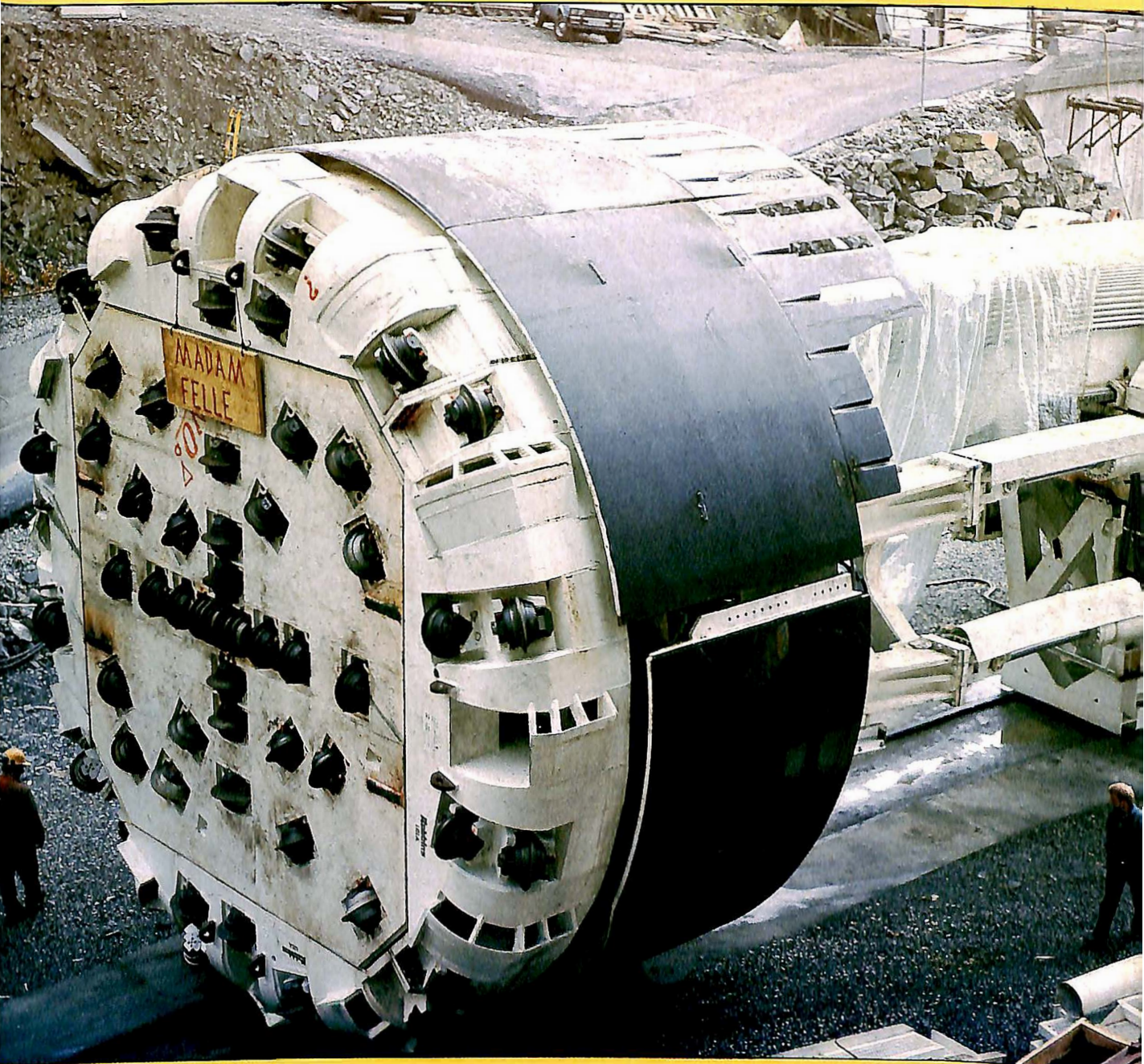


VEGDIREKTORATET
2 JAN 1985
BIBLIOTEKET



VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN, HORDALAND



VEG I VEST

NR. 3/4 - ÅRG. 8

REDAKTØR:
Ragnhild Øverland Arnesen

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

Opplag 2.500

4

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

Ettertrykk tillatt
— med kildeangivelse

INNHALD:

Leiarar og leiarskap	3
Vegsjefen har ordet.....	4
Å vera leiar = suksess?.....	5
Ekstramidlane reddar vegbygginga i Hordaland.....	7
Konkurransen om utsmykkinga er avgjort.....	9
Gull til Sørensen!.....	10
Brukarmedverknad i planlegginga ein føremon	11
Søknadsfristar	12
Røynsler med brukarmedverknad	13
«Vaktmester'n vår»	14
Sykkelulykker meldes ikke til politiet.....	16
Sykkelseminar avsluttet Norsk Trafikksikkerhetsår	18
Kamp mot piggdekk- og kjettingbruk.....	19
Fullprofilmaskinen i full gang!.....	21
Sunnhordlandstur med praktisk utbytte.....	24
Systematisk lederrekruttering i vegvesenet?	26
Endringar på leiarplan.....	27
Voss veg- og biltilsynsstasjon.....	28
Grensesprengjande samarbeidsprosjekt.....	29
7 km opna på Bulken-Dale.....	31
Populær vegopning i Hardanger	33
Aksjon Publikum hovedtema på biltilsynsmøte.....	34
Ny område- og distriktsinndeling i vedlikehaldet?.....	36
Aksjon Kjørelys — resultat	38
Sport	38
Personalnytt	39

Foto på framsida

Den nye fullprofilmaskinen, som til og med tekk namnet «Madam Felle» har vel vore den største hendinga i vegvesenet i Hordaland i år. Interesse for maskinen er utruleg stor både i og utanfor vegvesenet

(FOTO: E. GRØNSLÅG)

Foto på baksida

I første aukneblinken kan ein vel undra seg over kva for slutt figurar som er å sjå på biletet. Dette er glattkøyringsbana på Sotra, som no har vore i bruk eit par år

(FOTO: E. GRØNSLÅG)

Leiarar og leiarskap

I to ulike artiklar vert i dette nummeret av Veg i Vest emnet leiarar, leiarskap og val og utvikling av leiarar teke opp til drøfting. For oss alle er dette eit emne som er særst viktig. Kva for leiarar vi har — og kva for leiarar vi ønskjer — er spørsmål som har mykje å seie for oss, ikkje minst av di dei kan få omfattande følgjer for nokre få eller fleire av oss.

Vi har alle våre meiningar om leiarane, om kva dei gjer og ikkje gjer, — og om kva dei skulle ha gjort. Meiningane kan vera svært ulike, og det skal dei vera.

Vi er alle ulike mennesketypar, vi tilpassar oss andre menneske og situasjonar på ulike vis. Nokon går svært godt saman med ein person andre ikkje kan tole. Slik er livet, og slik er det på alle arbeidsplassar.

Det er eit tilfelle at vi til dette nummeret har fått to ulike saker om nett dette emnet. Utgangspunktet til dei to artiklane er forskjellig, men på ulike vis tek dei opp mykje felles stoff. Til ein viss grad er stoffet av kontroversiell karakter. Og det er vel første gongen vi i vegvesenet ope vert oppmoda til å seie vår meining om dette emnet — om kva for slag leiarar vi ønskjer og korleis vi meiner dei bør veljast ut. Emnet er kan hende særleg aktuelt denne hausten, då vi i det minste har fått eller er i ferd med å få to nye avdelingsleiarar. For sjølvst har noko av denne diskusjonen gått kring i «krokane». Saka er òg aktuell i samband

med drøftinga av nye organiserings- og driftsformer i vedlikehaldet, som også er teke opp i dette nummeret. Her vert stilt nye krav til vegmeistrane, og det er verd å merke seg at heller ikkje her tel omgrepet «ansiennitet» på langt nær slik som før — det er i alle fall heilt andre krav som er foreslått i innstillinga som vart ferdig i haust.

Mange har nok sine meiningar om det òg. Vi følgjer oppmodinga frå driftssjefen om å ta dei problemstillingane han og dei andre har skissert opp til open drøfting her i bedriftsavisa vår. Dette er av interesse for oss alle, for det gjeld til sjuande og sist vår eigen arbeidssituasjon og kva vi kan gjere ut av den. Og *det er vel viktig — eller?*

Red.

VEGSJEFEN HAR ORDET



Omfordeling av riksvegmidlar må til:

Hordaland sakkar akterut

Stadig større gap mellom riksvegstandarden i Hordaland og gjennomsnittet på landsbasis

Budsjettforslaget for 1985 er lagt fram, og det stadfester det vi hadde frykta, nemleg ein stø kurs nedover for anleggsløyvinga til Hordaland. Riktig nok vil fylket, med moderat prisstigning i 1985, få oppfylt vegplanramma for vegplanperioden 1982-85, men det kan ikkje bortforklare den store nedgangen i anleggsløyvingane.

Det nye i 1985-budsjettet er at enkelte fylke ikkje får nokon nedgang i løyvingane, og vi bør gle oss med dei for det. Men spørsmålet er om dette er ein trend som inneber ei omfordeling mellom fylka av løyvingane til riksveganlegg. Det er grunn til å frykte det, og i så fall er det dårlege utsikter for vårt fylke. For 1986-89 har Hordaland fylke ei ramme på 905 mill kroner (1983-prisnivå) eller 11,6% av ramma på landsbasis. Dette er om lag den same andelen vi har hatt i dei siste vegplanperiodane, og som er for liten til at riksvegnettet i Hordaland kan nærma seg gjennomsnittet av riksvegstandarden ellers i landet. Det faktiske forhold er at vi sakkar akterut, og at gapet mellom vår riksvegstandard og landsgjennomsnittet stadig aukar. For å gjere bildet fullstendig må vi også ha klart for oss at trafikkmengda på riksvegane i vårt fylke er vesentleg høgare enn landsgjennomsnittet. Og sist, men ikkje minst, må eg minne om dei store tilskott, forskotteringar og bompengemidlar som vi har matta salse.

For perioden 1986-89 er det grunn til å tru at det vil bli nytta mellom 600 og 700 mill kroner til riksveganlegg i Hordaland i tillegg til dei statlege løyvingane. Ikkje noko anna fylke vil ligge i nærleiken av dette. Men til tross for denne kjempeinnsatsen, så vil riksvegstandarden i Hordaland i 1990 ikkje ha nærma seg gjennomsnittleg standard på landsbasis.

snarare tvert i mot. Vi vil ha ein vesentleg lågare standard på vårt vegnett som skal avvika ein vesentleg større trafikk enn landsgjennomsnittet. Det er difor på tide med ei omfordeling av midlar på riksvegbudsjettet til fordel for Hordaland, og ikkje, som eg fryktar, ei nedskjering. Stortingsmeldinga om Norsk Vegplan, som truleg snart ligg føre, bør vurderast nøye av våre politikkarar.

1984 — eit positivt år

Vi nærmar oss slutten av året, og det er også tida for ei oppsummering av året vi har bak oss. Stort sett har vi grunn til å vere nøgde, og på mange område meir enn det, med det vi har fått utretta. Biltilsynet har på nytt gjort ein kjempeinnsats i praktisk bruk av EDB, og optimismen har smitta over på alle ved vegkontoret. Med ein ny Nord 530 operasjonsklar og litt ekstramidlar til terminalar, ser framtida lys ut på dette området.

Økonomistyringa er god, og enhetsprisane er på mange område på veg nedover, både i eigendrifta og hjå entreprenørane. Plandekkinga er også betre enn nokon gong.

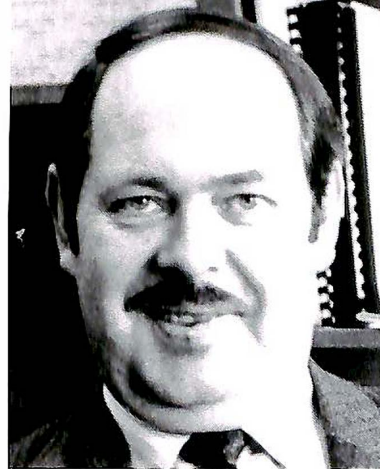
På toppen av det heile er vi blitt årets serviceetat i samband med dette uttalte Vegdirektøren at vi kunne sitje på benken og sole oss i glansen av prisen ei stund, men ikkje for lenge. Det er eg heilt samd i. Vi har også i året som gjekk stanga hovudet mot veggjen i nokre sakar utan å få hol på dei. Kanskje vi skal slutte å stange neste år, og heller lære av maskina i Fløyfjellet. Lat oss bore oss gjennom.

Takk for god innsats i året som er gått, og ei riktig god jul til alle.

J. Martinsen

J. B. Jensen legg her fram synspunkt på eit emne som mange har ulike meiningar om, men som ein oftast er lite viljuge til å «lufta» i større fora. Jensen oppmodar her alle til ein open meiningstveksling kring det vanskelege emnet leiing, leiarar og leiarval i ei storbedrift som vegvesenet i Hordaland er.

AV DRIFTSSJEF JANN B. JENSEN



Å vera leiar = suksess?

Leiing — eit særst viktig — og kontroversielt emne

Dei fleste emne eg har tatt opp i «Veg i Vest» til no har i stor grad omhandla status i vegarbeidsdrifta, strategier/mål for framtida og oppnådde resultater. På prioriteringslista har det lenge stått ønskje om å ta opp saker som kan skape debatt i bedriftsavisa, ein debatt som kan vera med og gje verdifulle idear til hovudretningliner og løysing av problem i det daglege arbeid.

Det er mange område eg kunne ha lyst til å setje i rampelyset, men ein del konkrete saker i det siste gjer at valet fell på *leiing*.

Å vera leiar = suksess?

Mange menneske ser på det å vera leiar, eller å inneha ein leiande stilling, som jamngodt med *status* og suksess i livet. Og dess høgare ein klatrar på leiarstigen, dess meir vellukka er karrieren. Eg skal ikkje gje meg inn på ei moralisering over slike tanker eller haldningar i samfunnet, berre konstaterer at slik er stoda, og dette må vi ta utgangspunkt i. I dagens samfunn er vel òg stoda den, i hovudsak, at dess høgare ein klatrar på leiarstigen, dess høgare løn kan ein notere.

Ut frå slike fakta i samfunnet vi lever i oppstår difor ofte den situasjonen at ein dyktig fag-

mann, det kan vere på det teoretiske eller på det praktiske planet, berre har ein veg å gå i fall han ønskjer betre løn og status: Ymse alternativ innanfor feltet leiing.

Dette fører som oftast *fagmannen* bort frå sitt *fag* og over i *administrative oppgåver*, altså eit *nytt fag*. Mange vil tilpasse seg den nye situasjonen, trivast i det nye faget og utvikle seg vidare her; til nytte og glede både for seg sjølv, verksemda/etaten dei arbeider i og ikkje minst for dei som skal leiast.

Vanskar kan oppstå

Men kva med dei som ikkje

finn seg til rette i den nye rolla, eller endå verre: Dei som trur dei fungerer godt, men som ikkje gjer det i praksis og som umedvite er årsak til problem for verksemda/etaten og for sine kollegaer/underordna. Røynslene viser at etter eit varierende tidsrom — lengda kan vere avhengig av ymse faktorar — vil og desse personane sjølve få problem.

Kva er då stoda? Eg skal peika på ein del fakta i ein slik situasjon:

- Verksemda/etaten har mist ein dyktig fagmann.
- Verksemda/etaten har fått ein svak/dårleg leiar.
- For den første kategorien er arbeidsglede meir eller mindre borte.
- For den andre kategorien blir jobben etter kvart eit mareritt, først for kollegaer og underordna, sidan for personen sjølv, dersom ikkje nokon grip inn i tide.
- Ei bedrift/etat som ikkje grip inn i slike situasjonar vil før eller sidan kome i vanskar.

► Kva kan gjerast for å unngå ein slik situasjon og kva kan gjerast for å kome ut av knipa når situasjonen er oppstått?

Først og fremst gjeld det å vere føre var so ikkje problemet oppstår.

Ansiennitet — «strutsepolitikk»

Ein innfallsvinkel vi då skal vere merksame på, er *ansien- nitet*. Heilt fram til dei siste åra har ansiennitet vore ei merke- sak for organisasjonane. I det siste har vi likevel merka ei ny haldning til dette, og det er særst gledeleg.

Eg ser klårt fordelane med ei ansiennitetslinje frå organi- sasjonane si side. Ei slik linje skaper ro internt, og vanske- lege saker får si «rettferdige» løysing som alle er nøgd med. Men dette er «strutsepolitikk» der svakhetene snart blir av- dekkja, og konsekvensane rår- kar alle i bedrifta/etaten. Den einskilde som står i «fokus» kan òg koma i ein vanskeleg situa- sjon: Søkjer dei ikkje stillinga, er det ikkje «tak» i dei, og dette kan få konsekvensar ved seinare høve. Eg er ikkje i mot at ansiennitet skal telja med, men den må ikkje vere avgje- rande, og må få mindre å seia dess høgare stillinga er plas- sert i hierarkiet.

