



VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN, HORDALAND



NR. 2 JULI 1984 ÅRGANG 8



VEG I VEST

NR. 2 — ÅRGANG 8

REDAKTØR:
Ragnhild Øverland Arnesen

REDAKSJONSRÅD:
Josef Martinsen
Per S. Myhren
Gunnar Gjæringen
Svein Gjerde
Oddbjørn Lynghammer
Gudrun Caspersen

Opplag: 2.500

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

Ettertrykk tillatt
— med kildeangivelse

INNHALD:

Om å feie for eiga dør.....	3
Vegsjefen har ordet.....	4
Avkjørselssakene: Ny medisin til «vond tå».....	5
Streik.....	6
Økende antall trafikkulykker.....	7
Planavdelinga går nye vegar.....	10
— Folieseparasjon.....	10
— Flyfotografering.....	12
— Video.....	13
Aksjon kjøreløys.....	15
Vegopning på Voss.....	15
Bedriftslegen er på plass!.....	16
Sykkelgruppa trår til.....	18
Ein venleg tanke.....	18
Holmenkollstafetten.....	20
Det nye samferdselsstyret.....	21
Hvilke kvalifikasjoner bør vi kreve av våre ledere?.....	22
EDB i biltilsynet.....	24
EDB-nytt.....	26
Fullprofilmaskinen på plass i juli.....	27
Gråstein er på moten att.....	29
Personalnytt.....	31

Foto på framsida

Gråsteinsmural har fått sin renessanse. Biletet syner murarbeid på Nordre
innsjøare, og det er birger Kveistad og Knut Sæviastad som ser til at alt kjem på
rett plass her.

1981-1982

Foto på baksida

Svelten bru på Øydardsveien mellom Masje og Fulløy. Den vort bygd som trutt
fram bru med hjelpemiddel midt i sundet.

1981-1982

Om å feie for eiga dør...

I ei annonse som vegvesenet går ut med kvar sommar om forbod mot sal på nokre av ferjekaiane, står det at tilgrising og forsøpling i samband med sal kan føre til bortvising frå kaien. Sjølvsaft, det skulle berre mangle.

Men kva om vi gjekk føre med eit godt eksempel? Ser ein etter på ferjekaiane, står det ikkje så svært godt til med det som vegvesenet har ansvaret for heller. Boltar i fenderfeste og kai rustar av, sikringsgjerde er brotne eller skakke og skeive, målinga skallar av, og borte i ein krok — der det elles er parkeringsforbod for vanlege trafikantar — står tome oljefat, gamle, avlagte brakker eller anna defekt materiell. Ikkje særleg god PR for vegvesenet, vil vi påstå, og eit dårleg føredøme om vi skal ta på oss å passe på andre.

Ferjekaiane er elles ikkje einaste staden publikum kan registrere at vi i vegvesenet ikkje alltid er særleg flinke til å rydde opp etter oss. Overalt finst døme på arbeidsplassar, ferdige anlegg eller lagerplassar som byr på eit lite vakkert syn for den som fer forbi. Lagerplassane står i eit einaste rot, med nytt utstyr og gamalt om kvarandre, med tomgods og nedrusta utstyr, og med brakker som «ingen» veit av.

Einskilde stader ser ein det same til og med når anlegg er avslutta. Ikkje berre er det påtakeleg skilnad å sjå i ferdiggjeringa på dei ulike anlegga, men der lite er gjort for å bøte på

skadene i terrenget, finn ein gjerne og attlate rot og boss som vert liggjande i det uendelege. Slikt gjev for det første vegvesenet dårleg ry, dessutan høver det dårleg at vi samstundes set oss sjølv til å vakte andre.

På fleire arbeidsplassar kan ein sjå det same. Også her vil det gje eit godt inntrykk om arbeidsplassen ser rydda og oversiktleg ut, men endå viktigare er det at orden i sakene vil gjere arbeidsplassen tryggare. Rot og slendrian kan føre til skader og generelt dårlegare arbeidstilhøve og dårlegare effektivitet. Kven vil ha det sitjande på seg?

Sommar og ferie fører med seg stor trafikk på vegane våre. Turistar kjem fra fjern og nær, og mange er svært opptekne av det dei ser rundt seg. Dei er opptekne av vegane, smale eiler breie, og av omgivnadene rundt vegane. Gamalt skrot gjev ikkje noko godt inntrykk.

Vi oppmodar med dette både anleggs- og vedlikehaldsfolk om å nytte sommaren til å sjå litt ikring seg, og finne ut om det ikkje er mogleg å presentere vegar, ferjekaiar og anna på ein betre måte for alle som ferdest langsetter vegane i turistsesongen. Slikt gjer oss til gode ambassadørar for «vesenet» vårt, og velvilje frå publikum treng vi stadig. Nytt og nyt sommaren vel!

GOD SOMMAR!

VEGSJEFEN HAR ORDET



— Lat oss gjere det endå betre!

Hovudmålsettinga vår vil alltid vere å gjere tilhøva betre for publikum

I 1980 vedtok Regjeringa å setja igang ein produktivitetskampanje på landsbasis. I vegvesenet valde vi å sjå kampanjen i samanheng med vårt langsiktige arbeid for auka produktivitet og effektivitet. Likevel har vi alt registrert mange positive utslag pga. dette tiltaket, og eg føler meg overtydd om at vi dei næraste åra kan registrere nye, positive produktivits- og effektiviserings tiltak i vår etat. Men desse tiltaka er i seg sjølv ikkje noko mål. Riktignok vil auka effektivitet og produktivitet gje auka velvære hjå oss alle, og det kan på nytt føra til auka prestasjonar. Men kva er målet? Mange vil kanskje seia at det får vere måte på å spørje dumt. Målet er sjølvsagt å gje best mogleg service til dei som skal ta førerprøve, dei som skal registrere eller fa kontrollert ein bil, dei som ferdest på vegane vare, dei som bur langs vegane. Alt vårt arbeid skal vere retta mot målet, det er vi alle samde om. Det er likevel riktig stadig å minne oss sjølv om hovudmålsettinga i alt vårt arbeid.

Det var difor naturleg at det i fjor blei sett i gang ein ny kampanje. Aksjon publikum, som skal ga over tre år. Som kjent skal aksjonen rettast mot dei tre målområda: Betre publikumsbehandling, betre informasjon og raskare og betre saksbehandling. På dei fleste av desse målområda vil det vere mogleg å male forbetringa som blir gjort.

Janne Carlzon i SAS framhevar konkurransen som sunt for auka produktivitet og effektivitet og betre publikumsbehandling. Han hevdar og at monopolbedrifter som t.d. vegvesenet ikkje har eit slikt incitament og difor kanskje ikkje kan nå så langt. Men lat oss vise at vi i alle fall kan konkurrere med oss sjølv, vise at vi for kvar veke og månad som går gjer det betre enn veka og månaden som gjekk. Lat oss vise at vi kan nå måla som vert sett oss. Lat oss vise at vi kan utarbeide nye handlingsplanar og gjennomføre dei.

Vi veit sjølv at vi er ein effektiv etat, men vi veit også at nesten alt vi gjer kan gjerast enda betre. La publikum fa merke dei forbetringane vi gjer, og la det gå sport i det!

Josef Martinsen

Ny medisin til «vond tå»

Målet er å få sakshandsamingstida ned til 6 veker innan neste år

Arbeidsområdet for behandling av søknad om avkjørsler/dispensasjonar har vore «ei vond tå» for vegkontoret i lang tid, i høve til både publikum og politiske organ. Det har vore arbeidd mykje med å betra tilhøva, men den store og stadig aukande saksmengda — 1315 saker i 1983 — har ført til ei uakseptabelt lang saksbehandlingstid, som til tider i snitt har lege på mellom 4 og 6 månader.

Årsaka til dei kritikkverdige forholda er mange, og ein del ligg utanfor vegkontorets arbeidsområde, men det er klårt at vi ved vegkontoret ikkje i tilstrekkeleg grad har makta å organisera eller prioritera dette arbeidet godt nok i høve til dei disponible ressursane og til behovet.

Mange forsøk på å betre tilhøva

Problemet er blitt tatt opp til drøfting på leiarplass fleire gonger det siste ti-året, sist i full breidd på leiarmøtet 28. juni 1982.

Etter at eit opplegg utarbeidd i 1982 ikkje førte fram, blei det oppnemnt eit utval på vedlikehaldsavdelinga med medlemmer frå leiinga og dei aktuelle organisasjonane, og med rasjonaliseringsingeniør G. Erstad som sekretær. Utvalet som fekk frist til 19. august 1983, skulle sjå på gjeldande saksgang og rutinar og utarbeide alternative forslag til forenkling og effektivisering av saksbehandlinga. Malsettinga

var å komme fram til ei maksimal saksbehandlingstid på 6 veker innan 1 år. Bruk av EDB i saksbehandlinga skulle vurderast.

22. august blei saka drøfta i leiarmøtet, og dei blei vedteke å lysa ut ei mellombels merkantil stilling i staden for ei teknisk stilling. Denne saksbehandlaren skulle i første rekkje arbeida med klare «ja»- eller «nei»-saker som skulle få ein enklare saksgang.

Utvalet blei ikkje samd om ei eller fleire løysingar på problemet og hadde i liten grad sett på bruk av EDB som hjelpemiddel. Utvalet var imidlertid positivt innstilt til bruk av EDB.

Nytt opplegg frå januar

Ut frå diskusjonen på leiarmøtet blei driftssjef/adm. sjef samde om å utarbeida forslag til organisering av arbeidsområdet på fritt grunnlag og etter innhenting av røynsler frå andre vegkontor som hadde ei tilfredsstillande saksbehandlingstid. Rasi ng. G Erstad



AV DRIFTSSJEF
JANN B. JENSEN

gjekk seinare inn i gruppa som sekretær.

Etter svært nyttige samtalar med kollegaer ved Oppland og Troms vegkontor — vi er svært takksame for den velviljen vi møtte her — la gruppa forslaget fram for dei tilsette og organisasjonane i to høyringsmøte 9. og 30. november 1983. Saka blei drøfta på leiarmøtet 5. desember, og forhandlingsmøte med organisasjonane den 14. desember førte til semje om det framlagte forslaget med mindre justeringar. Dei vedtekte tiltaka blei sett i verk frå 15. januar 1984.

6 vekers behandlingstid og EDB

Det nye organisasjonsopplegget har som hovudmål at førstebehandlingstida for søknad om avkjørsle snarast skal bringast ned til 6 veker. Det er grunn til å tru at dette målet kan bli nådd i 1985.

I ein overgangsfase vil arkivering og delvis skivinga skje manuelt, men nar vegkontoret får ny miniskin, vil EDB bli nytta i størst mogleg grad. Dette vil truleg skje til hausten. Det tidlegare sekretariatet er oppløyst, i overgangstiasen vil ei merkantil stilling vera naudsynt til arkivering, skiving og oppfølging, denne stillinga vil ga over til arkivet nar bruk av EDB er gjennomført fullt ut. ➔

► Talet på saksbehandlarar er auka frå 3 til 4, 1 merkantil og 3 tekniske stillingar. Den merkantile saksbehandlaren skal gradvis få full saksbehandlarstatus.

Etter at søknadene er behandla av oppsynet, vil den ikkje gå til planavdelinga som tidlegare, men saksbehandlaren vil syte for at den naudsynte prosessen blir gjennomført ved kontakt med planavdelinga.

Alle saker vil frå no av bli drøfta i ei nemnd som har møte kvar fredag. Vedlikehaldssjefen deltar saman med saksbehandlarane.

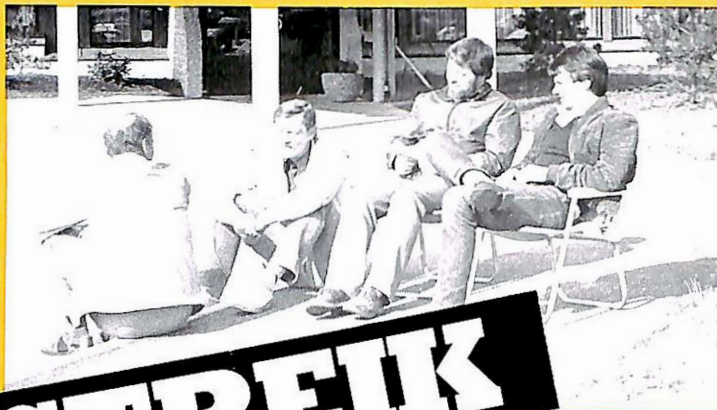
Betre samarbeid med kommunane

I tida framover vil oppfølginga i marka bli tillagt større vekt, og det vil bli arbeidd vidare med rammeplanar for behandling av avkjørslespørsmål. I dette arbeidet vil vi søkja nærare kontakt med kommunane for å få enklare og meir samordna rutinar for behandling av slike søknader.

Graveløyver skal no distriksleinga og oppsynet ta seg av i samarbeid med stabsseksjon og framtidig dekkeseksjon.

Avdeling Lars Juvik er tilsett som leiar av arbeidsområdet «Behandling av avkjørsler og dispensasjonar fra byggjeregulerer». Arbeidsområdet ligg framleis innanfor Vegbruksseksjonen som førebels blir leidd av vedlikehaldssjefen

Det er lett a skjønna at ein del tykkjer vi har brukt lang tid på a fa fart på dette feltet som har så mykje a seie for publikum og for vegkontoret utad. Eg trur likevel at det på lengre sikt vil betala seg a ta så grundig til verks som vi no har gjort. Eg er viss på at resultatane vil visa seg snøvt og ikkje minst det vil bli mindre bruk for «skip-pertak»



STREIK

Frå og med torsdag 24. mai gjekk alle medlemar av NIF, NITO og AF ved vegkontoret ut i streik. Det same galdt ingeniørane ved biltilsynet.

