vår mann i Oslo (Pettersen) dukket opp etter programmet, og laget var dermed fulltallig – på en mann nær. Vår ankermann, Herland, som satset på fly, hadde ikke vist seg. Nå var gode råd dyre, og det var på tale å la en mann løpe to etapper. Forberedelsene gikk sin gang, folk ble plassert ute i løypen og oppvarmingen gikk etter programmet. Et deilig sommervær gjorde siitt til dette. Like før start dukket også siste mann opp, og laget var fulltallig. Alle sorger var slukket, og bare

løpet gjenstod. Hordaveg stilte i denne rekkefølgen:

1. etappe: Ole Bjørn Fadnes
2. etappe: Inge Alsaker
3. etappe: Sigmund Riis
4. etappe: Knut B. Langeland
5. etappe: Terje Børsheim
6. etappe: Oddleiv Malkenes
7. etappe: Egil T. Pedersen
8. etappe: Jan Terje Løitegård
9. etappe: Normann Natland
10. etappe: Gunnar Natland
11. etappe: Odd Sæveraas
12. etappe: Kjell Vidar Kittelsen
13. etappe: Kjell Follesø
14. etappe: Erling Pettersen
15. etappe: Kåre Herland

Starten gikk, og vår mann slåss med 170 andre om en plass i solen. Veksling foregikk ca. midt i klyngen uten store problemer. Siden gikk det slag i slag. Spesielt i 9. etappe gjorde vi vei i vellingen, da 30-40 lag fikk se ryggen på vår mann. Vi nådde mål på tiden 1 time og 8 sek., og det holdt til

en glimrende 69. plass i bedriftsklassen. (Dette ville gitt oss 2. plass i damer senior, noe som er verd å merke seg i disse likestillingstider.)

Så var det defilering og premieutdeling, der vi kun deltok som tilskuere på grunn av manglende fane. Et forslag om å heise opp Herland ble forkastet.

Hjemreisen ble en lang historie. Et bedre måltid ble inntatt på Gamle Kongsberg Kro, og siden nådde vi første ferje fra Kinsarvik kl. 4.50 natt til mandag.

Noe søvnige (mer enn vanlig), men ved godt mot, stilte vi på arbeid til flexitidens begynnelse, og dagen gikk med uhemmet skryt av våre bravader. Nå regner alle med at vi neste år tar premie!

Nå er det bare for alle trimlystne vegfolk, og dem bør det være mange av, å støve av joggesco og treningstøy og starte oppkjøringen til neste års eventyr. – For dette var virkelig vårens vakreste....

*Hilsen arrangementskomiteen  
ved Kjell Follesø*



*Fornøyde etter endt dyst. Foran fra venstre: Terje Børsheim, Kjell Follesø, Sigmund Riis, Kåre Herland, Gunnar Natland, Inge Alsaker, Normann Natland, Ole Bjørn Fadnes. Bak f.v.: Egil T. Pedersen, Odd Sæveraas, Kjell V. Kittelsen, Knut Langeland, Jan T. Løitegård (bak) og Oddleiv Malkenes.*

# Vegmesterskapet på ski 1981

Vegmesterskapet på ski ble i år arrangert den 29. mars med start og innkomst ved Tokagjel-huset. Det var laget 2 løyper, den ene 5 km. og den andre 2 km. Det var i år 58 deltakere, fordelt på 2 herreklasser, 1 dameklasse, 3 jenteklasser og 3 gutteklasser. Dessuten var det påmeldt 12 familier i familieklassen.

Av resultatene i år vil vi nevne den jevne kampen om vandretrollet. Det ble vunnet av Oddleiv Malkenes, herrer kl. 2, fattige 4 sekunder foran Erling Steinsland, herrer kl. 1, som var vinner i 1980.

Enkelte i utedriften etterlyste flere deltakere fra kontoret. Vi må bare si oss enig med dem, selv om en del av grunnen er at mange fra kontoret måtte være med i arrangement-komiteen og dermed ikke kunne delta.

*Kåre Herland*

## Resultat fra Vegmesterskapet på ski 29. mars 1981.

*Vinner av vandretrollet ble  
Oddleiv Malkenes.*

### **Herrer klasse 1 1924 - 43 ca. 10 km**

1. Erling Steinsland .....	31,25
2. Per Brekke .....	31,45
3. Arvid Reigstad .....	36,44
4. Nils P. Mo .....	39,06
5. Ingvald Jøsendal .....	40,00
6. Olav Eikemo .....	42,54
7. Olav Bakke .....	55,02

### **Herrer klasse 2 1944 - 50 ca. 10 km**

1. Oddleiv Malkenes .....	31,21
2. Ivar Vik .....	32,15
3. Erling Pettersen .....	37,11
4. Kjell Follesø .....	41,40
5. Johannes Haugland .....	42,35
6. Aksel Sørensen .....	50,22