Status og løn er ikkje alt

Ein annan innfallsvinkel er *haldninga* til søkjaren. Her er vi tilbake til det eg nemnde i innleiinga Status og løn. Det er snart for at desse to faktorane får for stor vekt og at *trivselen* blir for lågt prioritert av søkja- ren. Den einskilde bør difor lære å kjenne seg sjølv og drøfta emnet med sine næraste og sine kollegaer før tilbod om stilling blir akseptert. *Det er like gale å stila for lågt som for høgt*, men konsekvensane blir som regel større i det siste til- fellet. *Tilsettingsprosessen* må

og peikast på i ein slik disku- sjon. Her er rutinen den at til- settingsråda støtter seg i stor grad på uttale frå avdelings- leiari og organisasjon, og i ein del tilfelle på samtalar med sø- kjarane. For høgare leiarsstillin- gar skjer tilsettinga i Vegdirek- toratet eller i departementet. Vi må leggja stor vekt på å få dei rette leiartypane, og det blir det gjort frå leiinga si side, men i mange tilfelle kan eit menneskje ha kvalitetar og karakterdrag som er svært vanskelege å lokalisere eller forutsjå på dette stadiet. Dette kan sjølvstgått slå begge vegar.

Løysingar finst

Er så ulukka ute at ein har nådd eit steg for høgt, so er det i dei fleste tilfelle ikkje no- kon katastrofe som har inn- trådd. Er den det gjeld klår over sin eigen situasjon, og det blir ein først etter ei tid, så bør ein ta saka opp med sin/sine føresette. I dei fleste tilfelle vil det kunne finnast løysingar på problemet som er tilfredsstil- lande for baa partar. Dei siste åra er problemstillinga også tatt opp til diskusjon på sentralt hald, då med hovudvekt på retrettstillingar for personale som av sjukdom eller andre år- saker har vanskar med å makta tempoet. Eg trur at i framtida blir desse problemstillingane meir og meir aktuelle etter kvart som samfunnet stiller stadig høgare, ja, nesten umenne- skelege krav til t.d. toppleiarar.

Ta saka opp!

For den som ikkje er klår over sin eigen situasjon eller skyv problemet frå seg, er stoda verre. Her er det viktig at problemet blir tatt opp med den det gjeld snarast råd, og det er ingen unnskyldning for ikkje å ta opp problemet at dette skulle vore gjort for lenge sidan av andre. Saka må takast opp før skadeverkna-

dene blir for store for personen eller for miljøet omkring. *Og her står vi framføre hovudpro- blemet, der dei største feila blir gjort, både av dei føre- sette, av kollegaer og av dei underordna.*

Dei føresette vik unna den utrivelege situasjonen det er å forklåra ein underordna at vedkomande ikkje fyller opp- gåva si, og det er vanskeleg.

Kollegaene let falle spitor- d og gjev uttrykk for misnøye med arbeidet vedkomande gjer, men medverkar lite til at saka blir teken opp med den det gjeld. Snarare stiller dei seg uforståande eller tar av- stand frå tiltak som leiinga ser seg naudsynt til å setje i verk for å kome ut av uføret.

Dei underordna, som i mange tilfelle kjem dårlegast ut av situasjonen, reagerer ofte med sympati for sin leiari og ser av og til sjansen til å gje eit høgare leiarsjikt ein «karamell» i kjølvatnet av ei slik sak. I einskilde tilfelle kan dei og ha motiv for å halde på ein svak leiari.

Eg trur vi alle er tente med ein diskusjon omkring desse problemstillingane, og då gjerne i bedriftsavisa. Problem- stillinga har mykje å seia for oss alle på vår arbeidsplass. Vi vil alle gjerne gjera ein god jobb, i eit best mogeleg miljø, og skal vi få det til, må vi sa- man finne løysingar på pro- blem som vedkjem oss alle.

Vi må vere realistiske og innsjå at menneska har veik- skapar som misunning, hemn- hug og egoisme, men røyns- lene frå andre bedrifter/etatar viser at der det blir lagt opp til ein felles innsats på eitt eller fleire område, når ein resultat som er til glede og nytte for alle partar. Arbeidet med rasjonaliseringstiltak, produk- sjonsauke og attføring viser at forståinga og viljen til dette er til stades også ved Hordaland vegkontor

Riksvegbudsjettet for 1985 er lagt fram, og løyvingane til riksveganlegg vert også neste år lågare enn året før. Løyvingane for 1985 er på 283,2 mill. kr. I år (1984) får vi 287,6 mill. kr. Dersom vi tar omsyn til prisauken, betyr dette ein reell reduksjon på over 20 mill. kr. frå 1984 til 1985.

Regjeringa har forsvart denne låge løyvinga med at Hordaland får litt meir enn føreset i Norsk Vegplan, dersom ein ser perioden 1982-85 under eitt.



Rv. 550 Odda-Utne. Vegen skal takast i bruk til våren, og til den tid går vi ut frå at denne vesle attraksjonen er forsvunne. Årsaka er usemje om eigartilhøvet til nauset og kven som skal ha erstatning.

(FOTO P S MYHREN)

Ekstramidlane reddar vegbygginga i Hordaland

Litt om riksvegbudsjettet for 1985, sett i samanheng med den lokale eigeninnsatsen i riksvegutbygginga i Hordaland.

Dette er rett nok, men ein skal då vera merksam på at vi må attende til perioden 1970-73 for å finna ei lågare vegplanramme enn den som var sett opp for perioden 1982-85. Dersom vi ser framover til perioden 1986-89, så er perspektivet endå mørkare. Den planramma Vegdirektoratet sette for Hordaland, tilsvarar ei årleg løyving på 254 mill. kr.

Dette gir følgjande utvikling frå 1984 til 1986 (alle tal i 1985-prisnivå).

1984	1985	1986
304,9 mill.	283,2 mill.	254,2 mill.

Av Per Steffen Myhren

Kva blir løyvingane i 1985 brukt til?

Berre *eitt* større anlegg vert starta. Det er Bårvågvatn-Valevåg på rv. 14 i Sveio. Anlegget er kostnadsrekna til 45,0 mill. kr. og vil truleg stå ferdig i 1987/88.

Rv. 7 Bruravik-Granvin.....	55,3 mill. kr.
Rv. 14 Nygårdstangen-Steinestø.....	41,5 mill. kr.
Rv. 14 Knarvik-Sogn og Fjordane grense.....	20,0 mill. kr.
Rv. 547 Lukksund bru med veg.....	19,0 mill. kr.
Rv. 550 Odda-Utne.....	15,0 mill. kr.
Rv. 568 Vågseidet-Lindås.....	10,5 mill. kr.
Rv. 571 Bulken-Dale.....	38,2 mill. kr.

Ein del anlegg/anleggsparsellar vert ferdige i 1985. Først og størst er Vallaviktunnelen med tilstøytande vegar på rv. 7. Samstundes vert parsellen Velure-Grimo på rv. 550 opna.

På nordre innfartsåre i Bergen vil trafikken bli sett på parsellane Amalie Skrams veg — Øyjorden og Øvre Ervik — Tertneskrysset.

I Nordhordland vil parsellen frå Hindenesvegen til Ostereidet på rv. 14 bli sett under trafikk, det same gjeld parsellen frå Fosse til Mjåtveit på rv. 564 og parsellen Vågseidet-Haugatun på rv. 568.

Storparten av 1985-løyvingane, om lag 200 mill. kr., vil gå til følgjande sju anlegg:



Her skal Lukksund bru «lande», og gjennom denne skjeringa held den nye vegen fram vidare innover fastlandet i Fusa.

(FOTO P S MYHREN)

► Resten av løyvingane går til 13 mindre prosjekt (50 mill. kr.) og til trafikk- og miljøtiltak (32 mill. kr.).

Ekstramidlar gjev ekstra innsats

Det kan vera grunn til å peika på at fem av dei sju største anlegga i 1985 er delvis finansiert med ekstramidlar, dvs. tilskot og forskot frå kommunar, bomselskap og industriselskap.

I tillegg til tidlegare vedtekne prosjekt som Måbødalen (Eidfjord komm.), Vallaviktunnelen (bompengar), Nordre innfartsåre (Bergen komm.) og Lukksund bru (bompengar), så vil Norsk Hydro i samband med etableringa av oljeterminalen på Sture gje eit tilskot på 33 mill. kroner til siste parsellen på Øygardsvegen. Saman med stallege løyvingar på 15,0

mill. kr. vil dette tilskotet gje ferjefritt samband til Øygarden til 1. april 1986.

I samband med bygginga av råoljeterminal og utviding av raffineriet på Mongstad, er det inngått ein avtale mellom Austrheim og Lindås kommunar og Statoil. Denne inneber m.a. at Statoil gir eit samla tilskot på 30 mill. kroner til vegføremål.

15 mill. kroner skal gå til rv. 568 Haugatun-Lindås. Dersom det ikkje vert behov for heile summen på den parsellen, kan resten nyttast på rv. 57, Åseparsellen. Dei resterande 15 mill. kr. skal gå til tilknytingsvegen til Fosenstraumen bru og Øyavegen i Austrheim. Vi reknar med at ein stor del av desse midlane vil bli brukt i 1985.

Totalt vil tilskota/forskota utgjere meir enn 100 mill. kroner i 1985. Og dette er ikkje noko

spesielt for akkurat det året. Samla tilskot/forskot i perioden 1982-85 vil utgjere over 450 mill. kroner, og dette vil halde fram. Eit førebels oversyn for perioden 1986-89 viser at tilskota/forskota i den perioden vil utgjere om lag 700 mill. kroner, medan dei ordinære statsløyvingane truleg vil bli om lag 1000 mill. kroner i perioden.

Konsekvensar

Kva er så konsekvensane av desse store «særbidraga», som det departementale namnet er på tilskot og forskot til vegbygging? Konsekvensane er hovudsakleg positive:

- Anlegga vert fullført raskare.
- Viktige prosjekt kan fram-prioriterast i tid, utan at det går ut over andre anlegg.
- Stor eigeninnsats fører til auka statlege løyvingar (Bergen).
- Sysselsettinga i vegvesenet kan haldast oppe samstundes med at entreprisedelen kan haldast på eit akseptabelt nivå.

Dei negative konsekvensane på kort sikt er små, men svært merkbare for dei tilsette på vegkontoret. Arbeidspresset på plan- og anleggsavdelinga aukar i takt med desse ekstramidlane, men dette vert ikkje kompensert med auka ressursar når det gjeld personale eller midlar til m.a. reisebudsjettet.

På noko lengre sikt (når dei store forskottingane skal betale attende), så kan det få negative følgjer for heile aktivitetssnivået i vegvesenet — Men dette er problem som ligg ut i 1990-åra, så det er truleg vel tidleg å sjå for mørkt på det

Konkurransen om utsmykkinga er avgjort

Skulptur ute og utsmykking i vestibylen på vegkontoret og biltilsynet er på plass om eit års tid.

Arbeidet med utsmykkinga av bygga våre i Fyllingsdalen går framover, om ikkje så brått. Konkurransen om kven som skulle få dei tre utsmykkingsoppgåvene (i vestibylane i biltilsynet og på vegkontoret, samt skulptur ute) vart lyst ut i vinter, og resultat kom inn i juni.

Etter underteikna si vurdering var det stor variasjon i forslaga som kom inn, og valet av vinnarforslaga fall eigentleg ikkje så veldig vanskeleg. Dette kom og til uttrykk i avstemminga i utvalet — avgjerda var einstemmig.

Utvalet var sett saman av to kunstnarlege konsulentar, plukka ut av kunstnarorganisasjonar i Bergen, nemleg Laila Aas Birkeland og John Audun Hauge. Begge er utøvande kunstnarar i Bergen. Vidare var arkitekten for bygget, Kjartan Seim, med i utvalet, ein representant for Statens Bygge- og Eiendomsdirektorat, Audun Myklebust, og underteikna som representant for brukarane.

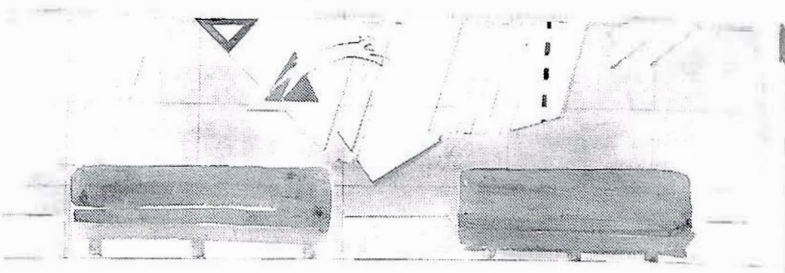
Dei innsende forslaga og innstillinga frå utvalet var stilde ut i kantina i sommar, og skulle difor vera kjende for dei fleste som ferdest her. Eg vil likevel her i bladet freista å presentera vinnarforslaga

Vestibylen i biltilsynet

For å spare på konkurransehonorar (kr. 4.000 til kvart forslag) blei berre ein kunstnar invitert til å koma med forslag til denne oppgåva.

Mari-Ann Mürer vart vald ut av gruppa. Utkastet hennar er

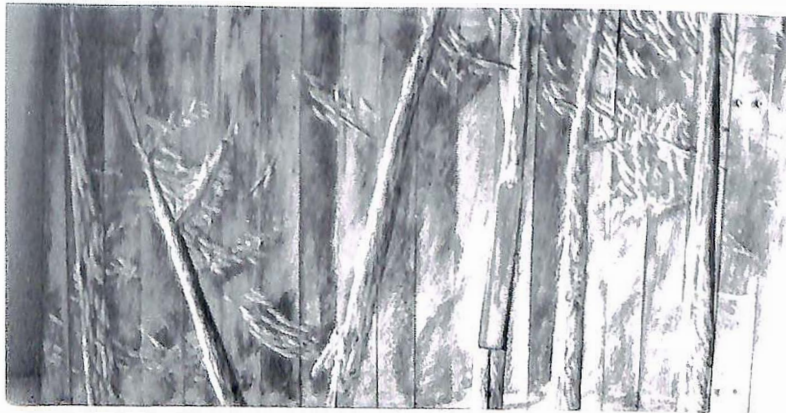
tenkt utført i ubehandla/malt/beisa tre, men òg med litt innslag av plast-materiale. Utvalet var samd om at utkastet vil passa godt på den aktuelle plassen, nemleg over sofaen i vestibylen i andre etasje.



Vestibylen på vegkontoret

Vinnarforslaget her er utført av bergenskunstnaren Ellen Bang. Biletet skal dekkja heile den veggjen der stimplingsura no står. Biletet skal utførast av ståande tre-bord, og motivet av

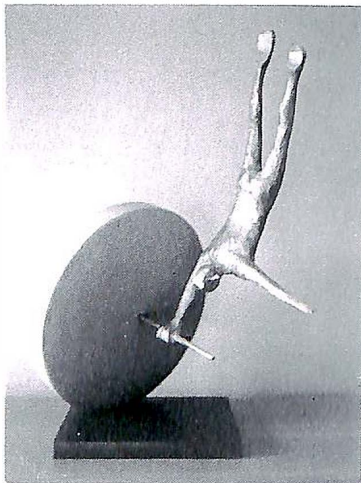
skog skal skjerast ut. Ein vil såleis få fram ein fin relieffverknad. Fargane vil truleg verta gråtonar, med innslag av raudt og gull.



Skulptur ute

Vinnaren i konkurransen om uteskulpturen heiter Ola Enstad. Skulpturen vil verta om lag 4 m høg og vert utført i stein (hjulet) og stål (menneskefiguren). Som stikkord for utviklinga av skulpturen har Enstad nytta: Tung/lett/fart/ro/balanse-/retning.

Utvalet var svært godt nøgd med forslaget og meiner det vil fungera godt på området utanfor huset. Likevel vil det verta



vurdert å flytta skulpturen frå den først tiltenkte plassen framfor hovudinngangen.

Innstillinga frå utvalet er for kort tid sidan godkjend av «Ut-smykkingsfondet for nye statsbygg», og vi reknar med at dei ferdige produkta vil vera på plass om eit års tid. Då blir det jo spanande å sjå korleis dei vert motteke. Reaksjonar har det vore, og meir blir det vel etter at kunstverka er komne på plass. Det er vel eit teikn på at kunsten engasjerer?

Lars E. Tveit

GULL TIL SØRENSEN!

Johan Sørensen, tidlegare overingeniør ved Hordaland Vegkontor, no pensjonist med konsulentoppdrag, vart den 6. november i år tildelt H.M. Kongens Fortenestemedalje i gull. Det skjedde ved ei større samkome med kollegaer og familie i kantina på vegkontoret, og det var fungerande fylkesmann Per Skulstad, som stod for den høgtidlege overrekkinga av medaljen.