Som kjend vart ikkje streiken langvarig. Allereide før punktstreiken vart trappa opp, gjekk kommunalministeren inn med tvungen voldgift, og onsdag 30. mai var alle partar attende på jobb.

For dei som vart råka av streiken som tredjemann var sjølv sagt dette det beste, men organisasjonane uttrykte vonbrot over denne løysinga. I skrivande stund star det ennå att a sjå kva resultatet vil bli i kroner og øre for oss statstilsette.

Streiken medførte sjølv-

Streik, og ingen tenester a hente fra ingeniørane ved vegkontoret. Eirik Vedeler Lie, med ryggen til Malvin Holsen, Lars Kr Alsaker og Arne Devik ser til at all går rett føre seg

(FOTO) I. TOLLAND

sagt rolege dagar for mange av dei som var att ved vegkontoret, og ei underleg stemning vert det i slike situasjonar — det er lang tid sidan tilsette i vegvesenet sist var i streik. Bileta syner litt av situasjonen ved vegkontoret.

Det treng ikkje vere direkte ubehageleg a streike heller. Campingvogna fungerer som «streikekontor» og i sola utanfor sit fra venstre Trond Karlson, Per Fredriksen Svein Utkilen og Nils Rosnes. På tjerde streikedagen vanka dei til og med blomst fra ein «sympatisøst» før Veg i Vest vite

(FOTO) I. TOLLAND





Stadig flere trafikkulykker i Hordaland

10 prosent flere ulykker i 1983 enn året før. Bergen sentrum er problemområde nummer en.

Antallet trafikkulykker økte i Hordaland i 1983. Ulykkestallet økte sterkere enn den tilsvarende økningen i trafikktilveksten, og økningen er særlig konsentrert om Bergens-området. For fylket totalt sett er økningen på 10 prosent i forhold til året før, mens prosenttallet er noe større for Bergen.

5 av 8 ulykker skjer i Bergen. Tallet øker jevnt for alle vegtyper, og det gjelder alle typer ulykker, bortsett fra ulykker der fotgjengere er innblandet. Fotgjengerulykkene gikk faktisk aldri så lite ned i 1983, forteller Lars Kr. Alsaker og Eddie Westad fra trafikkseksjonen ved planavdelingen til «Veg i Vest». Om dette er en tendens til en utvikling i riktig retning vil vi først kunne gi sikkert svar på om et år eller to, men den jevne stigningen vi

Bergen sentrum er problemområde nummer en...

(FOTO V. ARNESEN)

har hatt er i alle fall brutt, peker de to på.

«Tøffere» kjøring

Helt klart er det i alle fall at det totale ulykkestallet er på vei oppover, og de to har også visse meninger om hva årsaken til dette er. Ifølge de opplysninger vi får fra politiet ser vi en tendens til høyere hastigheter og «tøffere» kjøring overalt. Vegvesenet har også selv radarer ute for å måle bl.a. hastigheter, og disse målingene forteller det samme. Hastigheten er svært høy, ja, til dels ekstrem. Ekstreme hastigheter har vi sett eksempler på før også, peker Alsaker og Westad på — men det har oftest vært om natten. Det som er spesielt nå er veldig høye hastigheter også på dagtid, og gjerne i boligområder.

Politiets tar stadig flere i ra, darkontroller, og selv i Bergen sentrum kjøres det nå fortere enn før.

Alsaker og Westad er ikke særlig i tvil — Det er en klar

► sammenheng mellom høy fart og ulykker. Generelt har vi en tommelfingerregel som sier at 10 prosents økning i farten gir 30 prosent økning i personskadeulykker. Det kan være grunn til å merke seg det.

Varsko for Bergens-gatene

— Men, påpeker de to, — noe av problemet i Bergen sentrum er nettopp at det fortsatt er mulig å kjøre så fort. De mener at når det etter hvert blir etablert omkjøringsveger (Fløyfjellstunnelen o.l.), må det drastiske tiltak til for at ikke ulykkene i Bergen skal øke enda mer. Da vil nemlig kapasiteten bli bedre også på de «gamle» vegene, og det blir mulig å kjøre fortere.

Men hvis vi vil, kan vi gjøre mye med ulykkene i Bergen sentrum, slår Alsaker og Westad fast. — Det vil nemlig ikke koste så mye, men det er et spørsmål om vilje, både på vegkontoret, på grasrotplanet og hos politikerne.

Skal vi få til miljøforbedring i sentrum, avlastning av gatene og forbedre ulykkesituasjonen, er det nødvendig å gjøre noe i tillegg til å bygge nye omkjøringsveger. Disse vil selvsagt gi reduksjon i trafikken i sentrumsgatene, men forholdene er svært dårlige fra før, og vi tror at lettere forhold på de gamle vegene fører til at flere vil benytte seg av dem

også. Noe må altså gjøres, og helst i god tid før det nye vegsystemet blir tatt i bruk, slår Alsaker og Westad fast.

Farten må ned

— Hva kan gjøres, og hva vil gi den ønskede effekten?

— Hvis vi kunne få ned farten inn mot kryssene, ville vi oppnå mye. Opphøyde gangfelt gir for eksempel en suveren effekt. Flere byer har prøvd dette med forbløffende utslag i ulykkesstatistikken.

Ellers kan vi vise til Odda, der vi gjorde en av sentrumsgatene bilfri. Resultatet var at ulykkene i Odda sentrum ble sterkt redusert. Argumentene fra handelsstanden flere steder om at de bare kan overleve ved å få flere parkeringsplasser, så nær som mulig, holder ikke. I Odda økte omsetningen for forretningene i det bilfrie området, og ingen utenom området hadde nedgang i omsetningen etterpå. Dessuten syntes både fotgjengere, syklistene og kjørende at sentrumsbutikkene ble lettere tilgjengelige etter reguleringen, forteller Alsaker. De viser også til Stavanger, der det er *handelsstanden* som stadig presser på for å få større deler av sentrum omgjort til gågater. I dag er så å si hele sentrum bilfritt der.

Løsningen for å redusere ulykkene i Bergen sentrum er etter deres mening å bruke fysiske tiltak for å få farten ned inn mot kryssene. I tillegg til

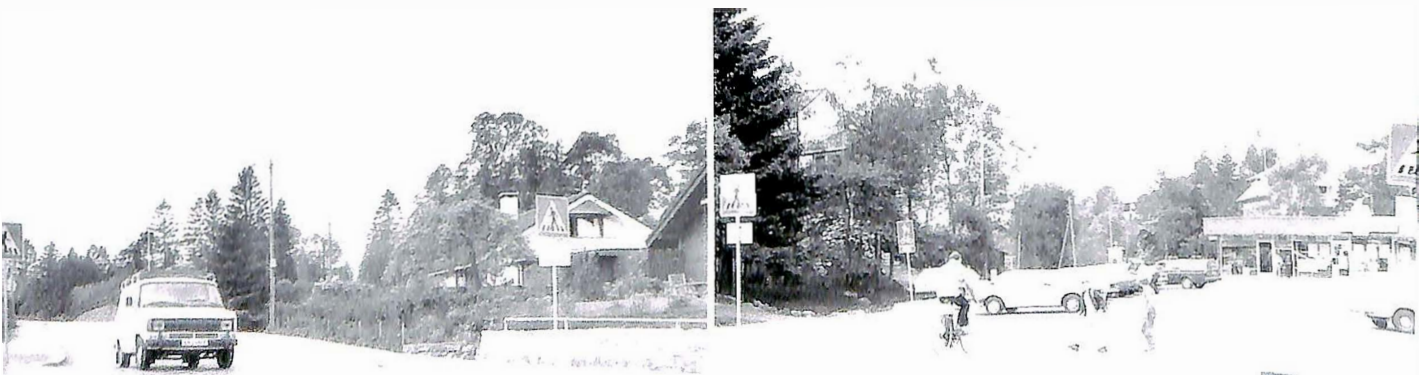
opp høyde gangfelt må det bredere fortau til flere steder, og bredere refuger slik at det blir lettere for fotgjengerne å komme seg over gaten. Det vil og medføre at en del gateløp innsnevres noe. — Ja, faktisk ligger et av problemene i Bergen, både for fotgjengere og bilister, i det at gatene er for brede, hevder Alsaker og Westad. — De oppmuntrer til for stor fart. Og som sagt, får vi farten ned, så går ulykkene ned.

Nesttun kan bli bedre

— Hvordan er forholdene i andre deler av Bergen?

— Nesttun sentrum er noe av det verste vi har. Der skjer det gjennomsnittlig 9 ulykker pr. år. Nesttun er vel et eksempel på hvordan tingene *ikke* bør gjøres — det er umulig å blande forretningsgater med stor fotgjengertrafikk og gjennomfartsårer med stor biltrafikk. Her kan vi ikke få ulykkene ned uten å gjøre noe drastisk, hevder Alsaker. — Trafikkseksjonen ser svært positivt på forslaget som ble lan-

Opphøyde gangfelt er fremdeles nokså nytt her i fylket, men på Skjold i Bergen er dette tatt i bruk. Gangfeltene ligger ikke så langt fra hverandre, det ene, som en ser, ved avkjørsel for matsenter og start på gang/sykkelveg, det andre ikke så langt fra skole.
(FOTO E. GRØNSDAL)



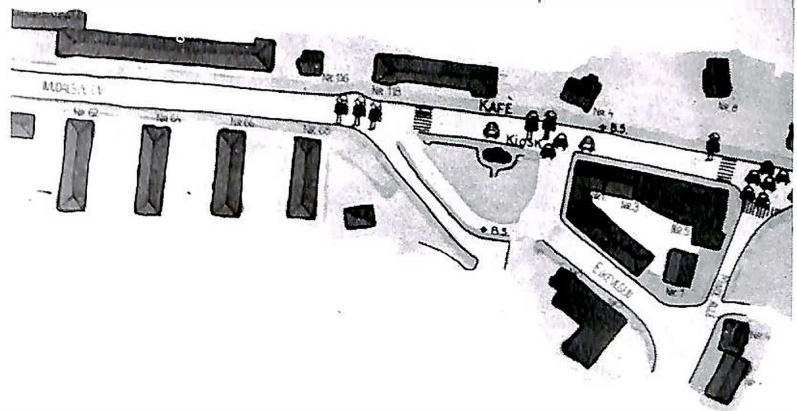
Tegningen viser tydelig hvor
 fotgjengerulykkene skjer —
 utenfor og mellom to klart opp-
 merkede gangfelt. Illustrasjonen
 er hentet fra Minde, Bergen.
 (ILL. KARIN DAVANGER)

sert i Bergens Tidende, der bl.a. den østre delen av vegen ble foreslått stengt og bare benyttet som handle-/gågate. Denne løsningen vil gi god avkastning i form av kraftig reduksjon i ulykkene, miljøforbedring og økt trygghetsfølelse for alle trafikanter. Dette er et eksempel på hvordan en kan få stor gevinst på kort sikt. Løsningen vil heller ikke skape noen konflikt med det fremtidige trafikksystemet. På denne måten tror vi det kan bli trivelig å handle på Nesttun igjen, sier Alsaker og Westad, som understreker at til dette trenger en midler og et utstrakt samarbeid med sentrumsforeringen på Nesttun og Bergen kommune.

— Andre spesielle problemområder?

— Ja, fremdeles skjer det ulykker i Loddefjord og i Michael Krohns gate, Carl Kohns gate og Kringsjøvegen likeså. I Kringsjøvegen er det nå satt opp trafikkllys flere steder, og forhåpentligvis vil dette hjelpe. Et annet utsatt sted er krysset Lyderhornsveg/Gravdalsvegen på Ytre Laksevåg. Her finnes både gangbro og undergang i nærheten, men de blir åpenbart ikke brukt. Dette er et av bevisene på at vi må vite at brukerprosenten vil bli høy før vi anlegger en gangbro.

Alsaker og Westad peker også på at Øyjordskrysset har vært så å si uten ulykker i 1983, i motsetning til tidligere. Dette skjer altså tross i anleggsvirkosomhet og ofte lite oversiktlige forhold, men skyldes mest sannsynlig lavere fart og større oppmerksomhet fra bilistenes side.



Laber respekt for gangfelt

— Dere er ikke lenger så villige til å legge gangfelt?

— Det viser seg mer og mer at respekten for gangfelt er laber, slik at effekten av et gangfelt er mindre enn før. Derfor har en også tatt i bruk opphøyde gangfelt, som forsterker effekten og har vist seg svært hensiktsmessige. Undersøkelser har dessuten vist at hvis bare 10 prosent går utenom et gangfelt i en sone på 100 m (på hver side), vil sikkerheten på strekningen totalt være betraktelig redusert, forteller Alsaker og Westad. — For dem som krysser gaten utenom gangfeltet vil sikkerheten faktisk være halvert i forhold til tidligere. Enda sterkere utslag vil dette gi ved signalregulerte gangfelt.

«Black spots» sikres

— Har vi spesielle tiltak i 1984 som kan gi håp om bedre trafikkulykkesstatistikk?

— Vi har blant annet fire prosjekter som omfatter fire svært ulykkesbelastede steder. Det gjelder to såkalte black spots, det ene i krysset Hagepupsvei/Natlandsveien, det andre i krysset Peter Motzfeldts gate/Kaigaten, som begge skal lysreguleres. Videre skal to spesielt ulykkesbe-

lastede kryss utbedres, det gjelder Rådalskrysset og Hesthaugenkrysset i Åsane.

Ellers blir få nye prosjekter satt i gang i år, men flere større gjøres ferdig. Det gjelder bl.a. trafikksikringen i Rosendal sentrum, gang- og sykkelveg fra Nyborg til Vågsbotn, to gang- og sykkelvegprosjekt på Voss, og gang- og sykkelveger mellom Haukeland og Lone og mellom Straume bro og Søreide. Samtidig må vi peke på at nye veganlegg, som f.eks. Nordre innfartsåre, med trafikkseparering og egne gangveger, alltid vil gi trafikk-sikkerhetsgevinst.