### **Damer ca. 5 km**

1. Eli Brekke .....	24,25
2. Anny Reigstad .....	26,40
3. Berit Elvøy .....	29,37
4. Mary Bakke .....	35,15

### **Gutter klasse 1 1972 - 75 ca. 2 km**

1. Sigve Mo .....	7,58
-------------------	------

### **Gutter klasse 2 1970 - 71 ca. 2 km**

1. Geirmund Mo .....	6,36
----------------------	------

### **Gutter klasse 3 1967 - 69 ca. 5 km**

1. Ben Sture Tveit .....	21,02
--------------------------	-------

### **Jenter klasse 1 1974 - 76 ca. 2 km**

1. Torunn Håland .....	11,48
------------------------	-------

### **Jenter klasse 2 1970 - 73 ca. 2 km**

1. Belinda Totland .....	8,00
--------------------------	------

### **Jenter klasse 3 1965 - 69 ca. 5 km**

1. Randi Brekke .....	19,47
-----------------------	-------

### **Familieklassen ca. 2 km**

1. Ludvigsen .....	46
2. Sævilid .....	34
3. Grutle .....	32
4. Ramsøy .....	26
5. Tveit .....	24
6. Oen .....	24

---

## **Hordaveg Rundt Kvamskogen også**

To av medlemmene i Hordaveg var å finne på resultatlistene etter det store «Kvamskogen Rundt»-rennet i slutten av mars. Ole Bjørn Fadnes kom inn som nr. 24 i bedriftsklassen for menn 16 - 39 år, på 2.09.27. Som nr. 69 på listen fant vi Egil Pedersen med 2.54.56. Begge kom altså godt under maksimaltiden, som var satt til 3.00.52. Flott levert – det finnes fremdeles noen spreke blant oss!

# ArbeidsmiljøSpalten

v/Bjørn Langedal

## Bedriftslegeordninga

Mange har ringt til vegkontoret og spurt om kvifor dei ikkje vert innkalla til bedriftslegen. Årsaka er at vi har endra noko på den tidlegare ordninga. Etter den nye ordninga vert alle nytilsette kalla inn før dei har vore tilsett 6 månader. Alle i alderen 20-45 år vert berre kalla inn kvart 3. år. Dei over 45 år vert innkalla kvart år.

Dei mellom 20-45 år som har spesielt arbeid, som til dømes arbeid i tunnel, sandblåsing eller anna arbeid der dei vert utsett for spesielle belastningar, vert framleis innkalla kvart år som tidlegare.

Kvifor har vi endra på rutinane?

I første rekkje fordi vi etter den tidlegare ordninga for det meste undersøkte friske folk. Dette er dårleg utnytting av legane. Vi får no nytte legane til anna viktigare arbeid av førebyggjande art. Legane skal no vera med i attføringsarbeidet, AKAN-arbeidet

og sjå til at arbeidsmiljøet ute på arbeidsplassane ikkje fører til skader på dei tilsette. Etter den nye ordninga vil vi prøve å hindre at folk vert skadde i arbeidet, medan vi tidlegare berre forsøkte å **reparere** skader som var skjedd.

Mange meiner at bedriftslegane skal ta seg av alle plager som dei tilsette måtte ha. Dette er ikkje i tråd med retningslinjene for bedriftslegeordninga. Det er ikkje meininga at bedriftslegane skal overta dei almenpraktiserande legane sitt arbeid innan helsetenesta. Bedriftslegane vert lønna av bedrifta og skal ta seg av sjukdomar som har tilknytning til arbeidsmiljøet.

Som sikkert alle veit har vi planar om å tilsetje eigen lege og sjukepleiar. Vi ventar no på løyve til å tilsetje legen. Søknaden vår ligg til handsaming i Helsedirektoratet. Vi vonar at vi ein gong på nyåret skal ha tilsett vår eigen lege.

---

### Bedriftsintern attføring

## Attføringsutval oppretta ved Hordaland Vegkontor

Med bedriftsintern attføring tek ein sikte på å vurdere korleis den einskilde arbeidstakaren fungerer i forhold til dei krava som arbeidsplassen stiller til han. Om det er naudsynt, vil forholda på arbeidsplassen måtte betrast slik at dei høver til hans funksjonsevne.

Slik er hensikten med bedriftsintern attføring formulert i Arbeidsformidlinga sine retningslinjer.

Kva har så dette med vegvesenet å gjere?

Vi har registrert at vi har ei rekkje arbeidstakarar i vegvesenet som av omsyn til helse si treng lettare arbeid.

### **Kva er lettare arbeid?**

Dette er ikkje lett å svare på. Ei rekkje arbeidadar må ha lettare arbeid av omsyn til fysiske og psykiske plager. Ofte sender dei med ein legeattest som berre gjer kjent at vedkomande må ha lettare arbeid. Vi har ofte ikkje vore i stand til å vurdere kva som er lettare arbeid for den einskilde søkjar. Ei slik vurdering må ein lege gjere. Ein arbeidadar som ikkje kan fortsetje i sitt vanlege arbeid, må få gjere det han greier, eller det må finnast anna arbeid om det er naudsynt.