Johan Sørensen arbeidde i fleire år i eit privat entreprenørfirma før han tok vidare teknisk utdanning og vart tilsett ved Hordaland Vegkontor i 1937.

Sørensen har arbeidd ved fleire avdelingar ved vegkontoret, men storparten av tida fram til midten av 60-åra var han ved Øygardsavdelinga. Dei siste åra har han arbeidd på anleggsavdelinga i Midtre distrikt, som også omfattar den tidlegare Øygardsavdelinga.

I februar i år gjekk han av

som tenestemann i Statens vegvesen, etter å ha tenestegjort her i over 46 år.

I øyområdet vest for dei sentrale delar av Bergen gjer fjordar og sund det vanskeleg å få eit samanhengande vegnett, men storparten av dei moderne vegane som er bygde i dette området har Sørensen vore planleggjar og/eller anleggsleiar for. Hans store kunnskapar og evne til å finna praktiske løysingar i vanskelege prioriteringsaker, gjer at han nyt stor tillit overalt.

Sørensen har og engasjert seg i samfunnsgagnleg arbeid på mange andre område, m.a. med sang og musikk. Og ikkje minst har han vore aktivt med i det lokalpolitiske liv, både som partiformann og som ordførar i Askøy kommune i to perioder frå 1968 til 1975. Han har vore og er fortsatt medlem i ei rekkje styre og råd. Mellom andre kan



Johan Sørensen fekk Kongens fortенestemedalje i gull etter over 46 år i vegvesenet.

(FOTO E. GRØNSDAL)

nemnst rutelaget og lokalavisa, og han er også styreformann for Bergenshalvøens kommunale kraftselskap.

På alle område har Sørensen vunne stor respekt for sitt grundige arbeid og for sine menneskelege eigenskapar. Siste året har Sørensen utført eit omfattande arbeid med registrering av gråsteinsmurar for vegvesenet, og frå i haust har han teke seg av informasjonsopplegg og omvising i Fløyfjellstunnelen.

Vi gratulerer!

Red.



Knut Bjernevoll (t.h.) orienterer framfylke som kan tenkje seg å ta del i planlegginga av ny riksveg på Radøy.

(FOTO: A. KLEIVELAND, NORDHORDLAND)

Brukarmedverknad i planlegginga ein føremon for mange partar

Prøveprosjekt i gang i haust i Radøy kommune

Å planleggje ein veg er ikkje det same i dag som det var for t.d. 10-20 år sidan. «Demokratiseringa» er komen langt i planprosessen, og opne kontordagar, informasjonsmøte i distriktet, brosjyrar og andre former for kontakt med folk er ikkje uvanleg. Tvert om, det vert stilt store krav til informasjon i planprosessen i dag.

Men medverknad i planprosessen, det er eit omgrep som er kome til dei seinaste åra. Etter dei nye planføresegnene som kom for nokre år sidan, er det riktigast å ta alle interessegrupper med i planlegginga frå den dagen vegvesenet avgjer at dei vil gjere noko med vegspørsmålet mellom A og B.

▶ Prøveprosjekt

Vegkontoret, Radøy kommune og Norsk Institutt for By- og Regionplanforskning har no gått saman om eit prøveprosjekt omkring brukarmedverknad i planlegginga, eller «åpen forhandlingsplanlegging», som det også blir kalt.

— Målet med prosjektet er at «alle» partar som er råka av nye vegplanar, skal vera med i planlegginga, fortel ingeniør Knut Bjernevoll til «Veg i Vest». — Og alle i denne samanhangen er — i tillegg til vegvesenet — fylkeskommunen, kommunen og representantar for ei rad private og halvoffentlege lokale interessegrupper og organisasjonar.

Plansjef Anders Moen er medlem av ein sentral komité som arbeider med spørsmålet om brukarmedverknad, og her i fylket er det førebels gjenomført eit prøveprosjekt i Fana. Prosjektet i Radøy vil no representere ein annan type

vegplanar — veg ute på bygda. Når ein har henta inn røynsler med desse prosjekta, er det meininga å utarbeide ei handbok/brukarhefte for vegkontoret.

— Vi tok tidleg til å planlegge dette, fortel Bjernevoll.

— Vi hadde først tenkt oss eit utbetningsprosjekt langs riksvegen mellom Kartveit og Manger, men såg snart at her også låg til rettes for omkøyringstrasear. Representantar for Vegdirektoratet, vegkontoret, NIBR og kommuneingeniøren i Radøy var på synfaring på staden i vår, og sidan har vi arbeidd med prosjektet fram til vi kunne leggje det fram på vårt første opne møte 11. okt.

Lokale interesser viktige

Det er Nils Haugstveit ved NIBR som har utarbeidd opplegget, medan vegkontoret skal ta seg av dei tekniske løysingane etter som utkasta kjem inn frå lokalmiljøet, og rekne

på kostnader. Vegprosjektet vil no strekkja seg frå Taule til Manger, og det vil vera opp til dei lokale interessene å vurdere kva dei meiner er best, ny veg eller utbetring etter ulike alternativ.

Mellom 60 og 70 interesserte møtte fram på det første orienteringsmøtet i kinosalen på Manger 11. oktober i år.

— For oss var dette sjølv sagt spanande. Vi møtte mest mogleg «opne», men hadde likevel skissert fire moglege løysingar, for at gruppene kunne ha nokre forslag å starte diskusjonen over, fortel Bjernevoll. — Det første møtet gjekk elles mest med til å skape kontakt, finne fram til kontaktpersonar og setje saman grupper, og til rein orientering.

— I dette tilfellet vart det gjort slik at dei med mest mogleg samanfallande interesser vart plassert i dei same gruppene. Til dømes har vi grunneigarar i ei gruppe, næringsinteresser i ei, yrkessjåførar, pendlarar og bilorganisasjonar saman i ei gruppe og skular i ei gruppe, for å nemne nokre.

Gruppene fekk utdelt blanke kart og kart med vegkontoret sine forslag på, og skulle så drøfte saka vidare. Dei får også ein del arbeidsoppgåver.

Det er meininga at gruppene skal teikne inn sine eigne forslag og fortelje kvifor og korleis dei er best tente med nett desse løysingane. Seinare skal ein gå på tvers av interessegruppene, for så å forhandle seg fram til den beste av løysingane.

Rette vegen å gå

— Det er eit nytt og framleis nokså uprøvd opplegg, dette. Kva tykkjer du sjølv om denne framgangsmåten?

— Etter mi meining er dette einaste rette vegen å gå, slår Bjernevoll fast. — I dag greier vi ut alle tenkjelege alternativ.

SØKNADSFRISTAR

HYTTENE:

Søknadsfrist for leige av hyttene til *vinterferien* (skoleferien) 1985 er sett til *fredag 18. januar 1985*.

Søknadsfrist for hytteleige til *påskeferien* er *fredag 8. februar 1985*.

Hyttene som skal leigast ut er:

Tokagjelhytta, Kvamskogen

Vegvokterhytta, Kvamskogen

Fossen Bratte, Kvamskogen

Vikafjellshytta, Vikafjellet

Krossdalshytta, Hardangervidda

Håradalen, Røldal

Staven, Austmannalia

Midtlæger, Haukelifjell

Nupshadlene, Haukelifjell

Ovågen, Øygarden

Bømlo, Finnås

Drotningsvikhytta, Godvik

Vi gjer merksam på at dei 9 førstnemnde ligg på fjellet, og dei 3 siste ligg ved sjøen.

Søknadene må sendast skriftleg til førstesekretær Ruth Furhovden, Hordaland vegkontor, Spelhaugen 12, 5033 Fyllingsdalen. I søknaden må stå alternative hytteynskje, og antall personar (vaksne + born) må oppgjevast.

VELFERDSMIDLAR:

Søknadsfrist for tildeling av velferdsmidlar for 1985 er *1. januar 1985*.

Søknadene må sendast Anna Maria Måge, Hordaland vegkontor, Spelhaugen 12, 5033 Fyllingsdalen.

trur vi, som vi legg ut til offentleg ettersyn.

— Så viser det seg likevel at vi har bunde oss opp til våre eigne tankar om planen. I regelen er det på dette tidspunktet protestane kjem.

— No går vi «nakne» ut og vonar å få konstruktive forslag frå lokalmiljøet. Samstundes kan vi luka ut umoglege løysingar i fellesskap. Dette trur eg kan få folk til å føla at dei verkeleg er med i prosessen, og at ikkje politikarar og kommunale organ berre er sandpåstrøarar. Med eit slikt opplegg kjem vi inn på det som er intensjonane i planføresegnene.

Enklare planprosess

— Det vi vonar, er at dette kan gjera den vidare planprosessen enklare. Det trur vi, av di vi får inn fleire ulike meiningar tidleg i planhandsaminga, og av di vi no kjem mykje nærare grasrotplanet.

Det blir dessutan lettare å analysere alternativa no når dei er vurdert av fleire partar, og det vert truleg lettare å skilja ut dei mest aktuelle. Også politikarane vil få betre grunnlag enn dei har i dag for å vurdere veg-valet ut frå lokale føresetnader. — Men trur du ikkje dette kan seinka planprosessen?

— I startfasen kan nok arbeidet gå noko seinare enn vi er vane med, men seinare i planfasen vil vi ha føremonar av at ein del spørsmål er avklara på eit tidleg tidspunkt. Vi har vel sett ofte nok døme på at om ein tek det for lettvtint i byrjinga av arbeidet, så kan det oppstå vanskar idet ein står klar til å ta fatt på anleggsarbeidet — på grunn av ankar.

Når lokalinteressene fram?

Bjørnevoll ser likevel ein fære ved brukarmedverknaden.

— Sett at den beste løysinga også vert den dyraste, og at vegkontoret av den grunn må

avvise den? Dette er ein konflikt vi diverre ofte opplever, og om det skulle ende slik, så kan nok einskilde kjenne det som vi har fått dei med på planarbeidet til inga nytte.

Vi i vegvesenet kan jo ikkje garantera at den løysinga som alle er samde om, blir vald. Vi

må vurdera kva dei ulike løysingane kan kosta og leggja dette fram i plenum, men vi ser det som ei ulempe for alle partar at det er så trongt om midlane for tida. Våre eigne røynsler syner at økonomien i dag tel svært mykje for val av vegalternativ. Røa

Røynsler med brukarmedverknad

Helge Baugstø og Erik Skorve ved vegkontoret har gjennom nesten halvtanna år gjennomført planlegging med brukarmedverknad etter den sokalla arbeidsbokmetoden. I siste kvartalsrapport frå planavdelinga har dei to skrive litt om røynslene sine.

Dei to peikar på at særleg der det er mange og krysande brukarinteresser er det viktig å få klarlagt dei einskilde interessene så tidleg som mogleg. Arbeidsbokmetoden ser ut til å vera ein effektiv og grundig måte å fange opp slike brukarinteresser, men den er tidkrevjande og kostbar, og Baugstø og Skorve meiner at ein kanskje bør prøva noko forenkla metodar.

Prøveprosjektet som dei to gjennomførte i samarbeid med vegdirektoratet og NIBR vart utført på rv. 554, Fanavegen, mellom Tors veg og Skjoldvegen. Arbeidsboka vart utarbeidd i to delar, del I dreide seg om å skildre problema, del II inviterte brukarane til å komme med detaljerte framlegg til løysingar. Etter å ha drøfta planane i tre opne møte, vart framlegg til reguleringsplan utarbeidd av vegkontoret.

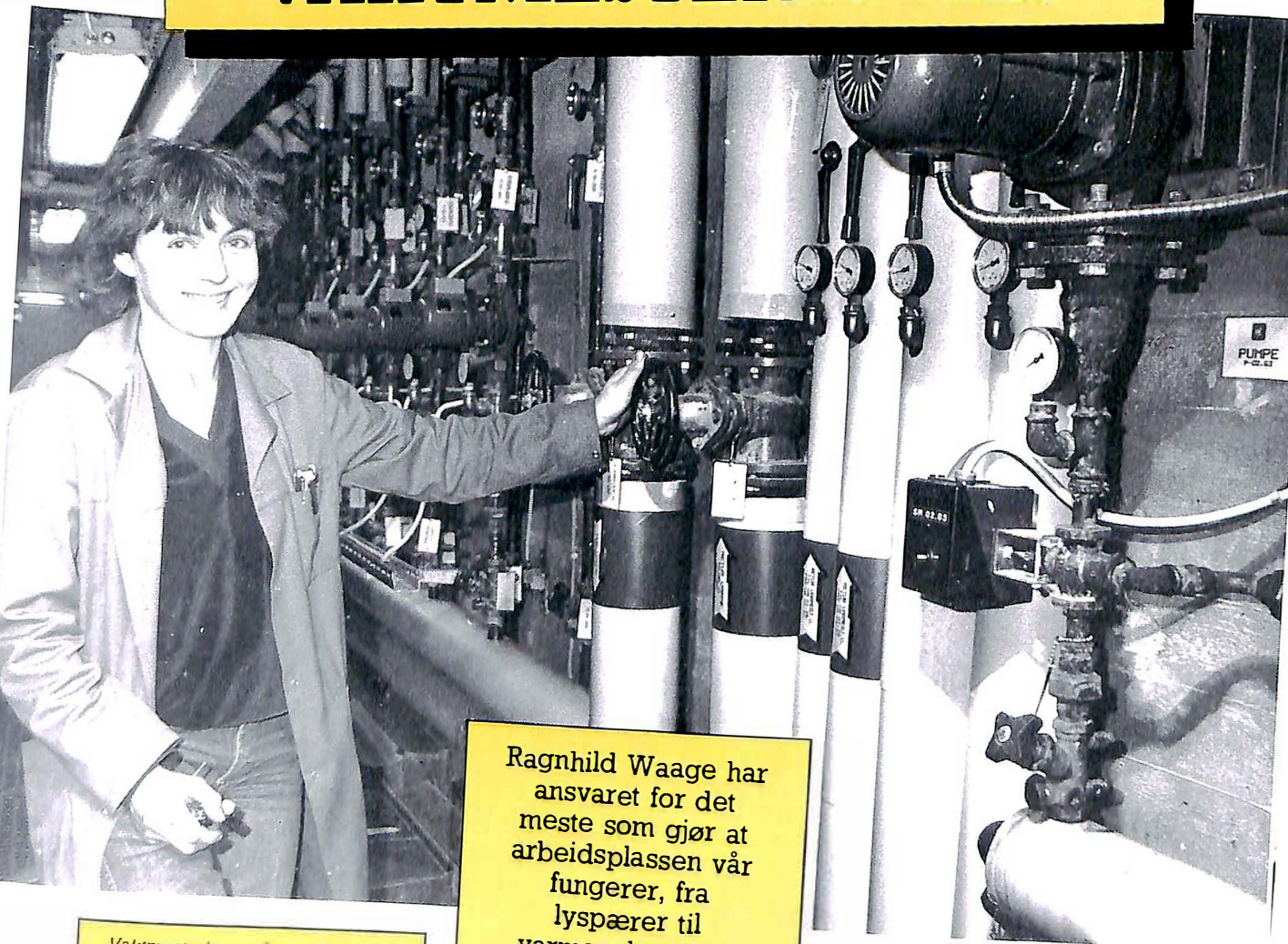
Færie enn venta var enga-

sjerte i prosjektet, trass i relativt bra pressedekning og informasjon, opplyser dei to. Årsaka kan vera at opplegget var for arbeidskrevjande eller for vanskeleg, eller at brukarane i utgangspunktet har lita tru på at dei sjølv kan påverka planutforminga. Dei som engasjerte seg gjorde likevel godt arbeid, hovudsakleg som grunnlag for val av alternativ. Det kom også nokre nye moment og framlegg til løysingar fram.

— Røynslene så langt syner at ei viss form for brukarmedverknad er ønskjeleg allereide på eit tidleg stadium i planprosessen, konkluderer dei to. Metoden kan vera med på å få planleggjarar og brukarar til å forstå kvarandre betre, og den er med på å betre informasjonsnivået om t.d. trafikksikringsprosjekt. Men ved planlegging av prosjekt av ein slik storleik som dette, kan opplegget med fordel vera enklare, meiner Baugstø og Skorve.

Det står no att å sjå om den tida som gjekk med i planleggingsperioden kan takast inn att i form av enklare handsaming i samband med godkjenning av planen og ved grunn-tilteigninga.

«VAKTMESTER'N VÅR»



Vaktmester'n vår, Ragnild Waage, her i fyrrommet.
(FOTO E. GRØNSDAL)

Ragnild Waage har ansvaret for det meste som gjør at arbeidsplassen vår fungerer, fra lypærer til varmeanlegg, fra tette rør til snømåking.

Et stort bygningskompleks som det vi har fått her i Fyllingsdalen, med kompliserte varme- og ventilasjonsanlegg, store utearealer etc., krever stadig tilsyn og vedlikehold.

Til slike oppgaver har man vanligvis en vaktmester, og vi har nå fått «vår» faste vaktmester, Ragnild Waage, som tok til i jobben i mai.