— Spesielle problemer i trafikk-sikkerhetsarbeidet nå?

— Vi har planer klare for flere prosjekter, men for lite midler, slik at vi må være svært nøye med bare å bruke penger på prosjekter som har dokumentert effekt. Dessverre må vi også skyve ut i tid ferdig planlagte prosjekter, som f.eks. Finnebrekka i Os og trafikk-sikring av Valen sentrum, som var lovet i 1984. Manglende midler er årsaken. Men, som nevnt, 65 prosent av ulykkene skjer i Bergen sentrum — for det meste kryssulykker. Dette er vårt største problem i dag, og her er det vanskeligst å få gjort noe.

Røa



Trude Fonn, Roald Østerbøe og Jan Trygve Totland har samarbeidet med Roald Sletten (som var i streik da bildet vart teke) stutt for utviklinga av folieseparasjonsmetoden

FOTO: I. HAUKELAND

Planavdelinga går nye vegar:

Målet er betre planar og betre presentasjon av planane

På planavdelinga ved vegkontoret er dei etter kvart blitt flinke til å gå nye vegar i presentasjonen av planane sine. Her er det ikkje lenger berre snakk om å teikne kart, eller eventuelt lage bro-

syrer med informasjon til publikum. Nei, no er det vi i dag kallar visuelle verkemiddel teke i bruk og bryt nye vegar, i dobbel forstand, når det gjeld planlegging og presentasjon av planar.

Til intern bruk er det folieseparasjon som representerer det nye, medan flyfotografering og video er med på å gjere planane våre lettare forstålege for publikum.

Her skal vi ta for oss desse tre verkemidla og sjå litt på kva føremøner dei inneber, anten det no gjeld oss sjølv eller andre.

Folie-separasjon

Hordaland vegkontor er eit av føregangsfylka når det gjeld sokalla folieseparasjon, og vi er om kort tid i stand til å tilby alle vegkontora ei «pakkeløy-

sing» for framstillinga av detaljplanar.

— Det heile tok til med Straumevegen i Bergen for 3—4 år sidan, fortel Roar Østerbø, som saman med Trude Fonn, Roald Sletten og Jan Trygve Totland har utarbeidd opplegget. — I detaljplanane for Straumevegen var det så kolossalt mange opplysningar på kartet at sjølv dei som arbeidde med planane hadde vanskar med å skilje dei ulike emna i planen.

Vi måtte finne fram til ei betre form, eller betre og meir oversiktlege planar. Dette førte fram til arbeidet med folieseparasjon.

Inndeling etter tema

Utgangspunktet er at ein nytter vegvesenets eiga kartinndeling og samstundes den inndelinga i fleire ulike tema som er nytta i Vegdirektoratet sine retningslinjer for detaljplanar. Ut frå denne inndelinga vart det laga ein samkopinøkkel. Denne inneheld temagrupper som dei fleste datatyper vil høyre inn under. Samkopinøkkel kan og utvidast. Det heile er dessutan lagt til rettes for automatisk teikning.

— Folieseparasjon er ikkje noko vi går i gang med ved alle detaljplanar. Det er i første rekkje der planane inneheld mykje detaljar, som i tettstader og byar, at dette er svært nyttig.

Betre oversikt

— Kva er fordelene med folieseparasjon?

— Folieseparasjon gjev betre detaljering av planen utan at det går ut over oversikta. Vidare er det lettare å revidere planen, dei ulike teikningane er lettare å lese og meir oversiktlege ettersom dei er «sortert» for *eitt* tema om gangen. Ved folieseparasjon nyttar ein det sokalla «8-hullsystemet» i

kopieringen. Dette gjev meir nøyaktige resultat enn den vanlege lyskopieringen, som alltid vil gje små forskyvningar i høve til originalen.

Systemet kan dessutan nyttast utan at ein må skaffe nytt, kostbart utstyr. Det vert nytta vakuumramme, og det har dei fleste vegkontor no.

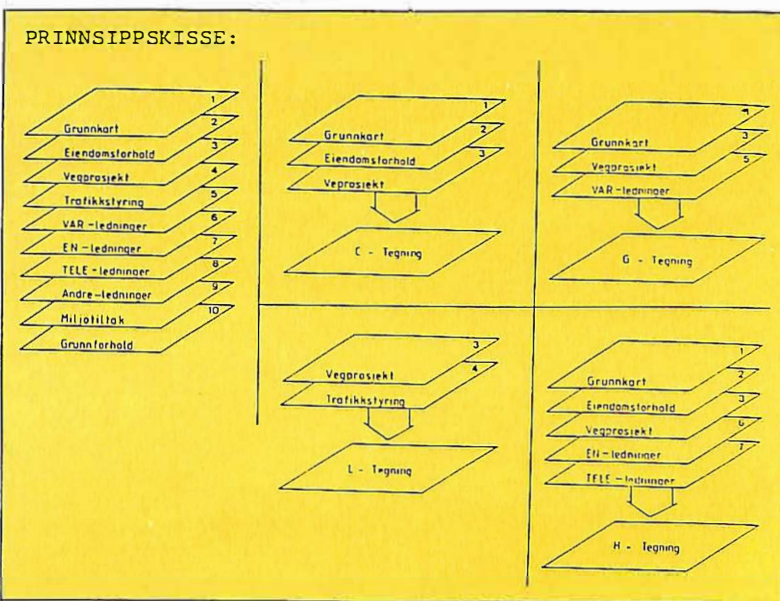
Fordel i anleggsdrifta

— Det nye systemet inneber ein stor fordel for dei som driv veganlegg, så seier dei i alle høve sjølv, fortel Østerbø og Totland. — Detaljplanen er faktisk nesten like så god som ein

— Vår røynsle er at dette har vorte godt motteke ute i anleggsdrifta, på dei stadene det har vore nytta. Likevel er systemet framleis nytt og ikkje teke i bruk av alle planleggjarane enno. Det må opplæring til internt først.

Felles system for vegkontora

— Vi var svært usikre på om vi hadde funne på noko som var «brukandes», om dette hadde noko for seg, fortel Østerbø og Jan Trygve Totland. — Vi hadde behov for ei objektiv vurdering av arbeidet



byggjeplan. Her fortel t.d. ein folie kor skilta skal plasserast og kva for skilt. Så veit ein det straks og kan bestille dei i god tid. På ein folie er alle inntak og utløp av stikkrenner nummerert, lengder og diameter er oppgjeve, slik at arbeidet i anleggsfasen vert mykje enklare. Ein leidningsfolie syner kva for ledningar og kablar som finst i grunnen frå før, og kva som skal plasserast der. Vidare finst det t.d. egne folieark for lys-signal eller for veglys, for miljøtiltak osv. Sjå prinsippskissa for folieseparasjon over.

vårt og vende oss til Vegdirektoratet, der vi møtte stor interesse og vart oppmuntra til å halde fram med arbeidet. Vegdirektoratet er no interessert i å bruke vårt opplegg for folieseparasjon som felles system for alle vegkontora, og vi har fått pengar til å trykke heftet vårt opp, slik at det kan sendast ut til alle vegkontora.

Elles viser dei to til at framgangsmåten no er nemnd i den siste «Retningslinjer for detaljplanlegging» fra Vegdirektoratet.

Nyhendet om denne måten a

lage detaljplanar på har allerede spreidd seg til andre vegkontor. I mai var teiknarar og teikneleiarar frå Rogaland og Sogn og Fjordane på vitjing for å sjå på og lære litt om folieseparasjon.

Enklare samarbeid med etatane

Ein av fordelane ved folieseparasjonssystemet ligger i at vi no kan få betre og meir utfyllande opplysningar frå andre etatar om leidningsnett o.a. Grunnkart og folie kan sendast til etatane, som teiknar inn sine opplysningar, og alt kjem attende, klart til samkopiering.

Når ein kan ta automatisk teikning i bruk, vil det også vere mogleg å overføre data frå den eine offentlege etaten til den andre, slik at det er større sjanse enn før for alltid å ha ajourførte data.

— Dette tyder altså at dersom ein veg vert bygd etter planen, sit vi med heilt nøyaktige kart, peikar Østerbø på. — Må det endringar til, så vert det målt inn og endra på folien. Etterpå har vi fullstendig oversikt over *alle* detaljar og kan levere dette komplett vidare til vedlikehaldet.

Effektivt og arbeidssparande

— Etter var meining er dette effektivisering både av planlegging og av vegbygging, framheld Østerbø og Totland.

— Det vert kravd meir av teiknarane og kan i starten bety meir arbeid. Men det er morsamt arbeid, det gir betre resultat og er difor meir tilfredsstillande. Ute på anlegga vil det og vere arbeidssparande, og vi sparar tid på å få andre etatar til sjølv å teikne inn sine opplysningar. Systemet er elles ikkje nytt i seg sjølv, men i vegvesenssamarbeidet er det nytt. Nokre konsulentfirma har

teke det i bruk allereide, og m.a. Nordre innfartsåre er teikna etter dette systemet, fortel Østerbø. Andre konsulentfirma har synt for interesse for det.

Med andre ord — om ikkje

dagane er talde for tverrprofillet, så rår det i alle høve ikkje lenger grunnen åleine. Når ein tek omsyn til dei fordelane folieseparasjonen fører med seg, må ein vel sjå dette som ei gunstig utvikling?

Flyfotografering

Det siste året har Vegkontoret fått festa store delar av vegnettet som er i planfasen på flyfotos. Fly og fotograf har vore leigd inn, medan nokre av dei tilsette på planavdelinga har vore med og fått freiste om dei har høgdeskrekk eller ikkje. Etter kvart er vi i alle høve kome godt i gang med å byggje opp eit flyfotoarkiv som særleg er til nyttes i plansamheng, men og i andre høve, som vi kjem attende til.

— Utgangspunktet vårt er egentleg følgjande: Er folk usikre, så seier dei *nei*.

Vi får mykje protestar, og handsaminga av desse tek mykje tid. Gjer vi litt ekstra for å få folk til å forstå, la dei få visse for kva saka eigentleg gjeld, så kan vi sjølv spare mykje tid og krefter på det, meiner Erling Grønsdal, som er ein av dei som har teke del i arbeidet med flyfotograferinga.

Teiknar planane på bileta

Med flyfotos har vi m.a. høve til å «pynte» på terrenget ved å leggje vegtraséen inn der han etter planen skal gå. Folk får sjå huset eller garden sin i høve til vegen og kan lettare uttale seg om planen. Flyfotos vart m.a. nytta på Nordstøldals vegen mellom Rogaland og Hordaland. Denne vegen skal gå gjennom strok der det enna ikkje finst veg, og flyfotos av dalen var ei praktisk løysing for å få oversyn over tilhøva i området med omsyn til terreng, gardar, dyrka mark o.a.

God informasjon

Også andre stader har bilete tekne frå fly vore nytta i informasjon til publikum. Då syner ein først — som lysbilete — området slik det er i dag. Deretter vert planane vist, og til slutt ein kombinasjon av desse, med planane innteikna i biletet. Det vert fortald at då ein nytta dette opplegget på eit informasjonsmøte i Eikangervåg i Nordhordland, vart det reine underhaldningskvelden. Ein-skilde sat over tre framsyningar, vert det sagt, og dei hadde visstnok stor moro av vegvesenet sin informasjonskveld.

I utgangspunktet kan det høyrest dyrt å drive med flyfotografering, medgjev Erling Grønsdal. Ein time kjem på 2000 kroner, inkludert fly, fotograf og film. — Men vi kjem langt på ein time, peikar Grønsdal på, og vil gjerne ha med at om vi reknar om i «meter veg», så kjem det jamnt rekna på 20—30 øre pr. meter.

— Men det krev grundig planlegging på førehand, slik at vi kan få mest mogleg nytte av kvar time, streker han under.

Ei rekkje bruksområde

Og bruksomrada er mange, har det vist seg.

For anleggsavdelinga er bileta eigna til å finne eit brukbart riggområde, til bruk ved driftsplanlegging, for å finne det beste angrepspunktet for eit anlegg eller leite fram ein eigna stad for massedepot



Før og etter. Bileta er eit døme på korleis flyfotos kan nyttast i planlegginga. Biletet over syner vegen slik han går i dag, det andre korleis utbetra veg og ny gangveg er plassert i terrenget.

(FOTO S. DØSVIK)



► Grunnseksjonen kan nytte flyfotos til å vurdere bonitet eller sjå på eigedomsgrenser, og geoteknisk seksjon kan nytte dei som tilleggsinformasjon til vertikalfotos.

For planavdelinga er nytteverdien kan hende enda større. På hovudplanstadiet er flyfotos ofte brukt, eventuelt til drøfting av ulike alternativ. Med slike fotos kan ein vidare ha hjelp når ein skal vurdere konse-

kvensar, når planar skal presenterast eller drøftast med folk som er råka av dei, men er lite vane med å lese kart. Til presentasjon av gatebruksplan, køyremønster, skilting, nye parkeringstilhøve o.a. kan og flyfotos vere til nytte, og sjølv sagt til alle typer trykt presentasjon av planar eller anna vi gar ut med til publikum.

Som sagt, her skulle vi ha høve til litt av kvart.

Video

Siste nytt på planleggingsområdet er video.

Førebels ligg bruken av video på forsøksstadiet, men etter det ein kan sjå i dag, kan dette mediet utvikle seg til å bli eit av dei mest effektive for vegvesenet, både når det gjeld presentasjon av planar for publikum, og når det gjeld planleggingsarbeid.