### **Kva fordelar gjev attføringsarbeidet?**

I første rekkje vil dette arbeidet medføre at færre arbeidadar må gå for tidleg ut av arbeidslivet, og sjukefråveret vil minke. Arbeidsforholdet vert ikkje brote. Det vil difor verte mindre problem for arbeidadar som i ein periode treng anna arbeid, å tilpasse seg det vanlege arbeidet når dei eventuelt er rehabilitert.

### **Krav til vegvesenet**

Vegvesenet må opprette attføringsutval. Dette har vi allereie gjort. Utvalet har følgjande medlemmer:

Frå leiinga: Overing. Jann B. Jensen

Frå organisasjonane:

Hovudverneombod Hermann Lund

Frå arbeidsformidlinga:

Attføringskonsulent Brynjulv Nordvik

Bedriftslegene Børve eller Schwarze

Utvalets sekretær:

Verneleiar Bjørn Langedal

Utvalets medlemmer har teieplikt og personlege forhold som kjem fram ved handsaming av saker i utvalet, kjem ikkje vidare.

Utvalet skal handsame søknader som gjeld arbeidadar som av ymse årsaker treng anna arbeid. Bedriftslegane er viktige personar i denne samanheng. Dei skal undersøkje dei det gjeld og gje ei utsegn om kva arbeid som høver. Utvalet må så finne høveleg arbeid eller komme med framlegg om opplæring og omskolering.

Det finst fleire måtar å registrere arbeid-

adar som har trong for attføring. Det vanlege er at dei som treng anna arbeid sjølv melder frå til vegkontoret. Sjukefråveret vil også kunne gje oss eit varsel om at eit eller anna er gale. Vi lagar difor sjukefråversliste som viser fråveret for kvar einskildarbeidar. Dei som har uvanleg høgt sjukefråver vert no innkalla til bedriftslegane.

### **Arbeidsformidlinga si rolle.**

Etter at vi har inngått avtale med Arbeidsformidlinga om bedriftsintern attføring, skal Arbeidsformidlinga gje oss fagleg hjelp i attføringsspørsmål. Likeeins får vegvesenet økonomisk støtte i samband med tiltak som blir sett i verk for yrkeshemma. Den økonomiske støtta kan vere delvis dekking av løna dersom arbeidstakaren berre er delvis arbeidsfør. Vi vil også få støtte til skolegang eller andre tiltak for å føre arbeidadar tilbake til eit normalt arbeidsforhold.

### **Proseduren i attførings saker.**

Dei som av ein eller annan grunn meiner at dei må ha anna arbeid, melder frå om dette til attføringsutvalet. Meldinga kan vera kort, og vi tek kontakt for å få fleire opplysningar. Deretter vert bedriftslegane kontakta og vedkomande vert kalla inn til undersøking. Deretter vert saka drøfta i attføringsutvalet og vedkomande vert gjort kjend med resultatet. Attføringsutvalet kan sjølv ta opp til vurdering arbeidstakarar som har høgt sjukefråver.

Vegvesenet har i avtalen med Arbeidsformidlinga forplikta seg til å arbeide aktivt for å gje dei yrkeshemma eit høveleg arbeid. Attføringsutvalet har fått fullmakter til å avgjere saker som har med attføring å gjere. Difor bed vi om at dei som av ein eller annan grunn treng anna arbeid, tek kontakt med attføringsutvalet. Meldinga skal sendast til vegkontoret og merkjast «Attføringsutvalet».

I samband med kurset «forberedelse til pensjonsalderen» som ble holdt på Solstrand i vinter, ble tanken om en pensjonistforening for pensjonister i vegvesenet luftet. Deltakerne på kurset mente at pensjonistene burde opprette en slik forening. Dette ble begrunnet med at pensjonistene da ville opprettholde en viss kontakt med vegvesenet. En annen fordel er at pensjonistene via en slik forening kan

få informasjon om sine rettigheter både i forholdet til pensjonskassen og til andre ytelser de har krav på.

For å få registrert interessen, ber vi om at pensjonistene fyller ut nedenforstående slipp og sender den til Hordaland Vegkontor, Mrk. pensjonistforening, C. Sundtsgt. 64, 5011 Bergen-Nordnes.

*Bjørn Langedal*

Navn: .....

Adresse: .....

Ønsker å være med i pensjonistforening  Ja  Nei

Ønsker informasjon om:

Pensjonsforhold	<input type="checkbox"/>
Boligforhold	<input type="checkbox"/>
Ytelser fra folketrygden	<input type="checkbox"/>
Annet	<input type="checkbox"/>

.....  
Underskrift

**GOD SOMMAR til alle «Veg i Vest»-lesarar!**

*Har du lyst/tid til å skrive nokre linjer eller sende eit bilete du har teke i ferien, så må vi få det innan 21. august 1981.*

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