— Nå kan vi vel løpe til deg med alle praktiske ting som skal gjøres på huset — lypærer som skal skiftes, hyller som skal henges opp, for mye eller for lite varme og alt det andre som stadig oppstår?

— Jeg tror vi får begrense det *hit*, smiler Ragnild Waage.

— Jeg er ansatt av Bygge- og Eiendomsdirektoratet og skal i første rekke ha ansvaret for vedlikehold og drift av bygget, og for vedlikehold av hele arealet utendørs. Det vil si

at man kan ringe meg hvis en lyspære skal skiftes, mens det ikke nødvendigvis er min oppgave å henge opp hyller eller annet, hvis jeg ikke har tid.

Rørlegger

— Det er i første rekke på et spesielt område du har dine fagkunnskaper?

— Ja, jeg har rørleggerutdannelse og har jobbet i ulike rørleggerbedrifter i Bergen tidligere. I dag rekrutterer man ikke lenger «altnulig-menn» til vaktmesterjobbene, men er først og fremst ute etter fagfolk. Det er en fordel å ha innblikk i et fag og være vant til å bruke verktøy i en slik jobb, mener Ragnhild Waage. — Og rørleggerfaget er allsidig, det er i grunnen det håndverksfaget der man omgås flest ulike materialer.

Ellers er ofte maskinister harde konkurrenter til vaktmesterjobbene. De har sin fordel i at de har erfaring med kjeleanlegg.

Startvansker

Nå har det ikke vært bare lett å overta jobben her i vegvesenets bygg. — Anlegget er nytt og ennå ikke skikkelig innkjørt, og her er lite av driftsinstrukser, slik at jeg har følelsen av å ha famlet en hel del denne første tiden. Men etter hvert finner en jo ut av tingene selv, påpeker Ragnhild Waage.

Det er et stort anlegg å passe på med de to bygningene og utendørsanlegget, og Ragnhild Waage har ansvaret for alt alene. Bare i perioder har hun hatt hjelp, men vedkommende «går til hånd» på samme måte ved flere av Bygge- og Eiendomsdirektoratets anlegg her i byen.

— Det eneste jeg kanskje kvir meg litt til, er vintervedlikeholdet. Skulle det komme mye snø, så må både atkomst-

veger og parkeringsplass ryddes, og da må jeg tørne ut om natten for å være ferdig til arbeidstiden begynner.

Traktoren har hun i skrivende stund ikke prøvd til snøryddingsarbeid, men ser ikke det som noe stort problem. — Jeg kan vel alltid greie å manøvrere den, bare jeg får øvd meg litt! Og det er denne sunne og enkle «filosofi» som kjennetegner vaktmester'n vår: «Jeg skal nok klare det — bare jeg får prøve!» Hvordan skal man ellers vinne fram, når man er kvinne — og rørlegger?

Fordommer

— I for eksempel ingeniøryrker begynner det etter hvert å bli akseptert at kvinner kommer inn, men når det gjelder jobber der man kan bli skitten på hendene er fordommene atskillig sterkere, for ikke å snakke om hvis arbeidet kan bli fysisk tungt. Dette er i hvert fall den erfaring jeg har høstet, i likhet med mange andre jenter i slike stillinger, forteller Ragnhild Waage.

— Det er ikke alltid så lett for jenter å få jobb innenfor slike yrker, selv om de faglig sett er like godt kvalifiserte som menn.

— Da jeg gikk på yrkesskolen ble en av byens aviser hentet for å skrive om eneste jente på rørleggerlinjen. Reportasjen begynte slik: «Med kledelige sotflekker i ansiktet».... Det forteller litt om forståelsen for det hele. For det første får man ikke sotflekker i fjeset av å være rørlegger, for det andre ville vel aldri noen sett noe «kledelig» på en mannlig rørlegger? Det ble dessuten stilt helt andre og større krav til meg enn til de andre når det gjaldt begrunnelsen for valg av yrke, og aldri har vel noen mann følt så mange rare spørsmål på grunn av det yrket han har valgt!

Men Ragnhild trives i yrket og har, etter det vi kan se, åpenbart lært seg til å takle — og leve med — fordommer og underlige reaksjoner på sitt valg av yrke.

Aldri kjedelig

— Jeg trives godt i jobben, selv om jeg fremdeles har mye å rydde opp i her for å få alt til å gli. Arbeidet blir i hvert fall ikke rutinepreget og kjedelig! Dessuten synes jeg miljøet er bra og folk er greie, tilføyer hun.

— Men du bor på arbeidsplassen også — kan ikke det være en ulempe av og til?

— Det er mange fordeler med det. Jeg slipper arbeidsreise og sparer tid på det, og har dessuten noe mindre problemer med barnepass. Her er også dagen stort sett slutt når folk går hjem om ettermiddagen, mens arbeidet gjerne begynner da for en vaktmester i et borettslag. At et par alarmer går i løpet av måneden er ikke verre enn at en kan tåle det, mener Ragnhild Waage.

Innsats for narkomane

Og mener noen at de har sett Ragnhild Waage i avisen en gang i høst, så stemmer det. Hun er en av ildsjelene i aksjonen for bo- og arbeidskollektiv i Hordaland, som for tiden strever med å få til et slikt kollektiv på Holmeknappen på Holstenøy. — Vi er svært spente på resultatet. Det hele avhenger av om vi klarer å få penger nok, sier Ragnhild, som selv egentlig var «pätenkt» til en stilling her. Når ikke det ble noe av, støtter hun likevel arbeidet, fordi hun føler at prosjektet trenger den hjelp det kan få for å vinne fram.

Vi håper hun lykkes, både på det ene og det andre feltet!

Røa

Sykkelulykker meldes ikke til politiet

Ny undersøkelse omkring sykkelulykker gjennomført i Hordaland, basert på innkomne skader ved sykehus/legevakt

I tiden 20. mai til 20. juni i år ble det så foretatt en ny undersøkelse. Denne gangen henvendte vi oss til fylkessykehusene på Voss, i Leirvik og Odda og til Legevakten i Bergen. Vi ønsket å få samlet inn en del opplysninger om syklistene som var brakt inn til kontroll eller behandling. På et enkelt spørreskjema ble det spurt om alder og kjønn på den/de skadde, om skadegrad, om ulykken var rapportert til politiet, om andre trafikanter var innblandet og eventuelt hvilke.

Videre ble det spurt om sykkeltype og om hva slags styre sykkel hadde.

Vi kan slå fast at undersøkelsen bekreftet den store underreporteringen som vi også kjenner fra andre undersøkelser om sykkelulykker.

I vår undersøkelse er i alt 128 ulykker registrert ved sykehusene, mens politiet i samme tidsrom bare hadde fått rapport om 13 ulykker.

«Singelulykkene» dominerer

I undersøkelsen var hele 116 ulykker rapportert som singel

Av Lars Kr. Alsaker

ulykker, det vil si ulykker der ingen andre trafikanter var innblandet. Disse ulykkene var også de alvorligste. I alt var det rapportert om 59 ulykker med alvorlig eller meget alvorlig skade, og 52 av disse var singelulykker.

I de politirapporterte ulykkene i dette tidsrommet var det meldt om 11 lettere skadde og 2 uskadde. I fire tilfeller ble den skadde sendt til sykehus eller legevakt for kontroll og deretter utskrevet derfra.

Alle de politirapporterte ulykkene hadde skjedd i konflikt med bil. I vår undersøkelse var det skjedd 13 ulykker i konflikt med andre kjøretøy, 12 med bil og 1 med motorsykkel. Det er uoverensstemmelse mellom de politirapporterte ulykkene og de ulykkene som i følge spørreskjemaet skulle være meldt til politiet.

Undersøkelsen viste også at det skjedde litt flere ulykker med vanlig sykkel enn med racersykkel, og det var også overvekt av sykler med vanlig

I 1982 og 1984 er det foretatt to undersøkelser omkring sykkelulykker i Hordaland. Undersøkelsene har skjedd i regi av Fylkestrafikksikringsutvalget. Den første ble gjennomført av avd.ing. Magne Eikanger (nå forsker ved TØI) og omhandlet ulykker blant aktive syklistene. Rapporten fra denne undersøkelsen kan man få ved trafikksesjonen ved vegkontoret.

styre i forhold til bukkehornstyre, som har vært så sterkt kritisert i det siste.

Vi kan derfor ikke ut fra denne undersøkelsen finne noe som tyder på at de nye, lette syklene skulle gi større risiko for trafikklulykker enn de vanlige syklene, selv om dette hevdes. Ser vi på de forskjellige aldersgrupperingene finner vi imidlertid at i gruppen menn i alderen 25-50 år brukte syklisten i 9 av 10 ulykker sykkel med bukkehornstyre. 7 av disse ulykkene var med alvorlig eller meget alvorlig skade.

De unge rammes mest

85 prosent av ulykkene rammet unge i alderen 0-25 år, med hele 45 prosent i aldersgruppen 7-14 år. Også gruppen under 7 år var sterkt utsatt, 24 prosent av ulykkene fant sted i denne aldersgruppen.

Det er gutter og menn som rammes oftest. De var utsatt for 70 prosent av ulykkene. Sett i forhold til antall ulykker var imidlertid kvinner like ofte utsatt for alvorlige skader.



Gang- og sykkelveg? Det kan det kanskje bli. Jentene kommer ned fra Osbanetraseen.

(FOTO E GRØNSDAL)

Erfaringer fra selve undersøkelsen

Vi hadde på forhånd bestemt oss for å holde antallet spørsmål så lavt som mulig, for ikke å skape for stort arbeidspress for den som skulle fylle ut skjemaene på legevakt/sykehus. Den responsen vi fikk og

Ikke lett å være syklist i bygater, særlig ikke når det lille som finnes av gang- og sykkelveg blir brukt til parkering.

(FOTO E GRØNSDAL)

den kritikken vi senere har fått, sier at vi burde ha detaljert spørsmålene mer. Spesielt har følgende utkrystallisert seg:

- Mer detaljert oppdeling av skadetyper.

- Flere opplysninger om sykkel og sykkelutstyr.
- Opplysninger om forholdet lek, rekreasjon, skoleveg, arbeidsreise.



Sykkelseminar avsluttet Nordisk Trafikksikkerhetsår

Resultatene av de to undersøkelsene og de spørsmålene man stod tilbake med, ble sammen med en rekke andre saker tatt opp på et stort sykkelseminar som Fylkestrafikksikringsutvalget arrangerte i Bergen i slutten av august. Seminaret markerte avslutningen på Nordisk Trafikksikkerhetsår. Her var representanter for Syklistenes Landsforening, Bergen og Hordaland Cyklekrets, politiet, skoledirektøren, lærerne, Trygg Trafikk, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune invitert til å delta i debatten sammen med politikerne i FTU og en rekke representanter fra Hordaland vegkontor.

Den konklusjonen man lettest kunne trekke av seminaret var vel at syklistene, det er ingen homogen gruppe. Behovene er forskjellige, og de fleste var vel enige om at man ikke kan bygge sykkelveger for racer-syklistene. I alle tilfelle bør syklistene som gruppe i enda større grad hevde sine krav overfor politikerne.

En annen konklusjon stod en av seminardeltakerne, en aktiv syklist, for «Vi var svært skeptiske da vi kom til dette møtet, vi mente vi hadde svært mye å lære vegvesenet. Men jamen er jeg imponert etter å ha vært med på dette seminaret — folk fra vegvesenet har jo virkelig greie på dette!»

Selvkritikk

Representantene fra vegvesenet var ikke selv så positive når det gjelder den jobben vi gjør på gang- og sykkelvegområdet i dag. Her kom fram mye selvkritikk som gikk på for lite gjennomtenkte tekniske

løsninger, uferdige eller ikke fullførte anlegg og dårlig vedlikehold.

— Vi må gå i oss selv og vurdere om vi gjør noe galt, sa plansjef Anders S. Moen. — Vi må tenke oss i syklistens situasjon. Ofte er det bare små detaljer som er avgjørende for at gang- og sykkelvegen skal fungere tilfredsstillende. For øvrig bør vi ha et mest mulig sammenhengende gang- og sykkelvegnett, det bør være flatest mulig og det bør legges stor vekt på en trafikksikker løsning ved kryssing av bilveger. Men vegbygging på Vestlandet er det muligens kunst, så spørsmålet blir ofte hva vi skal skjære ned på — ideelle krav til bredde eller til stigningsforhold eller annet? Det er både vanskelig og svært kostnads-krevende å få til de mest ideelle løsningene

Alt ansvar til én etat?

Problemerkene med vedlikehold og snørydding ble også viet stor oppmerksomhet

Syklistene ingen homogen gruppe — vanskelig å bli enige om de beste løsningene for å få ned ulykkestallet.

Bengt Drageset fra vedlikeholdsavdelingen ved vegkontoret ville ta initiativ overfor kommunene, som vanligvis skal ha vedlikeholdet av gang- og sykkelvegene, til et samarbeid. — Vi har en spesiell maskin for rydding av smale gang- og sykkelveger, og den har ledig kapasitet og kan lånes ut, sa han.

Flere tok til orde for at en og samme etat burde ha ansvaret for planlegging, bygging og vedlikehold, da ville man mer kunne ta hensyn til alle behov, og kunne samordne egne vedlikeholdsrutiner og materiell.

Generelt ble det etterlyst større sammenheng i ansvarskjeden, det ville gi større fasthet i gjennomføringen av planene enn i dag, da kommunen har ansvaret for å skaffe grunn, og senere for vedlikeholdet.

Nå fikk ikke bare vegvesenet, men også politiet, andre etater, brukerne og sykkelprodusentene rettet skarpe skudd mot seg, blant andre fra ass. overlege Anders Mølster ved Haukeland sykehus, der man tar i mot og behandler de til dels alvorlige skadene mange syklistene pådrar seg. Også kontorsjef Per Helljesen fra Trygg Trafikk var ute med sterkt skyts i flere retninger, og det var vel egentlig få som tok til motmæle — gang- og sykkelvegene kan bli bedre, da får vi kanskje også flere til å bruke dem, kan vi slutte av seminaret.

Formannen i FTU, Jens Tveit Aga, lovet at utvalget vil ta hansken opp og bruke i sitt videre arbeid de kontaktene man fikk gjennom seminaret og de erfaringene man høstet her

Røa

Kamp mot piggdekk- og kjettingbruk

Piggdekk og kjettinger er vegdekkenes verste fiende, særlig her på Vestlandet, der føreforholdene om vinteren er svært variable. Vegvesenet forsøker nå på ulike måter å komme fram til en reduksjon av bruken av piggdekk og kjettinger, og håpet er også å få til en kortere piggdekk sesong. Det gjelder med andre ord å redusere behovet for å bruke piggdekk og kjettinger.

Av Eirik Vedeler Lie

Det siste året har Hordaland vegkontor innledet et samarbeid med buss-selskapene i fylket, og de første møtene der man drøftet dette emnet, ble holdt allerede i november og desember i 1983. Hensikten med møtene var å forsøke å motivere buss-selskapene til å korte inn tidsrommet for bruk av piggdekk og kjettinger, nettopp for å redusere slitasjen på vegene. Busser og tunge kjøretøyer har ansvaret for en stor del av denne slitasjen, og problemet er særlig påtregende i bergensområdet, der trafikken er størst.

Etter møtene ble det nedsatt et kontaktutvalg, der nærings-selskapene, med en representant fra vest, en fra sør/øst og en fra nord/øst, samt Bergen Sporvei, var representert. Fra vegkontoret deltar vedlikeholdssjefen og rasjonaliseringsingeniøren, som også er sekretær.

Mange problemstrekninger

Gjennom en rekke møter ble så problemstrekningene registrert. Disse ble nokså klart lokalisert til fylkes- og kommunale vegar, mens det på riksvegene stort sett bare er

«høyde»-strekningene Val-laheiane og Gulbotn som representerer slike problemstrekninger. I tillegg har vi i Bergensområdet flere steder såkalte kuldegroper — ganske korte strekninger som fryser lett til og skaper vansker for trafikkavviklingen. Gjennom dette arbeidet ble det klart at skal vi oppnå å fylle målsettingen, kortere piggdekk sesong, så må også vegvesenet yte noe mer.

I forbindelse med dette er det også innledet et samarbeid med Bergen kommune. Som en forsøksordning for kommende sesong, er det lagt opp til en utveksling av vintertjenester mellom vegvesenet og kommunen i Åsane- Arna- Gulbotn-regionen. Målet er selvsagt å forsøke å utføre brøyte- og strøtjenesten enda bedre.