Bruken av video tok til for nokre år sidan innan vegvesenet. Da fekk Vegdirektoratet filma alle riksvegstrekingar i alle fylka. — Det synte seg raskt at desse opptaka fort vart for gamle, dessutan hadde vi behov for opptak av fylkesvegane og. Det har og synt seg at vi ønskjer eit litt anna perspektiv på opptaka enn det vi hadde frå før, fortel Erling Grønsdal, som er ein av dei som no er med på å utvikle bruken av video på vegkontoret.

Folk skjønner bilete, ikkje kart

— Det har no gjennom nokre år vore vanleg at planavdelinga arrangerer folke- eller informasjonsmøte når dei legg fram ein vegplan til offentleg ettersyn. På desse møta har vi fått røynsle for at det er bileta folk forstår. Kart er det sleit ikkje så lett å lese for alle, men på bileta kjenner dei seg sjølv sagt att. Da er dei i stand til å gje oss noko att og. Dei ser tre, naust og bekk eller gjerde, og dei kan føye til opplysningar som vegvesenet ikkje har kjennskap til, når dei først kan setje seg inn i kva planar vi har.

Her kan video vere eit ideelt utstyr å nytte. Den kan køyrast framover langsmed vegen, eller attende, og vi kan stoppe den for å sjå på ein detalj, per- ►
kar Grønsdal på Ved vegkon-



Erling Grønsdal syner fram det nye video-opptaksutstyret.
(FOTO I HAUKELAND)

Bruken av utstyret er heller ikkje særlig dyr. Ein kassett kostar 2—300 kroner. Den gjev plass til 3 timars opptak og kan sjølvstøtt brukast opp att.

Vellukka forsøk i Sveio

Det er spesielt når det er planar om utbetring av ei vegstrekning — som det oftast er med dei midlane vi no har til rådvelde — at video-utstyret er til stor nytte.

Erling Grønsdal og Roald Sletten har gjort eit forsøk ved planlegging av vegutbetringar i Sveio — Første punkt var å ta strekninga opp på video og så gå over kartet og merkje av alt som ikkje stemde der. Video-tapen vart altså nytta som grunnlag for planlegginga, og dei endringane som var naudsynte i høve til det ein såg i terrenget, vart ført på planen.

Neste punkt var så stikking i marken og deretter utarbeiding av tverrprofil.

Informasjonen når fram

— Då vi var komne så langt, vart det arrangert informasjonsmøte. På veg til møtet gjorde vi nye video-opptak, som dekte plan-inngrepet betre, og desse viste vi direkte på møtet. Her kunne vi vise med bilete, parallelt med kartet, kor vegen skulle gå, kva for inngrep som vart naudsynlege hos kven. Det viste seg, som venta, at mange ikkje hadde særleg føresetnad for å følgje med i det som vart vist på kartet, men då dei såg «sin sving» på TV-skjermen, vakna dei og kunne ta del i diskusjonen. Dermed var vi òg prov på at informasjonen var nær fram. Det kan gjere arbeidet lettare for vegvesenet i ein seinare omgang.

Betre tilbud til publikum

Denne bruken av video er kan hende mest retta mot publikum og tyder i alle høve eit framsteg i form av enklare og lettare tilgjengeleg informasjon til dei som ikkje driv med vegplanar til daglig. Video har òg vore nytta når det gjeld å studere køyremønster, t.d. i dei nye rundkøyringane i Bergen, før og etter at dei vart opparbeidd. Elles peikar Grønsdal på at dei video-opptaka som no vart gjort langs riks- eller fylkesvegar kan komme til nyttes t.d. i avkjørselssaker, og som hjelpemiddel til opplæring og instruksjon skulle det eigne seg godt. M.a. vert det for tida sysla så smått med planar om ein instruksjonsfilm som syner korleis ein skal køyre i rundkøyringar. Behovet for opplæring er framleis stort, syner det seg, og ein slik videokassett kan nyttast i mange samanhenger, t.d. på køyreskoler, i bilorganisasjonar o.l. Tida vil vise om det let seg gjennomføre.

Ikke minst med tanke på vår evne og vilje til å na fram til publikum, trur vi at planavdelinga er på rett veg her. Vi er avhengige av eit godt tilhøve til publikum — det vil gjere arbeidsdagen vår lettare — og publikum er ikkje minst avhengige av oss og den informasjonen vi har å gje dei. Vi i vegvesenet har ikkje alltid vore like flinke til å formidle tankane og planane våre til andre, men vi trur at denne nye bruken av visuelle verkemiddel kan vere til god hjelp for alle partar.

Røa

Redaktøren vil elles peike på at plansjefen burde hatt plass til ein kommentar til denne saka. Av di stoffet vart skrivne under streiken, let ikkje dette seg gjere. Ògså Roald Sletten var i streik, og er difor ikkje med på bileta

Red

► toret er det no kjøpt inn video-opptakar, ein transporterbar farge-TV og video-avspelar, spesielt med tanke på framsyning for publikum.

Video til planlegging og synfaring

— Ved å nytte video-opptak kan vi faktisk gjere unna både synfaringa og planlegginga nesten samstundes, fortel Grønsdal. — Vi kan dessutan få med detaljar som ikkje viser på kartet, karta er i mange høve av gamal dato og manglar avkjørsler og andre endringar i området. Unøyaktige kan dei vere ògså når det gjeld «faste» ting. Alt dette kan ein få avdekka i ein ein-gong om ein tek video til hjelp.

Økonomi

— Med andre ord er det mogleg å spare reiseutgifter på dette, av di det ikkje vert naudsynt med så mange synfaringar meiner Grønsdal. — Alt vert festa til «tapen» med ein gong, og der har ein det og kan køyre det så ofte ein vil og så fort ein vil og få med alle detaljar.

AKSJON KJØRELYS

**Hordaland nå
9. plass**

Meir lysbruk må til om vi skal lukkast i å redusere ulykkestala i fylket

Hugsar du å slå på lysbrytaren kvar gong du skal ut og køyre?

Ikkje det?

Din innsats må nok også til om Hordaland fylke skal komme seg høgare opp i konkurransen med dei andre fylka om best lysbruk. Førebels låg vi på ein 9. plass i mai-tellinga, og vi ligg på ein 9. plass i gjennomsnitt etter april og mai, men det må kunne gjerast betre. Vi bur jo i eit fylke der vi stadig må slå lysa på for å køyre gjennom tunnelar, så kvi-for ikkje berre la det stå på? Verre er det ikkje. Bli sett, så køyrer du tryggare og gjer trafikkbiletet tryggare for andre.

Landsoversikta ser no slik ut etter to omganger:

	Poeng
Troms	124.6
Nordland	121.0
Sør-Trøndelag	120.3

Finnmark	119.0
Buskerud	114.0
Akershus med Oslo	112.0
Vest-Agder	111.3
Nord-Trøndelag	105.2
Hordaland	104.6
Hedmark	96.3

Ikkje med mellom dei ti beste, og «under streken», ligg følgjande fylke:

	Poeng
Møre og Romsdal	88.1
Aust-Agder	87.0
Oppland	86.3
Sogn og Fjordane	85.0
Vestfold	83.4
Telemark	81.1
Østfold	73.6
Rogaland	73.5

Maitellingane gav følgjande resultat:

	Prosent
Sør-Trøndelag	65.4
Troms	61.2
Buskerud	60.1

Nord-Trøndelag	59.8
Nordland	56.0
Akershus med Oslo	53.0
Finnmark	51.3
Oppland	49.0
Hordaland	48.6
Møre og Romsdal	48.4
Sogn og Fjordane	43.0
Vest-Agder	39.5
Østfold	37.2
Vestfold	36.0
Telemark	35.1
Hedmark	35.0
Rogaland	33.0
Aust-Agder	26.0

Dersom vi kan samanlikne oss med Sverige, så veit vi at obligatorisk bruk av nærlys/kjørellys der har gitt ein merkbar reduksjon i ei rekkje ulykkestyper. Men så har også lysbruken om dagen auka frå ca. 50 til 95% av køyretya.

I Hordaland viste tellingane i april, mai og juni 56,1, 48,6 og 41,2 prosent.

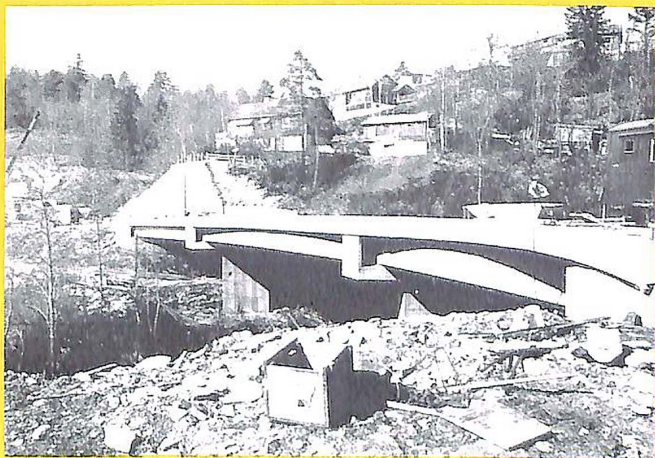
Dersom vi skal hauste same gevinst som svenskane, må vi auke denne prosenten kraftig.

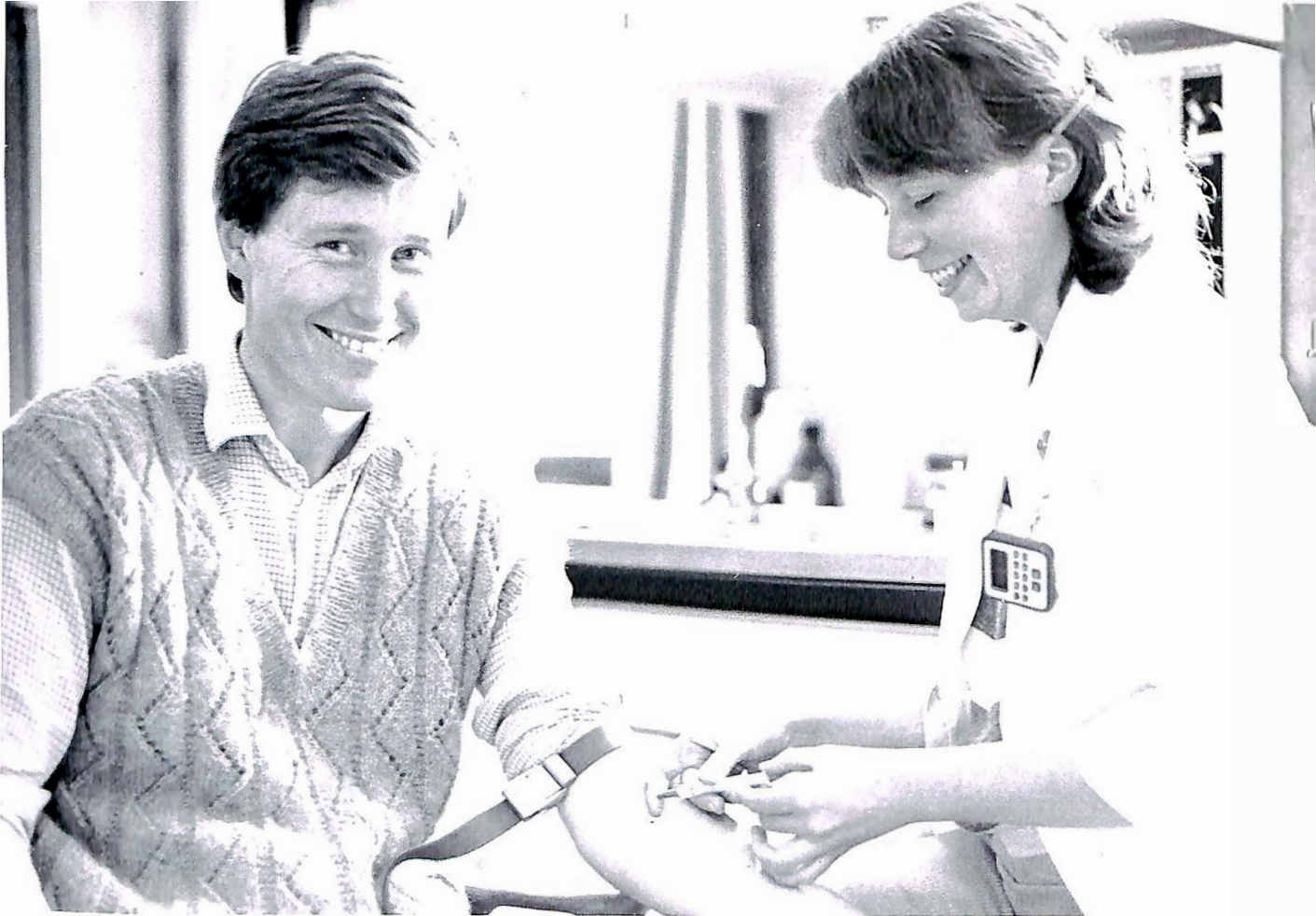
Bruk køyrelys!

VEGOPNING PÅ VOSS

Biletet syner Brynagjelet bru på Voss. 30. mai om ettermiddagen vart brua saman med resten av strekninga Lundarosen-Brynagjelet opna for trafikk. Med desse ca. 1150 m veg over Tvildemoen vert trafikken på E 68 no ført utanom Voss sentrum og den smale Langebrua, som slett ikkje var bygd for dagens trafikk. Anleggsarbeidet tok til i 1982, og kostnaden er om lag 17 mill. kroner.

Dagen før, 29. mai, vart og Ragdeparsellen i Odda opna for trafikk. Med dette kan rv. 47 ta i mot 10 tonns akselrykk fram til Kinsarvik.





BEDRIFTSLEGEN ER PÅ PLOSS!

Vegvesenet har endeleg fått eigen bedriftslege i full stilling og får vonaleg òg sjukepleiar frå i sommar. Det vert stilt store forventningar til dette at vi no har høve til å utvikle bedriftshelsetenesta etter vårt eige behov. Det vil i første rekkje seie at det vil bli lagt stor vekt på å førebyggje dei skadene og sjukdomane som oftast kan registrast i vegvesenet som følgje av det arbeidet vi driv.

haveleg fra Sveio i Sunnhordland, men har teke ein solid omveg før dei kom til vegkontoret i Fyllingsdalen. Jostein Waage var ferdig med utdanninga si i 1982, har hatt turnus teneste i Hammerfest og i Sjøvegan i Troms, og har etter det praktisert som distriktslege i Laxa i Sverige, der det faktisk er lettare å få slik jobb enn her.

Hovudoppgåve å hindre sjukdom

Kvifor veljer ein full stilling som bedriftslege, framfor i dag å etablere seg som allmennpraktiserande lege, spør

Endeleg er det mykje om og men: har vegvesenet i Hordaland fått sin bedriftslege? Jostein Waage tok til i stillinga i midten av april, og han tok like

godt med seg kona Anna Waage, til hjelp i ei kort periode før vi får tilsatt bedriftssjukepleiar.

Ekteparet Waage er opp

Ei lita prøve av det nye utstyret kravde Anna Waage då ho og mannen, Jostein Waage, skulle fotograferast. Jostein Waage tok til i stillinga som bedriftslege i april, og har førebels kona, som er utdanna sjukepleiar, til assistent.

(FOTO E. GRØNSDAL)

Veg i Vest. Waage ler: — Mellom legar er det delte meininger om kva ein bør velje, men eg tykkjer det er viktig å gjere noko også med det førebyggjande arbeidet, og sjå på årsakene til dei sjukdomane som dei allmennpraktiserande legane vanlegvis behandlar. I denne jobben får eg òg praksis i attføringsarbeid.

I følgje dei nye reglane for bedriftshelsetenesta vil hovudoppgåva mi vere å leggje vekt på det førebyggjande arbeidet og attføring. Det vil bl.a. føre med seg at eg skal ha ofte kontroll av dei gruppene som er utsette for yrkessjukdomar eller skader i arbeidet. Det vert no sett slik at rutinekontroll av friske menneske ikkje har så stor verdi, slik at vi no berre vil kalle inn folk som er under 45 år kvart tredje år, medan ein får innkalling kvart år når ein er over 45.

Eg vil òg freiste å setje av ei viss, fast tid til vanleg behandling, men dette er ein mindre del av arbeidet mitt, understrekar Waage.

Mindre «kjøtkontroll»

— I alle høve er ein no komne fram til at det gjer meir att å sjå på dei mest utsette arbeidsplassane enn å drive tradisjonell «kjøtkontroll», peikar Waage på. Når vi skriv dette, har han så vidt fått tid til å setje seg inn i kva som gjer att av problem i vegvesenet her i fylket belastningssjukdomar, muskel-/skjelettsjukdomar og ein del meir sosiale problem. Dette er problem han skal freiste å løyse i samarbeid

med verneleiaren. Planen er at dei skal reise rundt i fylket og sjå på ulike arbeidsplassar. Ein mini-buss vert innreidd spesielt til dette føremålet. Her skal ein òg ta seg av kontrollar ute i distriktet.

Førebels har det vore om å gjere å få utstyret på plass på det nye legekantoret i Fyllingsdalen, der det framleis manglar litt. Waage meiner kontoret vil fungere bra etter kvart, og han var i mai så vidt komen i gang med å kalle folk inn til kontroll. Eittersom han sjølv er kalla inn til militærteneste frå slutten av mai, vil innkallinga til kontroll komme i gang for alvor til hausten.

— Frå hausten av set eg dessutan av ein dag i veka til timebestilling, fortel han. — Her vil det elles vere mogleg å komme til dersom det skjer noko akutt på dagtid, men ein må ringje på førehand. Føresetnaden er sjølv sagt at vi er til stades, og helst bør det gjelde skader eller sjukdom som er valda av arbeidet eller vil verke inn på arbeidet.

Grunnlag for ei tenleg utvikling

I vår vart òg stillinga som

bedriftssjukepleiar lyst ut, med frist 20. mai, og det er von om at vi får sjukepleiar fast tilsett frå i sommar. Både lege og sjukepleiar vil bli sendt på kurs innan bedriftshelsetenesta til hausten for å stå best mogleg rusta til oppgåvene dei har teke på seg.

— Det er først dei siste åra bedriftshelsetenesta er blitt noko meir enn den vanlege «kjøtkontrollen». Eigentleg er det det arbeidsområdet der det er gjort minst i helsetenesta, meiner Jostein Waage. — I og med at vi er i ein startfase har vi no høve til å få gjort ganske mykje, og har gode sjansar til å utvikle helsetenesta slik vi er best tente med her i vegvesenet. Men eg vil òg peike på at denne fasen kan innebere visse startvanskar og at det kan ta tid før bedriftshelsetenesta kan fungere slik meininga er, og slik vi ønskjer det.

Vi er i alle høve i god gjenge når vi no har fått tilsett både lege og sjukepleiar, og får vere vel nøgde med det!

Røa

AKSJON KJØRELYS!!!

Økt lysbruk gav 9% reduksjon i ulykkene mellom kryssende kjøretøy i Sverige.
Tilsvarende nedgang hos oss vil gi 21 færre ulykker av denne type i Hordaland og 315 færre på landsbasis.

BRUK KJØRELYS!

Sykkelgruppa trår til

Sykkelgruppa — har du ikkje høyrte om den? Skal vi vere heilt ærlege, så hadde ikkje vi heller det, men så viser det seg at idrettslaget Hordavegs sykkelgruppe er svært aktiv.

— Vi har vel ikkje klart å gjere oss så namngjetne ennå, for sykkelgruppa er faktisk nokså ny, den, fortel oppmannen, Erling Pettersen, til Veg i Vest. — Ikkje er vi så mange heller, gruppa tel førebels berre tre mann. I tillegg til meg sjølv er det Rune Drevsjø

(grunnboring) og Sverre Amundsen (opps. ass.) frå Voss. Med andre ord — vi har god plass til fleire.

Gruppa driv førebels ikkje organisert treningsverksemd, av di medlemene bur så langt frå einannan, men dei tek alle aktivt del i dei fleste sykkelritt i distriktet. På tapetet denne våren stod mellom anna «Ulriken rundt» på 5 mil Kr. Himmelfartsdag og Bergen-Voss den 2. juni.

— Vi var med i fjor òg, men eg trur vi er litt betre i år, seier Pettersen. — Det får vi sjå. Det er Rune Drevsjø som gjer det sterkast. Han ligg i te-

ten mellom bedriftslaga og vann i slutten av mai den so-kalla Seksvattensrunden, eit 9 mil langt ritt som går på Voss. Vi har store voner til han i dei andre sykkelritt òg.

— Men det kunne vere moro om vi var fleire, seier Pettersen, som med dette oppmodar alle sykkelinteresserte til å melde seg som medlem i sykkelgruppa. Som dei fleste kanskje veit, er det vanleg at idrettslaget dekkjer startkontingent til konkurranse.

Og for dei som ikkje kjenner Erling Pettersen, så er han å treffe på anleggskontoret i Øvre Ervik (Nordre innfartsåre), tlf. 05/25 59 08.

Veg i Vest ønskjer gruppa god medvind i alle motbakkar!

Røa

EIN VENLEG TANKE...

«Takk for hensynsfull kjøring» stod det på eit skilt eg passerte her ein dag. Eg må vedgå eg «vakna» brått og togg lenge på formuleringa — «takk for hensynsfull kjøring». Men hadde eg kjørt «hensynsfullt» då? Det veit eg ennå ikkje. Vegen var fin, med nylagd asfalt, og bilkøen seig som han plar gjere frå Åsane til byen ein mandags morgon. I ein slik kø får ein anten tid til å forme riktig vidløflege tankerekker — eller så tenkjer ein ikkje stort i det heile. Eg trur eg hadde mange med meg i siste kategorien denne morgonen, for mange har hatt ein nærast sjokkarta reaksjon på netti dette skiltet.

Det fekk meg til å undrast over kvifor overraskinga var så stor for dei fleste av oss. Er ein venleg tone så uventa når det gjeld vegarbeid og vegskilting? Eller er vi kan hende så vande med at alle

skilt fortel om forbod/påbod at det berre er ei venleg utsegn som får oss til å opna auga og verkeleg lese kva som står på skilta?

Underteikna kjende seg i grunnen venleg stemd overfor den som hadde sett opp dette skiltet då eg køyrde vidare. Dette var retteleg hyggeleg, slik skal det gjerast! var min reaksjon. Kan hende var andre inne på same tanken, kven veit? Eit par venlege ord kan live opp i så mange situasjonar, ja, sjølv i mandags-bilkø til byen.

Det høyrer med til soga at det ikkje var vegvesenet som hadde sett opp skiltet, men ein asfaltentreprenør. Men kan hende burde vegvesenet òg leggje an på å nytte ein meir venleg tone overfor trafikantane? Det trur eg begge partar ville ha glede og nytte av.

Lat oss ta med baksida av me-

dalen også. På andre sida av skiltet vart det opplyst at «Asfaltarbeid pågår», noko som ikkje var tilfelle på denne tida av dø-gret.

Dessutan har ei rekkje bilistar notert seg ei anna førehandsvarsling om at asfaltarbeid pågår, der farten var sett til 60 km/t på grunn av arbeidet. — Men skilta var plassert midt i ei 50 km-sonel. Og høgare fartsgrense enn 60 km/t finst ikkje nokon stad i nærleiken!

Vi skal ikkje hengje ut nokon spesielt med dette. Det er meint som ei påminning, og vi veit at folk oppfattar dette som vegvesenet si skilting, slik at det er oss det fell attende på — truleg ikkje utan grunn.

Men som sagt — ein venleg tone langsetter vegen trur vi kan ha positiv verknad — forsøk det! Skilta finst openbernt, vi har dei kan hende sjølv også?

Røa



2/3 av sykkelgruppa klar til start for Bergen-Voss rittet Rune Drevsjø t.v. og Erling Pettersen t.h.

STIPEND 1984

Nordisk Vegteknisk Forbund (NVF) tilbyr stipendier for studier av aktuelle spørsmål innen veg- og vegtrafikk. Stipendiene kan også benyttes til studiereiser.

Tilgjengelig beløp er kr. 20.000.

Valg av emne er opp til den enkelte søker. Stipendiatene forplikter seg til å skrive en rapport om resultatene av studiet til Nordisk Vegteknisk Forbund. Etter NVFs vurdering vil stipendiatene kunne pålegges å gi en presentasjon av resultatene på NVFs årsmøte.

Studiene skal være gjennomført et år etter tildeling av stipend.

Tildeling av stipend vil finne sted i august/sept. 1984.

Nærmere opplysninger kan fås av Johnny Johansen, tlf. 02-46 69 60.

Søknad om stipend skal inneholde:

- beskrivelse av emne for studiet
- plan for gjennomføring av studiet
- opplysninger om søkerens stilling, arbeidssted og arbeidsfelt.

Søknaden sendes:

Nordisk Vegteknisk Forbund
Vegdirektoratet
Postboks 6390 Etterstad
0604 Oslo 6
innen 1. august 1984.



Holmenkollstafetten 1984 — eller ankermannen som ble vekk

For fjerde år på rad stilte Hordavegs lag til «varens vakreste». Fjorarets arrangementstekniske suksessopplegg for laget ble fulgt også i år. Statsbanenes materiell over fjellet og overnatting

på hotell i Oslo natt til stevnedagen. Alle unnskyldninger i form av snøforviklinger på fjellet eller slitsomt nattkvarter nær svenskegrensen skulle dermed være forebygget. Et godt stafettlag var det

Hordavegs statettlag — før start med ankermann Fra venstre bak Egil T. Pedersen, Bjørn T. Wik, Sverre Amundsen, Gunnar Natland, Odd Sæveraas, Erling Pettersen, Helge Bauvåg og Ottar Midtkandal. Foran fra v.: Aage Sellevold, Kjell Føllesø, Erling Steinsland, Jon M. Føllesø, Inge Alsaker, Asbjørn Kroken og Knut B. Langeland.

også som i år var klart til dyst, fullt av seiersvilje og kamphumor.

Laget bestod av Jon M. Føllesø, Knut B. Langeland, Ottar Midtkandal, Sverre Amundsen, Erling Steinsland, Asbjørn Kroken, Bjørn Tore Wik, Helge Bauvåg, Gunnar Natland, Inge Alsaker, Odd Sæveraas, Egil T. Pedersen, Erling Pettersen, Kjell Føllesø og Aage Sellevold.

Turen over fjellet gikk greit, og innkvarteringen på Sara Hotell, Oslo, var også programmessig, bortsett fra at en av deltakerne hevdet å ha blitt feilinformert om togtidene, og derfor ankom Bergen stasjon idet toget passerte Dale i god fart. Nå ja, det går heldigvis alltid et tog. Laget var fulltallig før kvelden var omme.

Laget sprudlet selvsagt av innestengt energi etter så mange stillesittende timer på toget, så lagledelsen la derfor opp til en rask oppmykingstur fra hotellet, via Akerselva (den gamle og grå, De vet) og opp til Slottsparken. Etter et par runder rundt i parken, var overskuddet endret til noe i nærheten av likevekt, så stemningen var for retur til hotellet, noe den meget imøtekomende lagledelse ga tillatelse til.