Restriktiv saltbruk

I dette opplegget ligger det en viss utvidelse av strøtjenesten, også med tanke på å redusere piggdekkbruken. Vegvesenet benytter sine moderne strøenheter i dette arbeidet, og det vil bli brukt salt. Bruk av salt er svært omdiskutert, men både nytten og skaden av saltet beror på om man bruker det riktig, og det er en vanske-

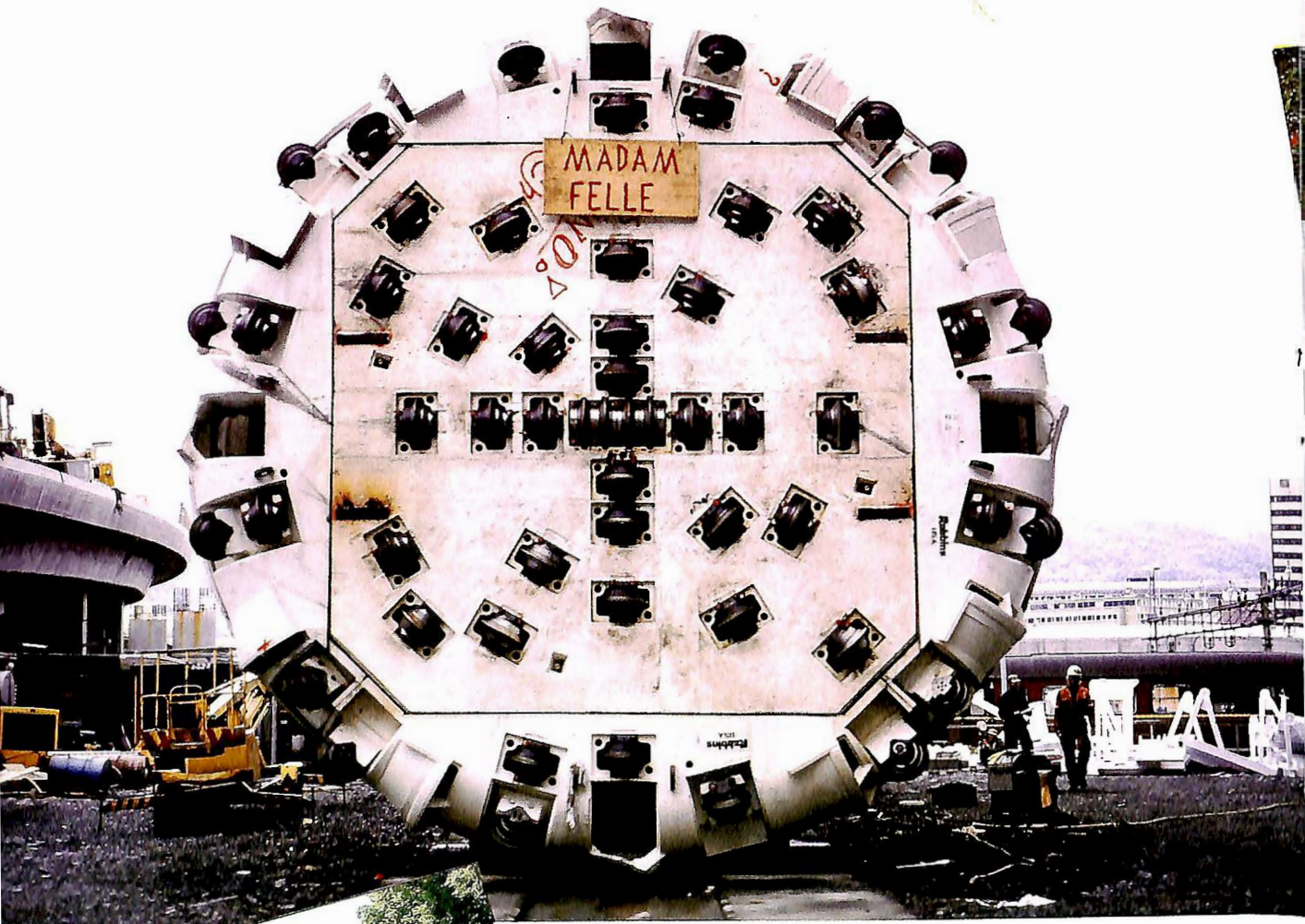
Vegvesenet har innledet samarbeid med buss-selskap, kommune og Vervarslinga for å redusere dekke-slitasjen og effektivisere brøyte- og strøtjenesten.

lig prosess. For ikke å skremme noen, kan vi nevne at den doseringen det er aktuelt å bruke på innfartsårene til Bergen, tilsvarer omtrent samme mengde pr. m som man bruker til egget sitt om morgenen. Salt skal bare brukes på relativt sterkt trafikerte vegstrekninger, og det skal ha en preventiv hensikt — å hindre at snøen fester seg på vegbanen. Vegvesenet har nettopp gjennomført et kurs for egne mannskaper og folk fra Bergen kommune i riktig og fornuftig bruk av sand og salt.

Samarbeid med vervarslinga?

Også på andre områder arbeider vi med å få bedre kontroll og bedre effekt av brøyte- og strøtjenesten. Vi har nå tatt kontakt med Vervarslinga på Vestlandet. Vi ønsker å komme fram til en form for spesialvarsel som kan sette oss i stand til å rykke ut i større grad før problemene oppstår. Dette er under videre utvikling, og når dette leses, er et nytt møte med Vervarslinga avviklet.

Vi er svært spent på om disse tiltakene vil fungere tilfredsstillende for alle parter, og selvsagt på om dette er tilstrekkelig til å nå vår hensikt — å redusere piggdekk og kjettingsslitasjen.

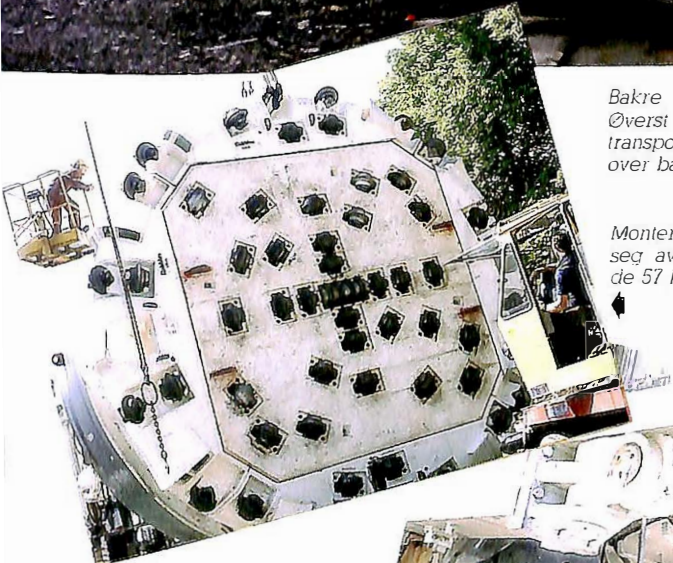


Bakre del av selve maskinen
 Øverst til høyre sees litt av
 transportbandet, som fortsetter
 over bakvingen

(FOTO E. GRØNSDAL)

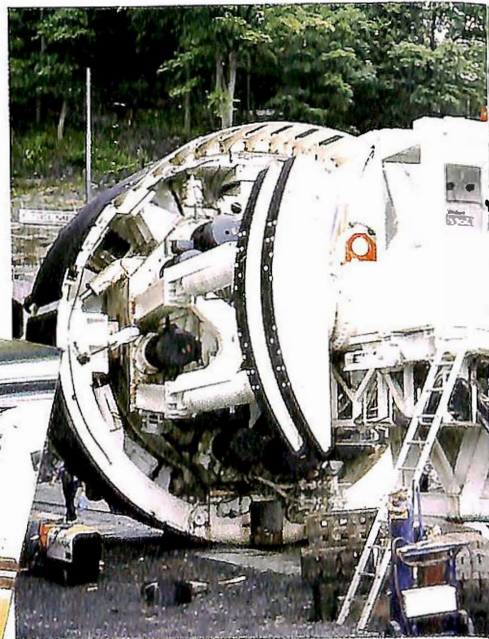
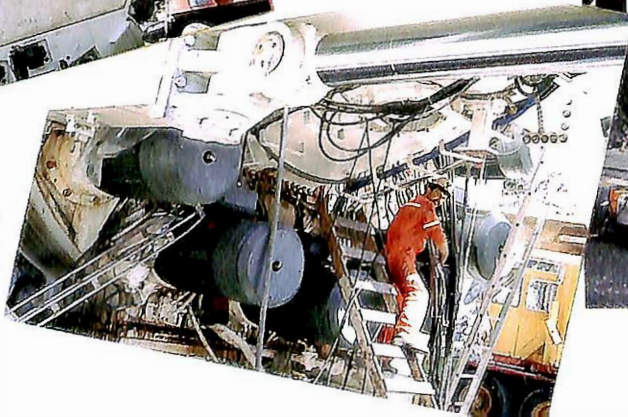
Monteringsarbeidet nærmer
 seg avslutning Borehodet med
 de 57 kutterne er på plass

(FOTO E. GRØNSDAL)



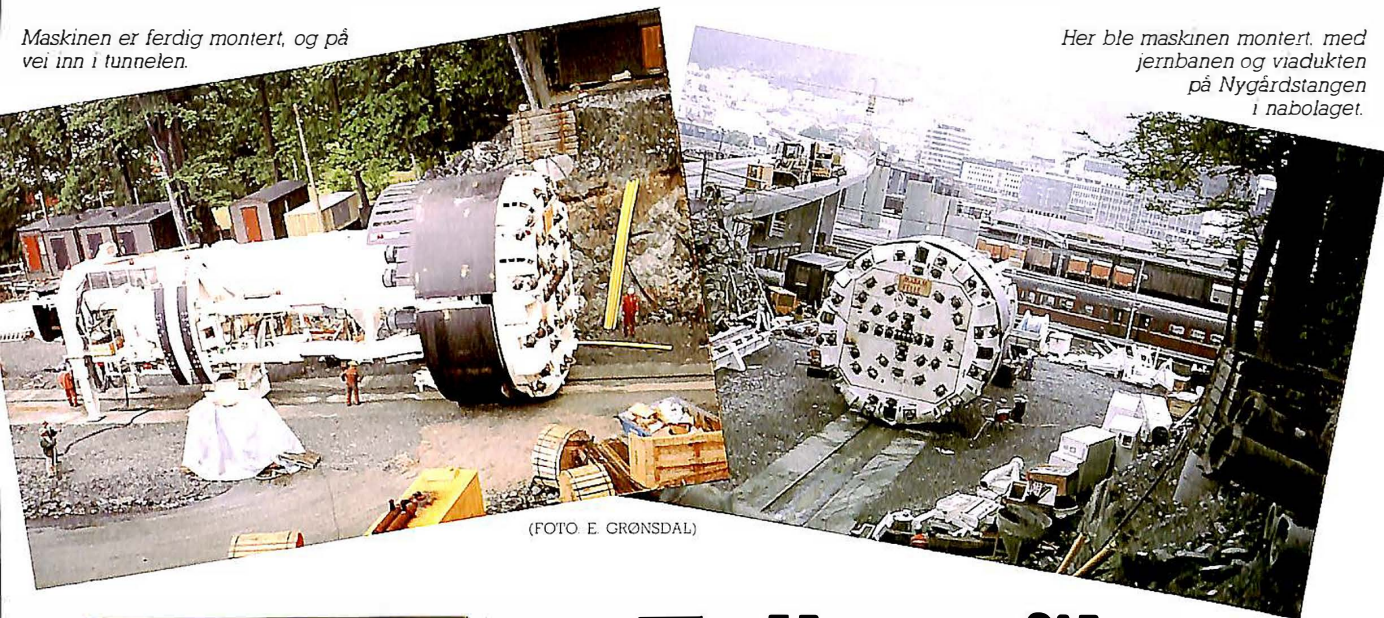
Inne Rasmussen i stigen
 De blå sylindrene er
 noen av de elleve moto-
 rene som driver boret-
 hodet

(FOTO E. GRØNSDAL)



Maskinen er ferdig montert, og på vei inn i tunnelen.

Her ble maskinen montert, med jernbanen og viadukten på Nygårdstangen i nabolaget.



(FOTO E. GRØNSDAL)

Stor interesse for et spennende prosjekt som ser ut til å gå svært bra nå når de første barne-sykdommene er overvunnet.

Fullprofil-maskinen i full gang!

AV NILS H. SELLEVOLD

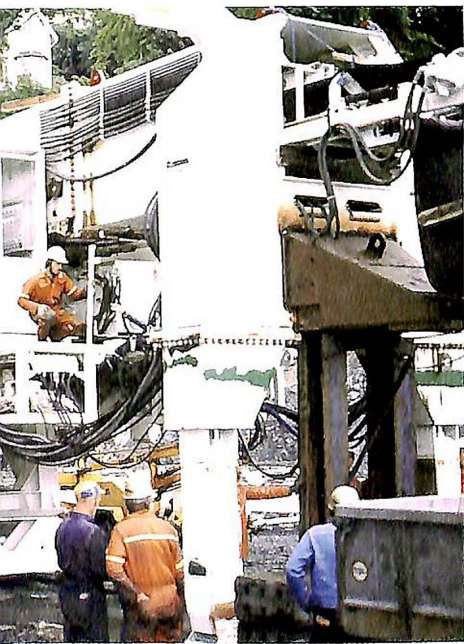
Det vil være kjent for de fleste at Vegvesenet har anskaffet seg en såkalt fullprofilboremaskin for å bore ut tunnelene gjennom Fløyfjellet. Maskinen som er leid inn av et amerikansk firma, ankom Bergen den 2. juli i år med båt fra USA. Selve maskinen, som veier ca. 500 tonn, ble kjørt i deler til riggområdet ved Kalfaret, og monteringsarbeidet ble satt i gang straks. Det er Vegvesenets egne folk som har montert maskinen, men arbeidet er utført under ledelse av folk fra leverandøren.

Bakriggen på maskinen, som har som hovedoppgave å ta i mot massene som blir boret ut, er bygget på Henriksen mekaniske verksted i Tønsberg. Montering av bakriggen ble påbegynt da selve boremaskinen var ferdigmontert og dradd inn i tunnelportalen.

Montering på stedet

Monteringsarbeidene har stort sett gått etter planen, og

maskinen sto klar til boring på stuff den 12. september. Alle forarbeidene som var nødven-





Sigbjørn Smådal demonstrerer «smutthullet» der man kommer seg fram for å skuite kultere på borehodet.

(FOTO E. GRØNSDAL)

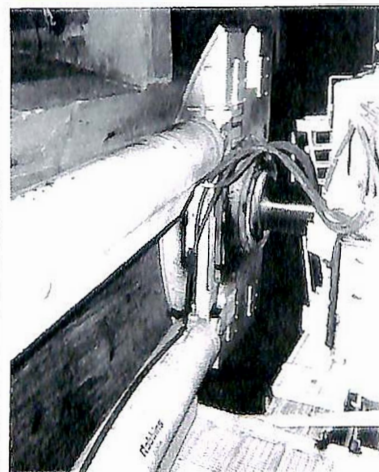
en glede å registrere at både folk fra leverandøren, og først og fremst Vegvesenets egne folk, har gått løs på problemene og brukt oppfinnsomhet til å gjøre de nødvendige endringer på selve utstyret, og også på rutinene, slik at det hele fungerer tilfredsstillende. Det er nok ennå problemer som må løses, og det vil ganske sikkert oppstå nye problemer som vi ennå ikke har truffet på eller har tenkt over. Men på bakgrunn av det som vi har erfart hittil, er det ingen grunn til å tro at ikke vi skal mestre det som måtte dukke opp av vanskeligheter.

Enorm interesse

Det har selvfølgelig vært stor interesse for denne tunnelboremaskinen, både innad i Vegvesenet og fra publikum ellers. En lang rekke skoler, foreninger og offentlige institusjoner har bedt om å få en orientering

Bildet viser den ene av spennskoene som spenner tak i fjellveggen under boringen og bidrar til å gi godt nok press på borehodet.

(FOTO E. GRØNSDAL)



dige, var da utført, blant annet var det støpt betongfester for fastspenningsskoene, slik at maskinen kunne begynne å arbeide. Det var selvfølgelig også lagt fram nødvendig strømforsyning, ventilasjon og vannforsyning.

Det var med stor spenning at maskinen ble satt i gang den 12. september kl. 16.00, og det var mange forventningsfulle ansikter å se, både blant arbeidsfolkene og en del tilskuere.

Stor spenning

Etter at den første spenningen var utløst, viste det seg at maskinen fungerte slik som vi hadde ventet. Etter å ha boret en kort stund ble borehodet trukket tilbake og stoffen ble inspisert. Det var et imponerende syn, med den store, runde stoffen med tydelige merker på hvordan kutterne hadde skåret inn i fjellet.

Det er alltid spennende når man tar i bruk ny teknologi, og det er mange spørsmål som blir stilt før et slikt utstyr kommer i gang. Det som spesielt var interessant å registrere på det utstyret vi har leiet til Fløyfjellet var hvordan bakgrunnen ville fungere. Bakgrunnen er

bygget for å kjøre massene ut med lastebil, og dette systemet er det eneste som er bygget i verden. Det normale ved fullprofildrift er at massene blir kjørt ut med vagger (på skinner). For at bilene som kjører massene ut skulle ha en brukbar kjørebane, blir en del av den oppborete massen lagt ut i tunnelen ved hjelp av en utleggerbjelke. Dette er også et helt nytt opplegg, og det var også spennende å se om dette ville fungere tilfredsstillende. Likeledes har heller ikke framdriftssystemet på bakgrunnen, som for øvrig fungerer uavhengig av tunnelboremaskinen, eller silosystemet vært prøvd tidligere.