Kvelden gikk ellers med til sight-seeing i Oslo sentrum, der et yrende folkeliv virkelig var noe å sight-se på. Lagledelsen passet nøye på at hver enkelt væskebalanse ble holdt under kontroll, noe som er meget viktig foran store og anstrengende konkurranser. Det var intet som ved solefall tydet på overbalanse. Seiersviljen var intakt, og alt lå derfor til rette for en suksessfylt Holmenkollstafett for Hordavegs mannskap.

Dagen opprant, og etter frokost og de siste taktiske diskusjoner foran løpet begav laget seg til Bislett for høytidelig av-fotografering på selve stedet. Dermed var forberedelsene over, og hver enkelt la i veg til sin etappe. Spenningen var til å ta og føle på! Ville vi slå BMV-Vik? (En av lagets medlemmer hadde veddet en flaske champagne på det.)

Starten gikk, løpet var i gang. Av lett forståelige grunner er referenten forhindret fra å beskrive de nærmere detaljer om løpets gang. Starten

gikk imidlertid bra, og de fleste deltakerne var fornøyd med sin innsats, helt til siste veksling. Her skjedde tragedien! Lagets deltaker på sjarmøretappen kom stormende i god stil med tilnærmet smil om munn, og vel vitende om det rikelige publikum langs fortauet, ble de siste kreftene satt inn i en forrykende sluttspurt mot veksling. Men så ble det ingen veksling. Ankermannen var ikke å finne! Dette som vi hadde sett hende andre, dette utenkelige, hendte oss! Etter lange sekunders hese, fortvilte rop etter ankermannen, var det ingen annen råd enn å ta en etappe til. Aldri har 650 m vært lengre. Sjelden har Bisletts publikum sett banen bli beløpt i liknende tempo! Konkurrentene fosses forbi i dusinvis, og Hordaveg falt lenger ned på resultatlisten for hvert skritt!

BMV-Vik vant champagnen. (Omtalte gjenstand ble senere overrakt ved en enkel, men høytidelig seremoni utenfor banen.) Vår sluttid ble notert til 1.01.28, som gav en hederlig 151. plass av i alt vel 300 lag i vår klasse.

KF

PS. Ankermannen var var i vekslingsfeltet, men hadde i folkevrimmelen ikke registrert

at det var tid for veksling. Lagledelsen utvikler nå en metode til raskt å finne sin makker i overfylte vekslingsfelt. Neste år skal vi under timen!

DS.

Det nye samferdslestyret

Eit nytt samferdslestyre trådte i funksjon frå og med inngangen av 1984. Det nye styret har fått følgjande samansetting:

Formann Sigmund Hille. H. Bergen
Nestform. Leon Veland. Kr F. Lindas
Knut Sjøwall. Ap. Kvinnherad
Jens Tveit Aga. Ap. Bergen
Thor Wiger. Ap. Voss
Liv Gjerde Elkanger. Ap. Lindas
Tor Turøy. SV. Masfjorden
Asbjørn Fjeld. H. Austrheim
Mikal Møller Hovda. H. Sveio
Alf Steine. H. Kvam
Mikal Husa. Kr F. Fedje
Odd Monsen. Frp. Bergen
Greie Kvilvang. DLF. Bergen

Det nye fylkestrafikksikringsutvalet har følgjande politisk valde medlemmer:

Formann Jens Tveit Aga
Varaform Mikal Husa
Thor Wiger
Tor Turøy
Mikal Møller Hovda

I tillegg kjem s.k. konsultative medlemmer frå politi, køyre-skoler og andre.

AKSJON KJØRELYS!!!

10% reduksjon av møteulykkene etter at obligatorisk bruk av nærlys/kjørellys ble innført i Sverige.
Dette ville ha gitt en reduksjon på ca. 40 møteulykker pr. år i Hordaland og ca. 460 på landsbasis — dersom 95% av oss brukte kjørellys.

BRUK KJØRELYS!

Hvilke kvalifikasjoner bør vi kreve av våre ledere?

Rapporten «Veiledning i lederrekruttering» er nylig sendt ut til høring i vegvesenet

AV MARGRETE AXELSEN

Vegvesenet har, som andre offentlige og private bedrifter, fått problemer med rekrutteringen til lederstillinger. Det er for få søkere utenfra, og de fleste har nokså ensidig erfaring fra etaten. Det gir manglende innsikt i vegvesenets samlede virksomhet, og kan føre til lite nytenkning og perspektiv. Dette er spesielt uheldig ved tilsetninger i Vegdirektoratet, hvor det er av vesentlig betydning å ha praksis fra ytre etat — der produksjonen skjer.

Rekrutteringen til lederstillinger har hovedsakelig skjedd ut fra en vurdering

Høsten 1981 var vegsjefene samlet i Oslo til et temamøte om *personalpolitikk*, der et av emnene var lederutvelgelse.

Det ble satt ned en *prosjektgruppe* som fikk i oppdrag å utarbeide et opplegg for rekruttering/utvelgelse av ledere i Vegvesenet.

Første del av arbeidet besto i å utarbeide *kvalifikasjonskrav* for lederstillingene. Til dette arbeidet ble det utpekt en arbeidsgruppe som i november 1983 sendte ut en rapport med krav til 60 lederstillinger fra avdelingsleder/kontorleder og oppover.

Det videre arbeidet har bestått i å utarbeide en plan for systematisk lederrekruttering/lederutvelgelse. En ferdig rapport «Veiledning i lederrekrut-

tering» er sendt ut til høring i etaten i midten av mai.

I denne artikkelen vil jeg si litt om hvordan gruppen har gått fram når den har utarbeidet kvalifikasjonskrav. I neste nummer vil jeg ta opp hvordan lederrekrutteringen bør foregå, og hvilke forutsetninger som er nødvendige for å drive systematisk rekruttering.

Stillingsanalyse

Første fase i utarbeidelse av kvalifikasjonskrav er en stillingsanalyse, dvs. å finne ut hvilke oppgaver stillingsinnehaveren skal løse.

På grunnlag av de opplysninger vi innhentet, er det så satt opp en oversikt over de viktigste oppgavene i stillingen

av faglig kompetanse og tjenestetid. I enkelte tilfelle har man også opprettet lederstillinger for å beholde dyktige fagfolk i etaten, siden vi ikke har alternative karriereveger. Resultatet har i blant blitt at vi har fått en mindre dyktig leder og mistet en god fagmann. I andre tilfelle har vi fått en saksbehandler på høyere plan som ikke ivaretar sitt lederansvar som ønsket. Med de krav som stilles til lederfunksjonen i dag, er fagkompetanse og lang ansiennitet ikke tilstrekkelig for å fylle en lederjobb.

I den senere tid er det lagt mindre vekt på ansiennitet, men fortsatt dominerer faglige kvalifikasjoner ved tilsetning i lederstillinger.

Ut fra disse har vi så plukket de oppgaver som vi ser som kritiske, dvs. som er av avgjørende betydning for den funksjon stillingen skal fylle. En stillingsinnehaver som ikke er i stand til å ivareta disse kritiske oppgavene, må sies å være *ikke* kvalifisert for stillingen.

Med utgangspunkt i stillingsbeskrivelsen har vi så satt opp *kvalifikasjonskrav* som er tredelt: Utdanning, praksis (erfaring) og personlige egenskaper.

Når det gjelder tilsetning i en konkret stilling, må det, i tillegg til de generelle krav for stillingen, legges vekt på lokale forhold, som f.eks.

— hvordan er ledergruppen på vedkommende tjenestested sammensatt

- hvordan er forholdene på den aktuelle avdeling
- andre lokale forhold som geografi, økonomi etc.

Prosjektgruppen mener dessuten at det er gunstig med en variert sammensetting av ledergruppen, dvs. ulik kompetanse og faglig bakgrunn, slik at de utfyller hverandre.

KVALIFIKASJONSKRAV:

Utdanning

Den viktigste og vanligste grunn til å kreve en viss type utdanning for en bestemt stilling, er at utdanningen gir de redskaper som er nødvendige for å løse de faglige oppgaver stillingen er satt sammen av. I tillegg er det andre faktorer som bør legges vekt på, når krav til utdanning skal fastslås.

En leder bruker mye av sin tid til samhandling med andre mennesker, og i en del tilfelle kan det være av betydning at lederen har utdanning på samme nivå som dem han samhandler med.

I tillegg til de forhold som er nevnt ovenfor, må man også ta rekrutteringsmessige hensyn. Dersom etaten trenger et visst antall personer fra en utdanningskategori for å opprettholde et fagmiljø innenfor dette arbeidsområdet, må slike grupper ha sjanse til utvikling og avansement. Dette er nødvendig for å sikre rekrutteringen til vedkommende gruppe.

Dessuten mener gruppen at høyere utdanning vil øke allmennorienteringen og gi bredere perspektiv.

Praksis (erfaring)

Når vi snakker om praksis, er det *erfaring* det skal legges vekt på. Erfaring er avhengig av år, men år gir ikke nødvendigvis erfaring. 5 års praksis kan gi 5 års erfaring, men det kan også bety 1 års erfaring gjentatt 4 ganger.

På den annen side er det nødvendig at en lederkandidat

har noen års praksis for å få den modenhet som er nødvendig i en lederstilling. Det vil derfor være avhengig av individet hvor lang tid i arbeidslivet som er nødvendig for å gi en slik modenhet.

Når vi vurderer tjenestetiden, må vi også se på hvilke oppgaver vedkommende har fått og hvordan de er løst. Dersom det stilles krav om allsidig praksis fra etaten, må man legge forholdene til rette for at ansatte kan få den nødvendige erfaring.

Personlige egenskaper

Det er enighet i etaten om at personlige egenskaper skal tillegges vesentlig vekt når man ansetter personer i lederstillinger. I mange tilfelle kan personlige egenskaper, særlig visse kritiske egenskaper, være avgjørende ved lederutvelgelse.

Problemet blir da:

- hvilke personlige egenskaper skal vi legge vekt på i de ulike lederstillinger
- hvordan skal vi definere disse personlige egenskapene og
- hvordan skal vi sikre oss at man vurderer personlige egenskaper *slik de kommer til uttrykk i jobben*

Prosjektgruppa har tatt utgangspunkt i litteraturen på området, oversikter som konsulentfirma bruker osv. Vi har endt opp med en liste på 10 personlige egenskaper, som alle er nødvendige for en leder, men vi har tatt ut tre som helt vesentlige for alle. Disse er:

- evne til problemanalyse
- målrettethet
- samarbeid

Når man rekrutterer til stillinger på ledernivå — spesielt på høyere nivå — må man også vurdere om kandidatene har noen personlige egenskaper som vil kunne få avgjørende negativ innflytelse på

den måten jobben vil bli ivare tatt på. Når lederrekruttering/lederutvikling blir satt i system, må man være spesielt oppmerksom på dette, og på et tidlig tidspunkt gi aktuelle lederkandidater opplysning om hvilke uheldige sider de har, som bør dempes ned, samtidig som man forsøker å bidra til at de sterke sider blir utviklet videre.

Sammenhengen mellom kvalifikasjonskravene

Gruppa har også vurdert hvordan kvalifikasjonskravene bør veies mot hverandre. Kan f.eks. en noe svak utdanning veies opp ved god erfaring og de rette personlige egenskaper? Kan en god utdanning kompensere for mangelfull praksis? osv. Og — dersom styrke på ett av feltene kan veie opp mot svakheter på de andre to — finnes det likevel en slags minimumsgrense innen disse, som man ikke kan gå under, uansett hvor sterk kandidaten er på ett av feltene?

Gruppa er i alle tilfelle enig om at ikke bare attester og vitnemål er viktige når man skal velge ut en leder, men i like stor grad hvilke oppgaver vedkommende har utført og hvordan. Et annet vesentlig punkt er utviklingsmulighetene. Hvor langt kan en person nå — hvor dyktig kan vedkommende bli — under gunstige utviklingsforhold?

*

I neste nummer vil Margrete Axelsen altså ta for seg hvordan lederrekruttering bør foregå og hva som er nødvendig for å kunne drive systematisk rekruttering. Mange har sikkert synspunkter på denne saken, som for tida er ute til høring, og Veg i Vest er interessert i å få inn kommentarer, reaksjoner og synspunkter omkring emnet «Lederrekruttering i Statens vegvesen». Red.



EDB i biltilsynet — fra førstehjelp til bedre publikumsservice

AV AUD BJØRGAAS

Høsten 1982 tok biltilsynet Bergen i bruk databehandlingssystemer til kontorrutinene sine, først Autosys gjennom tilknyt-

ning til Statens driftssentral i Oslo, og senere Access-systemet, tilknyttet ND100 maskinen på vegkontoret.

Mariann Kråkenes Jørgensen ved registreringsavdelingen i biltilsynet, foran en av skjermterminalene
(FOTO E. GRØNSDAL)

«Førstehjelp»

I utgangspunktet var malsettingen primært å hjelpe kontorets ansatte til å løse en nær mest hapløs arbeidssituasjon, der arbeidsmengden strømmet inn i langt høyere tempo enn kontorpersonelet kunne makte å behandle den, overtid og ekstrahjelp til tross.

Men dataanlegget var ikke bare ment som hjelp i en krisesituasjon. Det skulle også bidra til å gi kontorpersonelet

rimeligere arbeidsforhold i framtiden. Og sist, men ikke minst, skulle bruken av dataanlegg gjøre biltilsynet i stand til å gi publikum en tilfredsstillende service.

Etter 1 1/2 års bruk av de to datasystemene, kan vi glede oss over at både fremdriftsplenen og målsettingen hittil er oppnådd. Biltilsynet har hatt god hjelp av dataanlegget. Det er ikke minst merkbart hvis anlegget er ute av drift, fordi tilgangen på nødvendige opplysninger da blir så tungvint og tidkrevende.

Publikumstjenester

Biltilsynets funksjoner er som kjent svært publikumsrettet. Årlig gjøres det ved biltilsynet i Bergen ca. 85—90 000 enkeltvedtak. I tillegg har vi en fast opplysningstjeneste på telefon som daglig utgjør fulltidsekspedisjon på 3 lokalapparat og der gjennomsnittstiden ofte er nede i 2 minutter pr. samtale. I denne tjenesten har både biltilsynet og publikum nytte av Autosys. Autosys-systemet er et landsomfattende opplysningsregister over alle registrerte kjøretøy og førerkortinnehavere. Når spørsmålene fra publikum ligger innenfor rammen av de opplysninger som systemet gir, kan vi nå svare med en gang ved å fremkalle dataene på skjermene ved opplysningstelefonene. Tidligere kunne vi eksempelvis bare svare på spørsmål om kjøretøy i eget distrikt. Vi var da avhengig av å gå til arkivskuffene, ta fram registerkortet, gå tilbake til telefonen for å svare på spørsmålet, og så gå tilbake til arkivskuffen med kortet før neste telefon kunne ekspederes.

I dag henter biltilsynet fram opplysninger om registrerte kjøretøy fra hele landet bare ved å taste inn kjøretøyet sitt kjennemerke eller navn på re-

gistret eier. Så her har publikum fått klare fordeler av databruken både i form av innspart tid og færre tellerskritt, og ved at biltilsynet nå har mulighet til å gi publikum opplysninger i langt større omfang enn før.

Bedre arbeidssituasjon gir bedre service

Hvor mye publikum merker av den effekten biltilsynet har av Access-systemet, er det vanskeligere å si noe om. Det vi i alle fall kan si, er at publikum ville ha merket det ganske kraftig dersom biltilsynet ikke hadde hatt dataanlegget.

Iflg. Vegdirektoratets beregninger for normalbemanningen i biltilsynsstasjonene, har Bergensstasjonen i dag en underbemanning på 2 1/2 stilling. Med stillingsstopp og en eksisterende ramme på 26 1/2 stilling i kontorseksjonen, ville derfor arbeidssituasjonen ha sett mørk ut både for kontorets ansatte, og for publikum som er avhengig av våre tjenester. Dersom vi ikke hadde hatt dataanlegget til disposisjon, ville vi i dag hatt måneders ventetid både med å få kjøretøy registrert og å få utstedt førerkort.

Årlig skriver Biltilsynet i Bergen ut ca. 36—38 000 vognkort og utsteder omkring 20 000 førerkort. Det sier seg selv at med denne arbeidsmengden må det bli mye papir å holde styr på. Papir skal kontrolleres, systemiseres, behandles og til sist arkiveres etter endt ekspedisjon. I tillegg blir det årlig tildelt timer til 11—12 000 teoriprøver, og sendt ut avskiltningsbegjæringer for ca. 6—7 000 skyldige års- og km. avgifter for Toll- og avgiftsdirektoratet. Og endelig har vi innkalling og timetildeling av kjøretøy som skal til teknisk kontroll. Sistnevnte funksjon har

bare vært datastyrt i de siste par månedene. Men vi ser allerede nå at overgangen til databruk vil få stor betydning for publikum. Med manuelle rutiner klarte vi tidligere bare å kalle inn ca. 5—6000 biler pr. år til teknisk kontroll.

Etter omlegging til databruk kaller vi inn ca. 2—3000 kjøretøy pr. måned. Dvs. at ca. 30 000 kjøretøy her i distriktet årlig vil få en sikkerhetskontroll — eller sagt på en annen måte — alle registrerte kjøretøy i Bergensdistriktet vil bli sikkerhetskontrollert hvert 3.-4. år. Hvilke fordeler dette vil ha for den enkelte trafikant, er det neppe vanskelig for noen å tenke seg, når vi ser hvor mange dårlige kjøretøy som ruller på veiene våre.

Til glede for alle

Ut fra biltilsynets egen vurdering må vi si at publikum i distriktet allerede har fått store fordeler av biltilsynets databruk i kontorrutinene. Publikum som kjenner biltilsynets arbeidssituasjon før og etter at dataanlegget ble tatt i bruk, ser lett fordelene som systemet har medført. Men for publikummere som ikke har tilsvarende erfaring å bygge på, vil det vel her som ellers bare være en selvfølge at biltilsynet utfører tjenestene omgående. De vil sikkert ikke tenke på at biltilsynets databruk er medvirkende årsak til dette.

Enkelte publikummere uttrykker imidlertid sin glede og er nesten litt forbauset over å kunne få saken ordnet mens de venter. De hadde ikke ventet så stor grad av service fra et offentlig kontor, sier det.

I slike stunder er det hyggelig å være ansatt i biltilsynet og oppleve at kontoret fungerer tilfredsstillende, og at vi er i stand til å gi publikum den service de venter fra oss som offentlig serviceorgan.

EDB-NYTT

EDB-KONFERANSE

Den 9. og 10. mai ble det avholdt EDB-konferanse i Rådaalen. Konferansen ble arrangert av Styrings-gruppen for EDB. Til stede på konferansen var en fulltallig ledelse, organisasjonsrepresentanter og datatil-litsvalgte.

Formålet med konferansen var først og fremst å få en for-tolkning av det avtale- og regelverk som gjelder for med-bestemmelse og innføring av data-teknologi.

En annen hensikt var å få en prinsippdebatt om systemutvikling og prosjektorganisering. Forelesere på kurset var kontorsjef Auberg fra Vegdirektoratet og Bjarne Larsen fra Østfold vegkontor. Han representerte YS. Disse gjennomgikk Særavtalen, Data-avtalen og Arbeidsmiljøloven. Torleif Nesheim fra konsulentfirmaet Information System International holdt forelesning om prosjektadministrasjon, ledelse og systemarbeid.

I forbindelse med anskaffelse av den nye minimaskinen er det stort behov for opplærings-tiltak. Denne konferansen var et første ledd i dette.

Styringsgruppen

NY MINIMASKIN PÅ VEGKONTORET

Som nevnt i forrige nr av «Veg i Vest», er Hordaland ett av de seks fylkene som vil få ny minimaskin i 1984. Det er nå inngått rammeavtale mellom Vegdirektoratet og Norsk Data om kjøp av utstyr. Hordaland vil få installert en NORD 530/CX i midten av oktober

måned og en håper å kunne ta i bruk maskinen i desember.

Terminalkapasitet

Inntil 24 skjermterminaler og skrivere kan benyttes til den nye maskinen, men i første omgang er det ikke aktuelt å ta i bruk mer enn 13 terminaler. Pr. i dag har vi 4 terminaler som brukes på planavdelingen og til tekstbehandling. Av de ni nye skjermene som skal anskafes, er det forutsatt at fire skal plasseres på Regnskapsseksjonen til erstatning for det nåværende IBM-registreringsutstyret.

De gjenværende 5 terminalene er det opp til vegkontoret å fordele!

Kostnader

Vegdirektoratet dekker kostnadene for anskaffelse av maskinen pluss de seks nye terminalene.

Vegkontoret må selv dekke driftsutgiftene til maskinvedlikehold, programlisens og programservice. Dette er kostnadsregnet til kr. 350.000.- pr. år. Med et fra før stramt administrasjonsbudsjett, kan disse kostnadene bli tunge å bære.

Vegkontoret skal ha ansvaret for den nødvendige grunnopp-læring av personalet og utgif-tene til dette. Fire driftsansvar-lige skal på et 8-dagers kurs i Oslo og et 2-dagers igangkjø-ringskurs på vegkontoret. I til-legg kommer et 5-dagers kurs for 15 brukere. For vegkontoret vil kostnadene til dette nærme seg kr. 100.000.-.

Flere brukere av EDB?

Med det som er sagt om terminalkapasitet og plassering av disse, ser det ut som om det i første omgang ikke vil bli så mange flere brukere av EDB enn det er pr. i dag. Riktignok må vi kunne forutsette at de fire skjermene som plasseres på regnskapsseksjonen, skal kunne brukes av andre enn puncheoperatørene, primært til andre oppgaver innen regn-skapsfunksjonen. Hvor de fem siste terminalene blir plassert, er det i dag ikke tatt stand-punkt til. Ytterligere utvidelse av bruker-gruppen avhenger av hvor mye midler vi har råd til å sette av til kjøp av nye terminaler.

Styringsgruppen

AKSJON KJØRELYS!!!

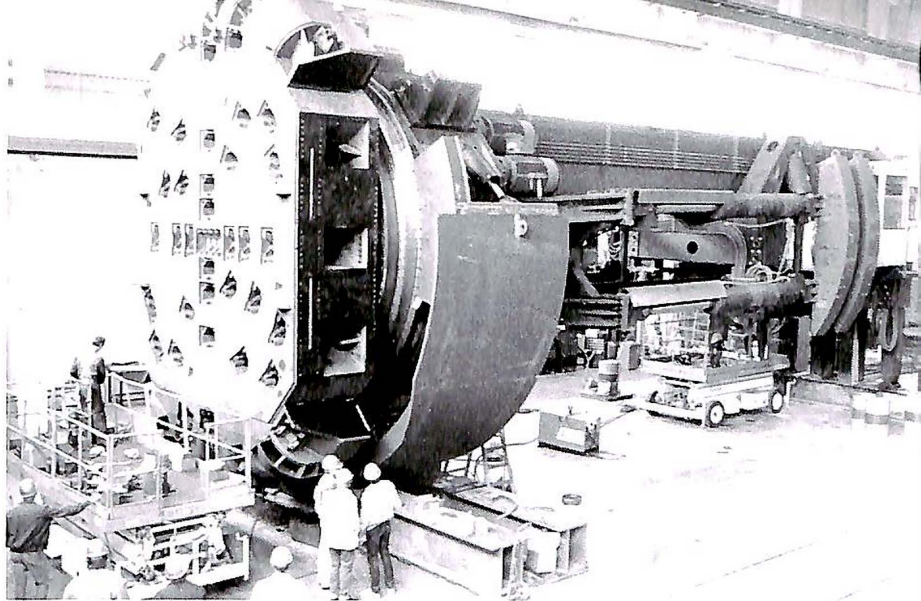
75% av påkjørte fotgjengere ser ikke bilen som treffer dem i det hele tatt — eller bare i et kort glimt umiddelbart før de blir truffet. Obligatorisk lysbruk i Sverige har gitt 17% reduksjon av denne type ulykker. Dette ville ha gitt 75 færre fotgjengerpåkjørsler pr. år i Hordaland, eller en reduksjon på 625 på landsbasis.

BRUK KJØRELYS

Kutterhodet er montert på tunnelboremaskinen. I forgrunnen noen av «våre» folk som studerer «monsteret».

(FOTO J. ELVØY)

Forberedelsene til arbeidet med boring i Fløyfjellstunnelen med fullprofilmaskinen er i full gang. De som skal lede dette arbeidet er nå tatt ut. Jan Elvøy er utestasjonert som anleggsleder for Fløyfjellstunnelen. Etter intern utlysning er det også



Fullprofilmaskinen på plass i juli

Store forventninger knyttet til arbeidet på Fløyfjellstunnelen, som tar til i august/september

tatt ut fire oppsynsmenn for prosjektet. Av disse skal en oppsynsmann følge hvert skift, og en skal ha ansvaret for stikking.

Vi har også hatt intern utlysning til jobbene med å drive tunnelen, og interessen har vært stor. I alt meldte det seg

ca. 85 søkere til arbeidsplassene på fullprofilmaskinen. Tolv av disse er nå tatt ut. I tillegg er det ansatt fem arbeidstakere utenfra. Til disse stillingene var det 50 søkere.