Barnesykdommer

Det har selvfølgelig vært mange barnesykdommer som vi har mattet overkomme. Det har vært nødvendig med en del justeringer av utstyret og tilpassing av bruken til de forholdene som vi møter i Fløyfjellet. Dette var ventet, men det er selvfølgelig spennende å se om problemer som oppstår kan løses raskt, slik at man kan få gjort nødvendige forbedringer eller justeringer. Det har vært

og en befaring i Fløyfjellet hvis dette lar seg gjøre. Vi har valgt å legge forholdene til rette slik at så mange som mulig skal få anledning til å se på tunnelboremaskinen. Det ble like etter oppstarten arrangert en pressekonferanse med befaring, og det er senere utarbeidet et informasjonsopplegg som vi kjører besøkende igjennom. Dette inkluderer selvfølgelig et besøk fram på maskinen. Alt dette gir oss en anledning til å vise et bredere publikum noe av det som Vegvesenet driver med, og vi tror at dette er meget god PR for Vegvesenets drift. Jeg tror også det er inspirerende for de som arbeider med dette prosjektet, fra anleggsledelse og til arbeidstakerne på maskinen, at det er så stor interesse for dette, og det inspirerer til en innsats som vi kan være kry av å vise fram.

Stor inndrift

Borearbeidet begynte i en skiferbergart som vi hadde regnet med skulle være forholdsvis lett å bore i. Dette har vist seg også å være tilfelle, men en del soner med hardere bergarter i skiferen har også vist oss at maskinen er fullt i stand til å gå igjennom harde bergarter som vi kommer til å møte når vi nærmer oss Sandviken. Inndriften har naturlig nok vært nokså ujevn i innkjøringsperioden. Det er selvfølgelig nødvendig å bli kjent med utstyret og komme inn i rutine, og stoppene som har vært pga. justeringer og forbedringer har selvfølgelig redusert tiden som maskinen har boret på. Men etter hvert regner vi med at de fleste barsyktommene er lukket vekk, og at vi kommer inn i en rutine som gjør at vi skal kunne bore ca. 50% av tiden som er tilgjengelig. Det resterende tidsforbruket vil gå med til skifting av kuttere og til vedlikehold og reparasjoner. En utnyttelses-

grad på mellom 50 og 60% er kanskje i overkant av det som er det normale for slike maskiner, og det bør være et realistisk mål for oss. Med en slik inndrift regner vi med at vi vil bore gjennomsnittlig ca. 100 m pr. uke. Hittil har den største daginndriften vært opp mot 30 m. Det blir arbeidet 108 timer pr. uke på 3 arbeidsgjenger, og dersom vi skulle få en inndrift opp mot det maksimale hver dag, ville vi kunne øke hastigheten på inndriften nokså drastisk. Men dette er det ikke realistisk å regne med over et lengre tidsrom.

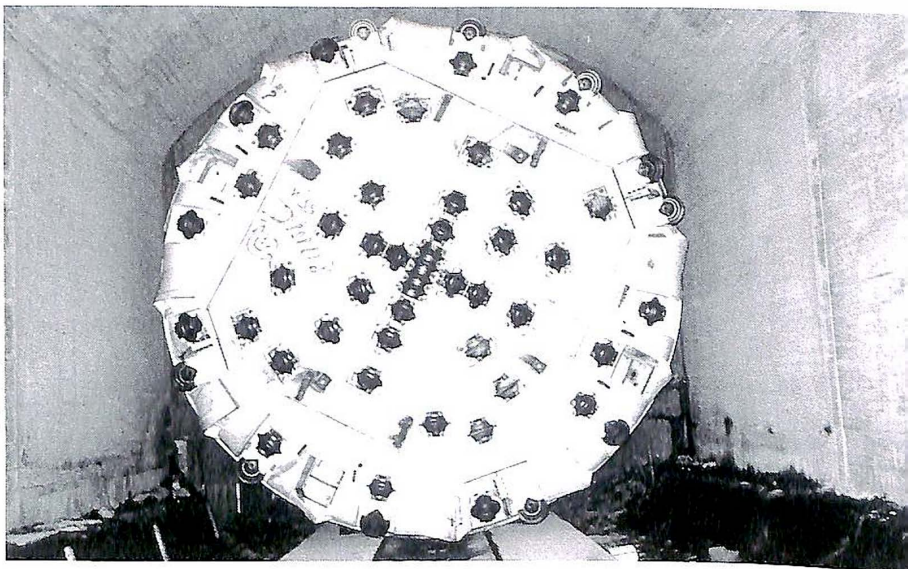
Flott resultat

Tunnelboremaskinen lager en glatt og svært fin overflate i

på stoff på grunn av fjellets skiferige karakter.

Med den inndriften vi håper på, regner vi med at den første tunnelen skal være ferdig i løpet av høsten 1985. Massene som tas ut, blir brukt til veibygging i Bergensområdet, det meste som fylling i Nordåsvanet på den framtidige innfartsveien til Bergen fra sør. Den siste av tunneltubene håper vi vil kunne være ferdig boret i første halvdel av 1987.

Vi er ennå på et tidlig stadium av tunnelbyggingen under Fløyfjellet, men hittil ser det ut som om arbeidet går etter planen. Det vil ganske sikkert dukke opp problemer underveis, og vi må være forberedt på at det kan skje ufor-



Fullprofilmaskinen er på plass i den ferdigstøpte portalen til Fløyfjellstunnelen.

(FOTO E. GRØNSDAL)

tunnelen. En slik måte å drive tunnel på produserer ikke de spenningene som normalt oppstår i fjellet ved konvensjonell drift, og den perfekte sirkelen gjør at tunnelen er veldig stabil, slik at det er lite sikring som er nødvendig. I tiden vi nå har drevet, er det satt opp noen få bolter, og det er mulig at noe må sikres med sprøytebetong. Dersom denne tunnelen skulle vært drevet konvensjonelt, må vi regne med at det ville vært nødvendig å støpe

utsette ting med tunnelutstyret. Men alt i alt er jeg overbevist om at vi både ut fra erfaringene vi høster, ut fra den inspirasjonen det ligger i å bruke en ny teknologi, og ut fra den positive omtale som dette prosjektet får, har gjort et riktig valg med hensyn til driftsform og teknologi.



Fra møtet på Stord første dagen. I forgrunnen Bjørg Hestdal og Lars K. Alsaker.

Samarbeid og koordinering over avdelingsgrensene og informasjon mellom vegkontorets folk og de ute i driften er hovedmotivet for møtene som søndre distrikt avholder to ganger årlig.

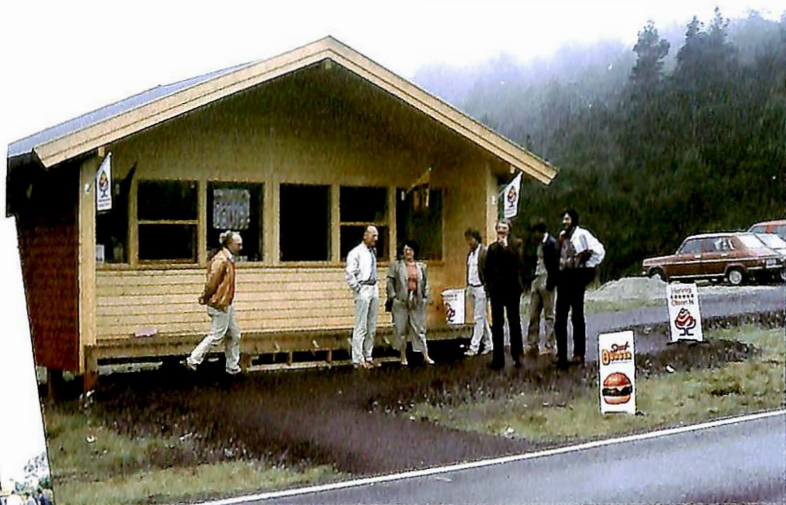
På det 8. distriktsmøtet som ble avholdt 21. og 22. aug. d.å. var representasjonen større enn vanlig. Foruten de som til daglig jobber i søndre distrikt på plan, anlegg og vedlikehold, var administrasjonsavdelingen godt representert. Tilsammen var vi rundt 30 personer samlet på Stord Motorhotel første dagen.

Sunnhordlandstur med praktisk utbytte

Søndre distrikt har gjennomført samarbeid over avdelingsgrensene i videste forstand

Samlet foran den nye kiosken på Skjersholmene ser vi fra v. A Instebø, K Birkefjell, B Hestdal, N. Høysæther, P. S Myhren, S. Walle og L. Tveit

Siste innspurt på Sundfjell-Fjonn vurderes (FOTOS P. S. MYHREN)



P. S. Myhren innledet med å skissere hovedtrekkene i vegplanen 1986-89 og 1990-93. Kjell Hisdal, som er leder for søndre distrikt, plan, fulgte opp med å ta for seg den delen av vegplanen som omhandler distriktet. Nøkkeltall om bevilgningsstørrelser, trafikk- og ulykkesstatistikk og (luftige) prosjekter etter 1993 er stikkord i denne sammenheng. Hisdal er godt fornøyd med plansituasjonen i distriktet — ja faktisk har de klart å opparbeide en liten planreserve.

Eitersom en stor del av ferjenettet i fylket trafikkerer søndre distrikt, var det avsatt tid til et innlegg om ferjedriften i Sunnhordland. Bjørg Hestdal som er saksbehandler på ferjesaker, holdt et informativt innlegg om forholdene for ferjedriften i dag og forventede endringer i kommende år.

A.W. Epland som er distriktsleder på anlegg ga ris og ros til de ulike avdelinger for samarbeid over avdelingsgrensene. Reidun Nordgulen som er saksbehandler for omklassifisering av veger, ga oss en innføring i hvordan de ulike prosedyrer er når en veg skal skifte status. Hun tok for seg både veglovens bestemmelser og den interne og offentlige behandling i slike saker.

Malvin Holsen som fram til 1. okt. var leder for maskinavdelingen ga synspunkter på anlegg og vedlikeholds bruk av maskinparken. Selv om maskinene «humper og går», kunne nok utnyttelsen vært bedre. Han mente også at maskinkjedene i mange tilfeller er feil dimensjonert, noe som i sin tur får konsekvenser for effektivitet/produktivitet. Hans ønske for framtiden er at dialogen mellom maskinavdelingen og brukeravdelingene blir bedre både når det gjelder prissetting og hvilke maskiner som skal kjøpes inn.

Den mer teknisk pregede

delen av konferansen ble ivaretatt av representanter fra konsulentfirmaet Ing. Bruer A/S. Arne Sørli hadde innlegg og viste film om skumplast (ekspandert polystyren) i vegfyllinger. For denne skribent som ikke har teknisk bakgrunn, er det nok mulig at viktige poenger gikk tapt. Slik jeg forsto det er skumplast et velegnet materiale å bruke ved oppbygging av vegfyllinger når grunnforhold (eks. leire) gjør at vekten på fyllingen er avgjørende for setningsforhold. Ved bruk av skumplast blir belastningen på grunnen mye mindre enn ved tradisjonell steinfylling. Dette gjør at setningene i vegen blir betraktelig redusert. Investeringskostnaden er nok høyere enn ved tradisjonelle materialer, men tar en i betraktning reduserte vedlikeholdskostnader, vil det på lang sikt være lønnsomt. Norge er et foregangsland på området, og filmen viste eksempler på vellykket bruk av skumplast.

Per Pedersen tok for seg materialvalg på stikkrenner og rør. Hans utgangspunkt var at

anleggsfolk i liten grad eksperimenterer med valg av materiale. Svært ofte velges tradisjonelle betongrør. Etter Pedersens mening var det penger og tid å spare ved til enhver tid å vurdere de ulike kulvertmaterialer som finnes. Ut fra tre kriterier (innkjøp/transport, legging/omfylling, varighet) har han foretatt en analyse av betong, plast og stålrør. Hans konklusjon er at både plast og stål er mer økonomisk enn betong og at forskjellene øker med voksende diameter på rørene. Visse forbehold må tas. Rabatter på betong var holdt utenfor. Plast og stål er relativt nye rørtypen i Norge. Hvor lang levetid disse materialene har i forhold til betong er noe usikkert. Erfaringene er imidlertid gode.

Andre dag av distriktsmøtet gikk med til befarings av ulike anlegg i distriktet. Bl.a. besøkte vi anlegget Sundfør-Fjon. Dette er et samarbeidsprosjekt mellom Hordaland og Rogaland fylker og når dette leses er anlegget offisielt åpnet.

Irene Leknessund

Brev til Hordaland vegkontor i oktober:

Vedr. asfaltering Lars Hillesgt.

Bilorganisasjonenes Trafikkråd i Bergen har med glede konstatert at ujevnhetene i Lars Hillesgt. ikke lenger eksisterer.

Derved er også mulighetene for en bedre flyt i den trafikken som passerer gjennom dette gatestykke til stede.

Trafikkrådet vil gjerne gratulere med gjennomføringen av dette arbeidet.

Med vennlig hilsen
Bilorganisasjonenes Trafikkråd i Bergen

Rolf Imstal (s.)

formann

Systematisk lederrekruttering i vegvesenet?

AV MARGRETE AXELSEN

Lederansvar

Prosjektgruppa ser det som et lederansvar å øke rekrutteringen av kandidater til ledige lederstillinger. Enhver leder har ansvar for å rekruttere medarbeidere til sin enhet, og for opplæring og utvikling av disse medarbeiderne både for nåværende og fremtidige oppgaver. I dette ligger også utvikling av kommende ledere for egen og andre avdelinger.

Det skjer en utvelgning av potensielle ledere også i dag. De fleste som sitter i lederstilling, har gjort seg opp en mening om sine medarbeidere, og vet eventuelt hvem som vil egne seg som leder. Hvilke premisser som legges til grunn kan være forskjellig. En person kan være faglig dyktig, arbeide selvstendig, ta beslutninger eller utmerke seg på andre måter. Vi skal heller ikke se bort fra «tryne-faktoren»

Det som kjennetegner metodene i dag, er at de blir noksa tilfeldige. En som ønsker å bli leder, vil være avhengig av at han/hun jobber et sted hvor vedkommende får lov til å utfolde seg og vokse med arbeidsoppgavene. Han/hun er avhengig av å ha en overordnet som aksepterer visse ambisjoner og er villig til å oppmuntre sin medarbeider. Muligheten finnes også hvis man jobber i nærheten av en leder

på høyere nivå som vet å sette pris på en medarbeiders dyktighet.

Dersom vi får et system for lederrekruttering er det viktig at det

- blir akseptert av medarbeidere på alle nivå (også lederne)
- tiltrekker medarbeidere som vil utvikle seg
- øker presisjonen i utvelgelsen (gir større sikkerhet for at vi velger «riktig»)
- sikrer en variert sammensetning av ledergruppene, som kan ivareta lederoppgavene og imøtekomme de krav som stilles

Arbeidsforhold og klima

En viktig betingelse for å få til et brukbart rekrutteringssystem er å legge arbeidsforholdene til rette i organisasjonen og skape et gunstig klima for et slikt system. Det vil si at vi må ha en organisasjon som tolererer identifikasjon og utvikling av lederemner. For å få dette til — og akseptert av de ansatte — må man skape full åpenhet om hvilke kriterier som gjelder ved uttaking, slik at de ansatte forstår hvorfor noen er aktuelle kandidater og andre ikke. Det må dessuten avklares hvordan man vil forholde seg overfor dem som ikke slipper gjennom vurderingene eller

Her fortsetter orienteringen omkring rapporten «Veiledning i lederrekruttering», som i vår ble sendt ut til høring i vegvesenet. Forrige artikkel var «Hvilke kvalifikasjoner bør vi kreve av våre ledere?»

Hvordan bør lederrekrutteringen foregå, og hva er nødvendig for å drive systematisk lederrekruttering? er spørsmålene som stilles her.

eventuelt ikke innfrir forventningene.

Det stilles større krav til ledere i dag enn tidligere, og en stor organisasjon som vår burde gi spillerom for personlig initiativ og utviklingsmuligheter for de ansatte, men vi utnytter disse mulighetene for dårlig. Slik organisasjonen fungerer i dag har vi nok lettere for å akseptere tilpasningsdyktige folk fremfor personer med initiativ og handlekraft.

Dersom vi vil endre dette, og bygge opp en mer fleksibel organisasjon — som sannsynligvis er nødvendig — vil det kreve en annen ledertype enn i dag. Det vil bety at vi i større grad må finne personer med initiativ og handlekraft. Det finnes nok en del mennesker i vår organisasjon som har lyst til å prøve seg på nye utfordringer, men er redde for «å stikke seg frem». Den som markerer seg, har lett for å bli møtt med negative sanksjoner.