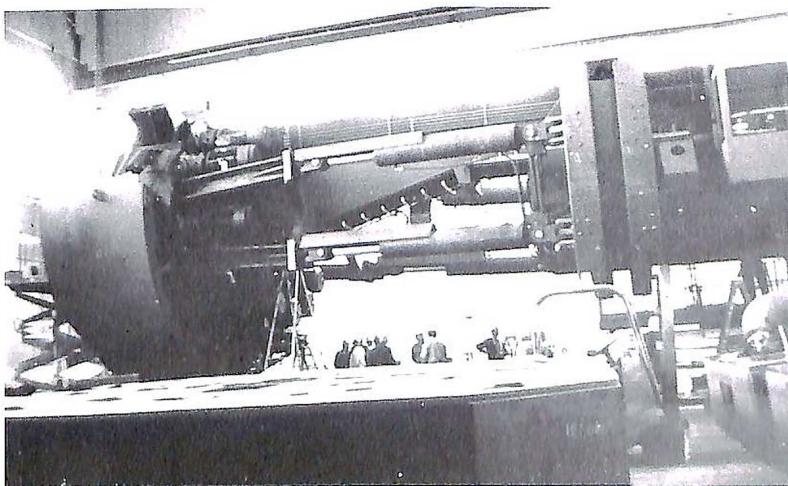
Opplæring i Nordland og USA

Alle som er tatt ut har fått opplæring i driving av fullpro-

Av Nils H. Sellevold

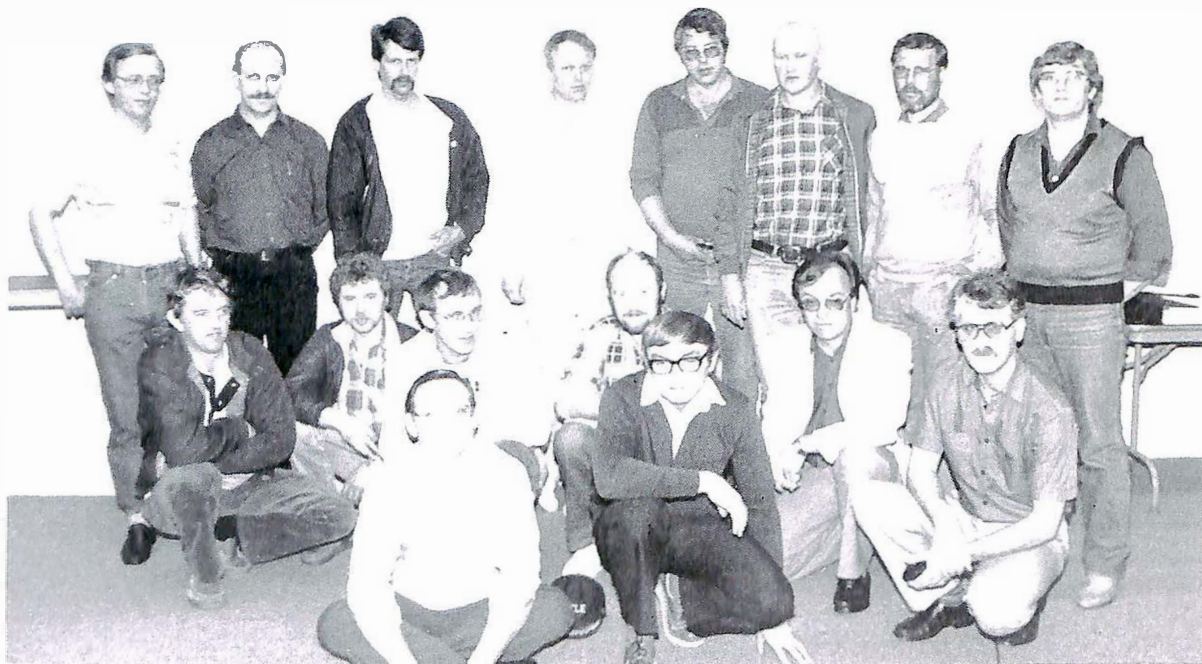
filmaskinen, og de har fått informasjon om hvordan maskinen fungerer både mekanisk, hydraulisk og elektrisk. Opplæringen har skjedd ved at alle arbeidstakerne gjennomgikk en ukes opplæring på Vassdragsvesenets fullprofilmaskin i Holandsfjord i Nordland. Opplæringen foregikk i april, og våre folk deltok i arbeidet med driving av tunnelen sammen med NVE's folk.

I henhold til kontrakten med leverandøren av fullprofilmaskinen, Robbins, omfattet leverandørens forpliktelser også opplæring av våre folk i Amerika. Dette skjedde i tiden 1.—13. mai, da vi sendte en gruppe over til Seattle. Disse fikk gjennomgå en teoretisk innføring i fullprofilmaskinen. ➔



Tunnelboremaskinen for kutterhodet er montert. Tv. tramme støtte til gripeske og førerhytte

(FOTO NHS)



etterfulgt av praktisk instruksjon på selve maskinen.

Monteringsarbeidet på maskinen var på det tidspunktet kommet så langt at det elektriske opplegget var ferdig. Det hydrauliske systemet var ferdig og ble prøvd mens vare folk var til stede, og kutterhodet ble også montert på denne tiden.

Monteres i juli

Etter avtalen skal maskinen leveres i Bergen i begynnelsen av juli, og det er folkene som har fått opplæring i å drive maskinen som også skal ha ansvaret for monteringen i Bergen, sammen med folk fra Robbins. Siden monteringsarbeidene starter i begynnelsen av juli, er det avtalt med folkene som skal jobbe på maskinen at de tar ferie før dette tidsrommet.

Selve arbeidet skal foregå på tre lags ordning med to skift hver dag, og et skift som har til hver 3 uke lengden på hvert skift er 11 timer.

Store forventninger

Tunneldrivning med fullpro-

filmaskin er ny teknologi for oss, og vi kan ikke regne med at den opplæring som hittil er gitt, gjør oss fullbefarne som tunnelmaskinoperatører. Men etter den opplæringen som vi har gjennomgått både i Hølandsfjord og i Seattle, tror jeg trygt vi kan gå arbeidene forventningsfullt i møte. Selve drivingsmetoden er som sagt ny, men maskinen består av mekaniske/elektriske komponenter som vare folk øyensynlig ikke trenger ha noen overdrevet respekt for. Mye av de komponentene som er bygget inn i maskinen er vi kjent med fra oppbyggingen av vare hydrauliske tunnelrigger.

Personlig er jeg glad for å registrere en svært positiv vilje fra vare folk til å gjøre en god innsats for å få gjennomført Fløyfjellstunnelen på en økonomisk og teknisk fin måte. Jeg tror at folkene vare er forventningsfulle og motiverte for å gå løs på denne oppgaven. De er alle erfarne folk, de fleste fra tunneldrift, og de som er blitt ansatt utenfor etaten har alle lang erfaring fra drivning med fullprofilmaskin.

Bildet er tatt under opplæringen i Seattle i mai. Bak fra venstre: Arvid Austrheim, John M. Boga, Inge Rasmussen, Jan Elvøy, Arvid Thorvik, Bjarne Mjeldstad, Steinar Aase og en representant fra NVE.

I midten fra v.: Trygve Eiken, Per Mælen, Per Hagesæter, Einar Fjelde, Nils H. Sellevold og en representant fra den norske agenten for Robbins, og foran to representanter for verkskapet, The Robbins Company.

Fram til levering av maskinen i begynnelsen av juli foregår det planlegging av riggområdet og forberedelse til å ta i mot maskinen. Monteringsplass skal anlegges, adkomstveg støpes og festeclusser for gripesko til å begynne borearbeidet skal også være på plass. En lang rekke praktiske detaljer står det fremdeles igjen å bringe orden i, som f.eks. plassering av brakker, fremføring av strøm og utforming av et informasjonsopplegg for besøkende til tunnelen etc. Imidlertid regner vi med at alle disse forholdene skal bli avklart inntil borearbeidet vil ta til i månedsskiftet august-september.

NORDRE INNFARTSÅRE:

Gråstein på moten att

Gråsteinsmurar er blitt
miljøskapande faktor
i moderne vegbygging

Ikkje få Åsane-trafficantar har undra seg over dei vakre gråsteinsmurane som har vokse fram

Ved Glasskartunnelen i Åsane finn vi denne steinmuren, som går fint saman med miljøet i bakgrunnen.

(FOTO RØA)



langsmed Nordre innfartsåre i den seinare tida. For her er ikkje så reint få av dei, — jamne, fine murar, der dei fine nyansane i steinen kjem til sin rett.

Åsane-folk trur liksom ikkje sine egne auge — slikt stemmer ikkje heilt

Mellom dei to tunnelane i Selvikåsen på Nordre innfartsåre er også landskapet «pynta opp» med gråsteinsmur.

(FOTO RØA)

med dei bileta dei har skapt seg om moderne vegbygging og det største og truleg mest teknisk avanserte veganlegget vi





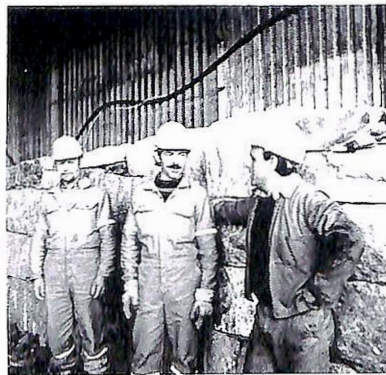
Arvid og Birger Reigstad tek i for å få steinen på rett plass i muren under Øyjords-viadukten.

har i landet i dag. I alle høve vert det svært avansert når fullprofilboringa av Fløyfjellstunnelen kjem i gang i september.

Folk som køyrer forbi anlegget ser med eigne auge at det er vegvesenet som — utruleg nok — har så pass sans for miljøverdiar at dei nyttar slike murar på eit moderne veganlegg, men ut over det har dei ikkje tiltru til at det finst folk i vegvesenet som kan denne kunsten i dag. — «Steinblokkane må vere kjøpt inn ferdig tilskorne», er utsegner som vi har høyrte på bussen.

Mykje gråstein på Nordre innfartsåre

No kan brørne Arvid og Birger Reigstad straks slå fast at den som trur det, gjer dei urett. Det er nemleg dei som har ansvaret for dei fine murane, saman med leigebilsjåfør Knut Sagstad. Og her er det ikkje noko «ferdig skoren — klar til montering» opplegg ute og går. Karane nyttar stein som vert teken ut på anlegget. Det er vanleg norsk granitt, lett å dele og få i rett fasong, men her dei tre



Birger Reigstad, Arvid Reigstad og Knut Sagstad tek ein pust i bakken til ære for fotografen. Muren bak dei ligg under viadukten i Øyjordskrysset.

(FOTO RØA)

Birger Reigstad er «veteranen» av dei tre. Han har hatt ansvaret for murane også på anlegget Eidsvåg—Øvre Ervik som varl opna i fjor. For tida held dei på med to større murar under viadukten i Øyjordskrysset. I dette området er det planlagt fleire murar, vidare er det førebels bygt murar ved parkeringsplassen for Norges Handelshøyskole, og under fotgjengarbrua ved Amalte Skramveg. Det er ikkje til å komme forbi at slike murar utgjer eit spesielt mil-

jøvenleg innslag samanlikna med betongmurane som har vorte så mykje nytta. Rett skal likevel vere rett — også betongmurane på Nordre innfartsåre har fått ei meir tiltalende utforming enn det vi har sett mange stader, — men berre gråstein er no gråstein...

Kunsten går i arv

Korkje Birger Reigstad eller dei andre har fått spesiell opplæring i å byggje gråsteinsmurar, men det kjem fram at far til dei to brørne i si tid dreiv med gråsteinsmuring i vegvesenet, so her har det vel vore nokre praktiske tips å hente opp gjennom åra. Likevel syner det seg at Arvid Reigstad stort sett berre har drive tilsvarende murarbeid heime i hagen tidlegare. Men slik er det vel opplæringa som skjedd i vegvesenet opp gjennom generasjonane — søner har lært av fedrar, eller arbeidskollegaer har gjeve kvarandre tips no og då eller teke ei hand med i laget.

No er likevel ikkje alt slik som før, for sjølv om det er relativt god tilgang på stein på Nordre innfartsåre, så skulle Birger Reigstad gjerne ha ønska seg eit steinbrot i nærleiken, slik dei praktiserte det før. Då hadde dei hatt noko meir råmateriale å velje mellom og fått murane til enda meir som dei ville.

Miljøskapande

Bruken av steinmurar på ei slik stor trafikkåre som Nordre innfartsåre, tykkjer vi er eit døme på at vi i vegvesenet er blitt noko flinkare til å tenkje miljø når vi planleggjer og byggjer vegar, sjølv om vi ikkje

Personalnytt

Nye medarbeidarar:

Sigrunn L. Davik, kontorassistent, vikar, administrasjonsavd.
Jostein Waage, bedriftslege, administrasjonsavd.
Vivian Hof, kontorassistent, engasjement, administrasjonsavd.

Permisjon:

Eddie Westad, planavd.
Torill Hellesteth, adm.
Hildegunn Gausdal, adm.
Siri Osnes, adm.

Slutta:

Åse Koslowski, øk. sakshandsamar
Jørgen Steensæth, kontrollingeniør

Endringar

Halvor Heldal, biltilsynet, er tilsett som stasjonssjef ved den nye biltilsynsstasjonen på Voss.

Lars Juvik er flytta til vedlikehaldsavdelinga der han skal leie arbeidet med handsaming av avkjørselssaker m.v.

Nils Rosnes er flytta til anleggsavdelinga, og Karsten Epland frå anleggsavdelinga og til vedlikehaldsavdelinga.

Svein Utikilen er no begynt ved anleggsavdelinga.

Rolf Myrmel og Terje Rydheim er begge rykka opp til oppsynsmenn.

Nye pensjonistar:

Kasper iM. Fjell
Knut Fjetland
Oddvar Haug
Gunnar Lier
Johan Sørensen
Jon Vintertun

Vi gratulerer: 60 år:

Konrad Nylund, Sagvåg 29.7.24
Oddmund Reinsnås, Odda 20.8.24

50 år:

Jan Henrik Håland, Omastrand 8.7.34
Svein Eliassen, Ytre Laksevåg 6.8.34
Knut Fimland, Bjørndalstræ 24.8.34
Reidar Rasmussen, Hosanger 9.9.34
Ingvald Sandnes, Risnes 19.9.34

Takk for blomster

Eg takkar for blomstehelsing på 50-årsdagen.

Nils Aspenes

Hjertelig takk for oppmerksomheten

Nils Myrliid

er gode nok. For berre nokre få år sidan var bygging av gråsteinsmurar så å seie ute av vegvesenet, og alle anlegg vart «velsigna» med betongmurar, mest utan omsyn til kvar eller korleis vegane vart bygde. Så synte ei gransking at ein betongmur ikkje alltid fall meir rimeleg enn den gode, gamaldagse muren, og det vart oppmuntra til meir bruk av gråsteinsmurar omkring i fylket.

Av di den eldre generasjon som kunne kunsten var i ferd med å forsvinne ut av vegvesenet, vart det sett i gang opplæring og kursverksemd for å halde kunsten i live innan etaten. Og som ein kan sjå, både på Nordre innfartsare og på fleire andre anlegg, har innsatsen bore frukter. Gråsteinsmurar er igjen å sjå — t.d. er han nytta heilt bevisst i eit eldre naustmiljø ved Haus på

Osterøy, der resultatet talar sin tydelege tale. Betong ville ha øydelagt miljøet, meiner dei fleste.

I alle høve, jobben som vert gjort gjev god reklame for vegvesenet og vekkjer oppsikt i vide kretsar, og det kan det vera verd å ta med, både for dei som utfører jobben — og for oss andre.

Roa

VEGD BIBLIOTEKET

PB 8109 DEP
1010 OSLO 1

MASSEKORSBÅND



Utgitt av: Hordaland vegkontor, postboks 3645, 5033 Fyllingsdalen