Vi trenger ledere som kan skape et miljø som fremmer samarbeid. Lederen må være i stand til å bruke ressursene hos sine medarbeidere og kunne respektere andres meninger. Dette betyr ikke at man på noen måte fratrer en leder det overordnede ansvar. Medarbeiderne må føle seg trygge nok til å kunne gi uttrykk for sine meninger både i faglige

og administrative spørsmål. Tjenestemannsorganisasjonene må også bidra til en utvikling i retning av større åpenhet og bedre klima for rekruttering av ledere.

Identifikasjon av lederemner

Identifikasjon av lederemner vil være en naturlig del av lederrekrutteringen. Enhver leder bør regelmessig og systematisk foreta en vurdering av sine medarbeidere med henblikk på utvikling og kvalifisering til lederoppgaver. Det vil si at en leder må

- finne kandidater som gjerne vil bli ledere
- vurdere deres muligheter/skikkethet som ledere
- dyktiggjøre sine medarbeidere
- oppfordre kvalifiserte folk til å søke ledige lederstillinger

En forutsetning for å være/bli en god leder er at man har lyst til å være leder. Han/hun må ha et ønske om å øve innflytelse. Dette er en lederegenskap i seg selv, som er helt nødvendig. En person som har ambisjoner, påtar seg gjerne oppgaver, tar initiativ, liker utfordringer. Vedkommende er dessuten klar over at en fremmelse ikke skjer automatisk — den må jobbes for.

Slike personer er ofte engasjert, har et åpent vesen, og er derfor lett å legge merke til. Vanskeligere er det med dem som er mer tilbakeholdne og trenger noe mer tid. Klimaet i organisasjonen er også med på å bestemme hvordan man oppfører seg. Det er ikke alltid akseptert å ha ambisjoner. I slike tilfelle blir det lederens oppgave å finne ut hva medarbeideren egentlig vil.

Som nevnt foran er ønsket om å bli leder vesentlig. Men et slikt ønske kan bunne i flere forhold. Er personen primært opptatt av å få høyere lønn eller status, men ikke spesielt interessert i det ansvar og den myndighet som er tillagt stillingen, er det neppe noe lederemne man har foran seg.

Dersom det er tydelig at vedkommende vil øve innflytelse, ta ansvar osv., må man vurdere om vedkommende er skikket eller kan dyktiggjøre seg til å påta seg lederansvar. Vi må da ta utgangspunkt i de kvalifikasjonskravene vi har satt opp for stillingen. Som nevnt i forrige artikkel består disse av utdanning, praksis og personlige egenskaper.

Aktuelle lederkandidater må til enhver tid være orientert om hvilke vurderinger ledelsen gjør. En måte å gjøre det på er

Endringar på leiarplan

To av avdelingsleiarane våre har funne seg andre arbeidsplassar og har forlate oss sidan i sommar.

Først takka Malvin Holsen for seg i oktober, då han gjekk over i ny stilling i Statoil.

Lars Kleppe har teke over som leiar for maskinavdelinga etter Holsen. Dei fleste



Lars Kleppe er blitt ny leiar for maskinavdelinga

(FOTO E. GRØNSDAL)

vil kjenne Kleppe frå før. Han har vore tilsett ved maskinavdelinga på vegkontoret i om lag tre år og har til no hatt ansvaret for maskindrifta. Tidlegare har han vore tilsett ved Sogn og Fjordane vegkontor og sist ved Oppland vegkontor, der han hadde ansvaret for verkstaddrifta før han kom vestover.

Også på planavdelinga er det skjedd endringar denne hausten. Anders S. Moen dreg attende til Møre og Romsdal vegkontor etter å ha vore hos oss i to år. Der skal han som leiar for ein utgreiingsseksjon som tek seg av meir langsiktige oppgåver, gi seg i kast med store prosjekt som fastlands-sambandet til Vigra og til Kristiansund. Begge er basert på løysingar med tunnel under fjorden, sambandet til Kristiansund også kombinert med to store hengjebuer.



Anders S. Moen mottok gave frå planavdelinga, som vanleg representert av Magnus Follevåg.

(FOTO E. GRØNSD. A.)

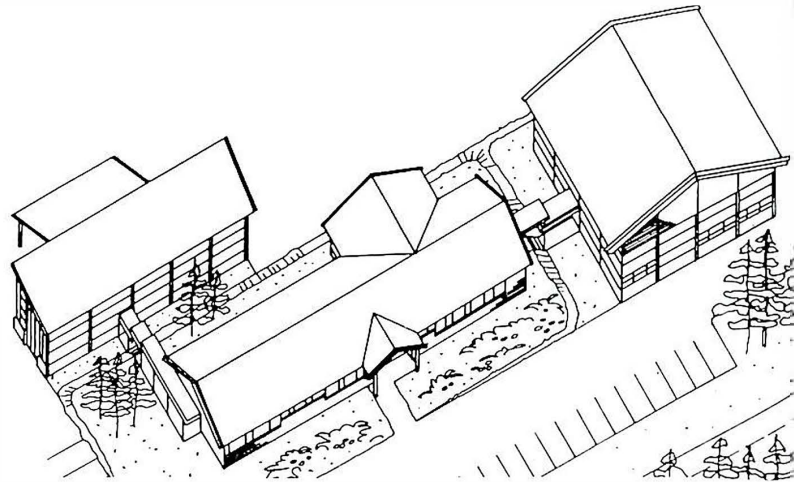
Om det er spaninga ved å vera med på slike prosjekt som dreg han attende til heimfylket, skal vera usagt, men i alle høve vert han no «konkurrent» om midlane til dei store prosjekta som er i emning her i fylket, Salhusbrua og Askøybrua. Veg i Vest skal ikkje kommentera det, men veit ikkje om vi akkurat kan ønskje Moen lykke til, heller. I skrivande stund veit vi ikkje kven som har fått stillinga som plansjef etter Moen. Røa



Kontorbygget er kome lengst, og ser nesten ferdig ut utvendig (i slutten av oktober)

(FOTO T LUNESTAD)

Slik skal veg- og biltilsynsstasjonen på Voss bli. I midten ligg kontorbygget, i v kontrollhallen for biltilsynet og til høgre verkstad-/lagerbygning



Voss veg- og biltilsynsstasjon

Bygginga av den nye veg- og biltilsynsstasjonen på Børmoen på Voss er no kome godt i gang.

Bygginga starta i mai i år og stasjonen skal etter planen vera klar for innflytting til fellesferien neste år.

Som navnet seier er dette ein felles stasjon for vegarbeidsdrifta og biltilsynet, og dette er første stasjon av dette slaget som blir bygd her i fylket.

Sjølve stasjonen er delt i 3 bygningar, bundne saman av overbygde gangveggar.

Kontorbygget har i 1 etasje

eit areal på 435 m² og i kjellaren eit areal på 150 m². Kjellaren skal innehalda gardero-bar/dusjar, tilfluktsrom og tekniske rom. I 1. etasje blir det resepsjon, kontor, spiserom og sanitærrom.

Verkstadbygget har eit areal på 388 m² og inneheld verkstad, kaldtlager, kontor for laggermann/mekanikar og sanitærrom. Bygget blir reist av søyler og gitterdragarar av stal med ytterveggar av leca-element.

Kontrollhallen for biltilsynet har ei grunnflate på 191 m² og inneheld kontroll-løp for laste-

og personbilar, kontrollgrav, skriveplass og sanitærrom. Inn-til kontrollhallen ligg bilvekta, som er overbygd. Også her er reisverk av stal med ytterveggar av leca-element. Samtlege bygg har saltak med skikkeleg fall.

Tomta er brutto på ca. 17,5 mål og er leigd av Forsvaret, som eig området.

Prisoverslaget for stasjonen, inklusiv utvendig arbeid, var ved byggjestart på kr. 10,6 mill., og pr. i dag ser dette ut til å halda.

T. Lunestad

gjenom medarbeidersamtaler. I slike samtaler vil man også få rede på medarbeiderens ønsker og fremtidsplaner.

Utvikling av medarbeidere

Det stilles flere krav til lederne når man skal gjennomføre systematisk utvikling av medarbeidere. Dersom en medarbeider ikke lykkes i å gjøre den jobben han/hun har fått, må lederen spørre seg selv

- Er medarbeideren kommet på rett plass?
- Mangler han/hun de nødvendige kunnskaper eller ferdigheter?

— Gir jeg han/henne anledning til å opparbeide den kompetanse som trengs?

— Er jeg interessert i medarbeiderens fremgang, og lar jeg han/henne få del i mine egne kunnskaper og erfaringer?

— Oppmuntrer jeg medarbeideren til videreutdanning?

En leder skal fungere som en læremester. Vi har hittil lagt relativt liten vekt på denne siden av lederfunksjonen. Det vil stille krav m.h.t. disponering av egen tid og planlegging, og ikke minst en bevisst holdning til lederutvikling. Dette innebærer at lederen selv stadig

må være underveis — dvs. utvikle seg videre. Han/hun må også kunne akseptere at en medarbeider etter en tid kan bli dyktigere enn vedkommende selv.

Utviklingsplaner

Det bør legges opp en utviklingsplan ut fra medarbeiderens utviklingsbehov. Denne må både leder og medarbeider følge opp, og det må seites av tid og ressurser til utvikling i jobben — i form av utfordrende arbeidsoppgaver og gradvis økt ansvar og myndighet.

Lederen må hele tiden vur-

— Vi har venta mest eit hundre år, vart det sagt i sangen som var skriven til opninga av anlegget Sundfør-Fjon den 27. september i år. Vel, etter det Veg i Vest har fått opplyst, skal det ha lege føre planar om å byggje veg her i minst 35 år, men det er jo ikkje så lite det heller.



Grensesprengjande samarbeidsprosjekt

Veganlegget Sundfør — Fjon opnar nye vegar i vid forstand

Mange folk, med Sveio-buar i fleirtal, hadde møtt fram ved den nye grensesteinen mellom Rogaland og Hordaland.

(FOTO P. S. MYHREN)

Samarbeidsprosjekt over fylkesgrensene har til no ikkje vore so vanlege, men i sør let det seg gjera, ser det ut til. Vegen Sundfør-Fjon er eit re-

dere hvordan medarbeideren utfører sin nåværende jobb. Man skal helst «vokse ut av» sin gamle jobb før man får en forfremmelse. Vi må dessuten hele tiden være klar over at selv om en medarbeider har potensiale i seg til å bli leder, rykker ikke vedkommende opp automatisk. Det vil fortsatt være konkurranse om lederstillingene.

Opplæringsbehovet vil øke vesentlig når Vegvesenet setter i gang systematisk lederkruttering. Dette vil stille krav til ledelsen og opplæringspersonalet, både ved vegkontorene og i Vegdirektoratet. Opplæringen vil dessuten koste penger og må oppprioriteres i forhold til i dag. Imidlertid må denne type tiltak ikke først og fremst sees som kostnader, men som en investering for å få

en mer effektiv og produktiv virksomhet.

Hva gjør vi med medarbeidere som ikke egner seg til lederstillinger?

Vi har et begrenset antall lederstillinger — ikke alle kan bli ledere. Neppe alle er interessert heller. Men alle medarbeidere bør få samme muligheter til samtaler (medarbeidersamtale) med sine ledere om arbeidsoppgaver, arbeidsforhold og eventuelle utviklingsmuligheter.

Et annet problem som kan dukke opp er medarbeidere som har lyst og ambisjoner til å bli ledere, men hvor en overordnet vil frarå dette. Dette må tas åpent opp, og det blir ingen lett samtale. Men dersom man har bygget opp et godt og

åpent forhold mellom medarbeider og leder, f.eks. gjennom en viss tid med medarbeidersamtaler, burde ikke oppgaven være uoverkommelig. Det hører med til lederansvaret å ta opp også slike vanskelige saker.

Vi må nemlig unngå at medarbeidere opplever at de etter flere års tjeneste i Vegvesenet søker på en lederstilling som de mener å være kvalifisert til, og får beskjed om at de ikke egner seg som leder. Vedkommende har kanskje aldri fått noen forståelse av dette, for slikt blir det vanligvis ikke snakket om.

En annen sak er at det bør bygges opp alternative karriereveger. Personer som ikke er interessert i å bli ledere, må også få muligheter til faglig utvikling og «lønn for strevet»

Vegvesen-folk i f npussen.

sultat av godt gjennomført samarbeid, der Rogaland vegkontor har hatt ansvaret for planarbeidet, medan vegvesenet i Hordaland har hatt anleggsdrifta. I utgangspunktet var det meininga at kvart fylke skulle byggja for 50 prosent av kostnadene, men av praktiske årsaker vart ein samde om at Hordaland skulle byggja heile strekninga, m.a. av di dette fylket kom i gang med arbeidet først. Rogaland vegkontor har likevel levert opprettingsmassar og stått for legging av olje-grusdekke. Samarbeidstanken vart ytterlegare streka under ved den offisielle opninga av vegen, d  fylkesordf rarane i Rogaland og Hordaland, Lars Vaage og Ole Dramdal, kl pte snora samstundes attmed den splitter nye grensesteinen mellom Rogaland og Hordaland.

Fylkesordførar i Hordaland Ole Dramdal (t.v.), og fylkesordførar i Rogaland, Lars Vaage (med ryggen til), kl pper kvar sin del av det raude bandet og markerer med det at det er opna eit nytt vegsamband mellom dei to fylka.

(FOTO P. S. MYHREN)



Den nye vegstrekninga er 4,2 km lang. Av dette ligg 3,6 km i Hordaland og berre 600 m i nabofylket. Framleis star det att 2,5 km på Rogaland-sida f r vegen held same standard heilt fram til han kryssar E 76 i V g. Dette arbeidet skal Rogaland vegkontor ta på seg i 1985.

I dag er det i første rekkje Sveio-buane og sunnhordlendingane som har nytte av den nye vegen. Trafikk som skal inn på E76 frå desse områda, eller omvendt, sparar no 26,8 km på at dei slepp   køyre om Haugesund. På lengre sikt vil den nye vegen truleg også få mykje   seie for nord-sør-sambandet mellom Bergen og

Stavanger. Vegen kortar ned avstanden til Kårstø fr  nord, noko som allereide i dag tel i samband med oljeverksemda i dei to fylka, og som kan få endå meir   seia når ein gong det nye ferjesambandet over Kårstø og Bokn og fram til Stavanger kan bli ein realitet.

Arbeidet på anlegget tok til i september 1983, arbeidet har vore utført i eigen regi, og fr  to til seks mann har vore i arbeid her, medan maskinar m.m. er innleigde. Anleggs-kostnadene ligg kring 10 millionar kroner.

Og for dei som likar slikt, tek vi med nokre vers av sangen til opninga av veganlegget Sundfør-Fj n (han hadde i alt 11 vers)

*Her sit benka bad Hordar og Ryger,
folkevalde fr  nord og fr  s r —
som vil feira den vegen som smyer
seg så vakkert fr  Fj n og til Sundfør.*

*Styresmakter og tenesteinener
trutt har planlagt og har revidert
Ikkje trui vi det er mange som kjenner
tal på sider som er protokollert.*

*Mang ei økt og ein haug dokumenta
ligg det bak resultatet på ivers
Beg e fylka tok del og avventia —
det tok tid   fors ra ein travert.*

*Gamle draumar er vortne reelle —
planarbeidet er nemmeleg slutt.
Framtidsdrifta vert sak f r vegstellet
-dynamitten i dag er festsalutt.*

*Den politiske mølla er ferdig,
alle steinane er no på plass
Vi har fått oss eit anlegg så verdig,
Tysv er Sveio-direkten i full d ss!*

7 km opna på Bulken — Dale

Når vegen er ferdig i 1992, vil det korta inn avstanden Bergen — Voss med vel 14 km.

I oktober vart første delen av den nye stamvegen mellom Voss og Dale opna for trafikk. I alt stod då 7 km. veg ferdig mellom Bulken og Saghaug, medan strekninga til næraste målet, Evanger, i alt er 11,1 km. Dit står det altså vel 4 km att.

Frå Evanger er det så 10,5 km vidare til Bolstad, og derifrå 11 km til Dale.

Det er eit stort anlegg Per Øyvind Ohnstad driv i dalbotnen langsmed Vosso, og eit anlegg mange har venta lenge på. For det første har vegen til Evanger i lang tid vore illgjeten på grunn av den dårlege standarden, og for det andre har ikkje vegen fram til Voss vore den enklaste heller. Mange vågar ikkje gje seg i kast med den smale og bratte Bergsdalen, og det fell svært langt å ta heile vegen om Granvin. Også ved Granvin finst det dessutan parti med smal og dårleg veg.

Nyttar jernbanelinja

No vert det altså betre, først for Evanger-folk. For om ein ser seg ferdig med vegen til Saghaug, så går arbeidet for fullt vidare mot Evanger. Der står no to større bruer for tur, ei på 110 m og ei på 50 m., som skal erstatta den gamle brua på Evanger. Mellom Evanger og Vassenden har så vegvesenet inngått eit make-sifte med NSB og har teke over ca. 7 km. gamal jernbanetrasé, der Bergensbanen går i dag. Mellom Vassenden og Bolstad vert det bygt heilt ny

Anleggsleiar Per Ø. Ohnstad syner fram ein del av den nye vegen mellom Bulken og Evanger, der han smyg seg fint i terrenget langsmed Vosso.

(FOTO RØA)

veg, medan vi allierer oss med NSB mellom Bolstad og Dalseid att, og smyg oss opp på jernbanelinja. NSB har for tida også anlegg i gang i dette området, for å byggja ny trasé for toget.

Heile parsellen Bulken — Dale skal etter planen stå ferdig i 1992, opplyser Ohnstad til Veg i Vest.

Storanlegg

I utstrekning er det vel eit av dei lengste anlegga vi driv i fylket i dag, og nett det ser Ohnstad som ein føremon: — Det gjer det lettare å utnytte mannskap og ressursar maksimalt. Sjølv om vi gjerne skulle

«Tøft vestlandsterrang» kallar Ohnstad området der nyevegen mellom Bulken og Evanger går. I alt er det sprengt ut ca. 180.000 m³ fjell.

(FOTO RØA)



hatt litt større løyvingar, er det fint å driva eit storanlegg, meiner han. — Det er lettare å leggja planar i god tid og skaffa seg oversikt over behov og ressursar. — I dag har vi i alt 16 av våre eigne folk på anlegget, og nokre av våre eigne maskinfolk også. Vi har i alt seks eigne maskinar i drift, i tillegg til ein del leigemaskinar.

Mange omsyn å ta

Anleggsarbeidet tok til i oktober 1981, og sidan er det drive om lag 2 km. for året i eit nokså vanskeleg terrang. — Det er eit tøft vestlandsterrang, svært sidebratt og med svært mykje fjell. I alt er det sprengt ut ca. 180.000 m³ fjell, og det er teke ut nesten like mykje lausmassar, fortel Ohnstad, som reknar dette for eit nokså tungt anlegg. — Her er også mange omsyn å ta. For det første snor lokalvegen seg rundt den nye traséen. Bygdene langs Vosso har ikkje anna samband med omverda enn denne vegen (eller toget), så trafikken må gå her heile tida. Samstundes må vi heile tida ta omsyn til Vosso, som er den næraste og den vanskelegaste naboen vår. Det vert ikkje talt at det havnar stein i elva, da får vi fiskarane på nakken med ein gong, fortel Ohnstad. — Men elles må eg føye til at folk er svært glade for å få ny veg, og at vi m.a. ikkje har hatt særlege vanskar med å få grunn. Alle er svært positive til vegen, og dei merkar seg openbert at anlegget går fort og effektivt. — Skal vi halda fram med å skryte litt, så kan eg og nemna at vi har hatt entreprenør inne på ein del av anlegget. Eg tykkjer sjølv at det viser klart at vegvesenet

kan dette med å byggja i 15-20 m breidd, medan entreprenøren hadde vanskar her. Her er tydeleg skilnad på resultatet, og vi kan lett sjå kva vegvesenet har gjort og kva entreprenøren har utført.

Sementstabilisert berelag

Ohnstad er elles svært stolt av det sementstabiliserte berelaget som er nytta på den ferdige vegstrekninga, og som sparar vegvesenet for om lag 1 million kroner. — Det er jamnare enn penetrering, og vi sparar minimum ca. 100 kr. pr. meter, peikar Ohnstad på. — Vi har mykje grusmasse i linja, og denne har vi nytta både til oppretting og til berelag. Vi nyttar eit oljegrusverk, der grusen vert tilsett 4,5 prosent sement. Sidan vert den lagt ut med slede, komprimert, og høvla og justert til slutt, fortel Ohnstad. — Det gjev ein mykje finare og jamnare kurvatur, og vi er svært godt nøgde med dekket. Oppå vert det lagt enkel overflatebehandling. Det er første gongen denne metoden er prøvd her på Vestlandet, medan ein har hatt gode resultat med den i Oppland og Nordland. Det er elles ein mann fra Oppland som køyrer verket. Han har hatt ansvaret for blanding av alle massane der, og skulle soleis vera godt røynd i dette arbeidet.

— I haust var vi vel største brukaren av sement i distriktet her, trur Ohnstad. — Vi har nytta om lag 70 tonn sement for dagen, det vil seia om lag 3

bilar. Ca. 2000 tonn vart produsert pr. dag, og dette måtte leggjast ut straks. Så var også innsatsen og effektiviteten upåklageleg då Veg i Vest vitja anlegget.

Kortare til Voss

Strekninga mellom Dale og Voss vert i alt 43 km., og vil i alt korte inn strekninga mellom Bergen og Voss med 14,2 km. i høve til vegen over Hamlagrø. Det er venta at arbeidet på strekninga vidare mellom Bulken og Voss kan ta til i 1989. På den tida vil det berre stå att nokre småparsellar å utbetra på E 68, m.a. ved Vinje og Oppheim.

I alt er strekninga mellom Bulken og Dale kostnadsrekna til om lag 295 mill. kroner (i -83-kr.).

Utestasjonering ein føremon

Per Øyvind Ohnstad er elles den første utestasjonerte anleggsleiaren vi fekk her i Hordaland. Og som «småkonge i Vossaveldet» trivst han godt. — Eg ser det som ein stor føremon at anleggsleiinga er fast på staden. Dermed fell det lettare å få til eit godt samarbeid internt, og med andre etatar. Ikkje minst på det siste punktet finn eg stor skilnad som utestasjonert i høve til før. Det er atskillig enklare å få god kontakt med andre etatar no enn det eg har vore van med tidlegare, og det er til gagn både for oss og for andre.

Røa



Frå opninga av Tjoflot-vegen. (FOTO G. TUNESTVEIT)

Populær vegopning i Hardanger

Framleis kan vi markera opning av veg til veglause bygder her i Hordaland, og framleis er det ei glede å vera vitne til den store spaninga og forventninga som knyter seg til slike vegprosjekt. Vegen vert jo ofte eit «vera eller ikkje vera» for folk i veglause bygder. Kjem ikkje vegen, som dei oftast har venta og vona på i ei årrekkje, så trugar fråflyttinga eit utdøyande bygdesamfunn.

Slik er det ikkje lenger på Tjoflot i Hardanger. Fredag 28. september kunne den 9 km lange vegen fram til Tjoflot på Oksen-halvøya opnast offisielt — og grundig!

Det såg heller svart ut ei stund — etter at vegen var framme ved Djonno, minka løyvingane, og i ein periode var det berre eit par mann i arbeid på vegen. Det såg ut til at det kunne ta mange år før ein kunne ha von om å nå fram til den vesle bygda i vest.

Men, aldri så gale at det ikkje er godt for noko, vert det

sagt. I samband med sysselsettingsvanskane som oppstod i Indre Hardanger, vanka det sysselsettingsmidlar og -folk også på dette anlegget, og løyvingane vart auka, slik at vegvesenet kunne ha om lag 25 mann i arbeid dei siste par åra.

Ein del av desse har pendla frå og til Odda kvar dag, og det har vorte lange dagar for dei. Og kven hadde trudd at sju tyrkarar, tidlegare aluminiumsarbeidarar frå Tyssedal, skulle vera mellom dei som førte vegen fram til vekkgoymde Tjoflot?

Tjoflot-bygda har fått nærkontakt med omverda

Det bur i alt 24 personar langs den nye fylkesvegstrekinga mellom Djonno og Tjoflot. 17 av desse finn ein på fem gardar på Tjoflot, dei andre på Ulgenes og Vikanes. I alt 22 mill. kroner kosta det å byggja veg fram til dei. Det er dei vel unt, og det meinte truleg og fylkespolitikarane då dei valde å satsa på denne vegen. No kan dei nå omverda, for å handle, gå på skule, gå til doktor eller ta ein tur på kino, utan å vera avhengige av eigen båt. Og no er ikkje dei eldre lenger redde for å bli verande att åleine i den vesle bygda. Avstanden til Bruravik er 19,5 km, til Ulvik 29,5 km, og når den nye tunnelen kjem mellom Granvin og Vallavik neste år, vert det om lag 23 km fram til Granvin.

Det var fylkesordførar Ole Dramdal som klypte snora og opna Tjoflotvegen, og eit stort tal gjester var innbedne til skikkeleg bygdefest i skulehuset på Djonno. Men då hadde dei takksame bygdefolka allerede fleire gonger halde fest for arbeidarane som bygde veg fram til dei.

Aksjon Publikum hovedtema på Biltilsynets 10. fellesmøte

I helgen 5. til 7. oktober avholdt Biltilsynet sitt årlige fellesmøte på Solstrand Fjordhotell. Dette fellesarrangementet for biltilsynet i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane ble i år arrangert for 10. gang. Delta-gerlisten med 125 påmeldte og 11 innbudte gjester og foredragsholdere viser at møtene er blitt en tradisjon med stor oppslutning i etaten.

Av Gudrun Caspersen

Aksjon Publikum

Kontaktutvalget som står for arrangementet hadde i år lagt opp et program som angikk alle grupper ansatte i Biltilsynet. Store deler av møtet var viet årets Aksjon Publikum. Mal, virkemidler, muligheter og problemer ble gjennomgått, fra FAD's generelle målsetting og planer til hva som kan utrettes på den enkelte arbeidsplass. Prosjektleder Audun Korsvold fra FAD var invitert til å legge fram departementets planer og de hjelpemidler som her er tilgjengelige for de enkelte etater. Kontorsjef Barstad og førstekonsulent Kolbjørnsen ga uttrykk for Vegdirektoratets vurderinger av Biltilsynets spesielle forhold til publikum. Det ble også foreslått fremgangsmåte for hvordan vi kan innhente publikums syn på oss. I grupper fikk hver enkelt an-



ledning til å vurdere mulige og ønskelige forandringer på egen arbeidsplass.

Biltilsynet på Vestlandet har i de senere år arbeidet mye både direkte og indirekte for å bedre sitt forhold til publikum. En tilnærmet håpløs arbeids-

Biltilsynssjef Einar Valle ønsker velkommen til fellesmøtet.

(FOTO H. C. HANSEN)

tuasjon har ofte ført til et utilfredsstillende servicenivå. Etter hvert har man klart å endre rutiner og forenkle saksgangen

slik at både arbeidssituasjonen og publikumsservicen er i ferd med å bedre seg. Ikke minst innføringen av EDB har krevd en gjennomgåelse og forenkling av rutineene slik at man kan se fram til en mer oversiktlig arbeidsmåte.

Bedre kundebehandling

Første del av annen dag var dermed en videreføring av samme tema. Viseadministratore-

Av de tre tilstedeværende fylkene har Rogaland allerede vært igjennom det grunnleggende arbeidet i sitt personalplanleggingsprosjekt. Det

arbeidet som der er nedlagt ble presentert av stasjonssjef Olav Aardalsbakken fra biltilsynet Stavanger, administrasjonssjef Johan Lund og vegsjef Chester Danielsen fra Rogaland Vegkontor. I tre korte innlegg

fører kortforskriftene», «Produktkontroll», dvs. Biltilsynets kontroll av bilverkstedene, samt «Sikring av last», som ofte er en problemfylt kontrollfunksjon pålagt Biltilsynet.

Både under disse emnene og senere i Vegdirektoratets time kom det fram hvilke problemer Biltilsynet har med å håndheve ofte revisjonsmodne forskrifter og regelverk. Revisjonsarbeidet er også påbegynt. Bl.a. ble det fremlagt et forslag til endringer av førerkortforskriftene. De andre vil bli revidert etter tur, men man må nok regne med at man i lang tid fremover må forsøke å finne fornuftig bruk av til dels foreldet regelverk.

Som vanlig var trafikkdirigjør Olav Søfteland og avdeingsdirektør Aksel Bruun til stede og svarte på spørsmål og orienterte om de planer og problemer som også Vegdirektoratet strir med.

Til slutt må også nevnes verdien av den sosiale ramme som kontaktutvalget hadde lagt om møtet. Underholdning med Glad-jazz var skaffet til veie for fredagskvelden. Lørdagens festmiddag og etterfølgende sosiale samvær ble gjennomført i et solid arrangement med god mat, god musikk og feststemte deltakere.



Panelet under plenumsdebatten, fra v.: vegsjef Josef Martinsen, vegsjef Rasmus Værn, avd. direktør Aksel Bruun, kontorsjef Odd Barstad og prosjektleder Audun Korsvold.

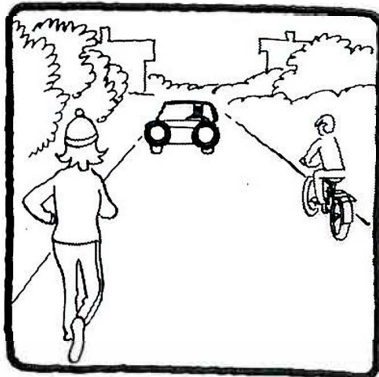
(FOTO H. C. HANSEN)

rende direktør i Oslo og Akershus Sparebank, Øyvind Sæter, holdt et engasjerende foredrag om personal- og organisasjonsutvikling. Det å måtte konkurrere om kundene har ført til at man i bankene er kommet langt i arbeidet med å bedre kundebehandlingen. Sæter påviste hvordan det ofte kreves både organisasjons- og personalutvikling for å tilfredsstille publikums behov for god behandling. Den enkelte arbeidstaker må få sjanse til både faglig og personlig utvikling, samtidig som selve organiseringen av arbeidsplassen må tilpasses de funksjoner den enkelte er tenkt å ha.

fikk man innblikk i de erfaringer som allerede er gjort, hvordan problemene kan angripes og hvilke fallgruber man bør være på vakt mot underveis.

Foreldet regelverk

Siste del av programmet ble viet mer faglige emner. Deltakerne kunne velge mellom fire emner som dekket alle seksjoner innen biltilsynet. Emnene omhandlet «EDB i Biltilsynet», «Saksbehandling i henhold til



**Andre oppdager deg raskere
hvis du bruker lys**

Ny område- og distriktsinndeling vert vurdert

Vedlikehaldet sin funksjon innan Statens vegvesen har i seinare tid vore sterkt fokusert frå sentralt hald i Vegdirektoratet. Utviklinga i retning av prisstigningsjusterte løyvingar til vedlikehald, medan anleggsinvesteringar har gått attende, har vore medverkande til at haldningane til vedlikehaldet har endra seg. Fleire prosjekt som no er starta på sentralt hald har utgangspunkt i vedlikehaldsdrifta.

Det er særleg to prosjekt som kan trekkjast fram i denne samanhengen, og som begge har som hovudmål å betra driftstilhøva og produktiviteten innan vedlikehaldet.

Prosjektet «Vegvesenet som bedrift under stramme budsjetterammer» og arbeidet med ny «Organisasjon og driftsform i vedlikehaldet» vil begge få konsekvensar for vedlikehaldet i vårt fylke.

Nye rutinar — meir medverknad

Det førstnemnde, som også vert kalla økonomi-/styringsprosjektet, har alt byrja å få verknader for planleggings- og oppfølgingsrutinane i vedlikehaldet. Endringane er først tekne i bruk i dei to prøveområda R2, Bergenshalvøya, og R3, Voss. Det nye er innføringa av endra rapporterings- og planleggingsrutinar ved at dei tidlegare byggjemøta no er supplerte med planleggings- og områdemøte.

Planleggingsmøta skal hal dast ein gong i månaden, like etter at regnskapslistene ligg føre. På møta skal arbeidslaget og oppsynet gå gjennom pro-

duksjonsresultata i føregående månad og planleggja drifta i månaden som kjem. Det er utarbeidd standard rapporterings-skjema for desse møta, og på lengre sikt er det meininga at laget skal vera ansvarleg for referatskrivinga. Dette vert gjort for at laget skal få meir innverknad i planlegginga av sitt eige arbeid. På bakgrunn av planleggingsmøta skal det kvar månad haldast område møte der oppsynet og vegmeister set opp ein statusrapport for området. Dei mest sentrale punkta i rapporten er produksjon og økonomi. Distriktsleiaren kan og ta del i områdemøta, men skal vera til stades på byggjemøta som vert

Innstillinga som vart lagd fram i haust inneber og framlegg om fleire oppgåver til vegstasjonane og auka krav til vegmeistrane.

haldne kvartalsvis. På byggjemøta skal òg tillitsmann og verneombod vera til stades, samt representantar frå andre avdelingar etter behov.

Opplegget som er skissert her har meir eller mindre teke til å fungere i dei fleste vedlikehaldsområda. Trongen for å betra og tilpassa opplegget er til stades, og innsats her, saman med gjennomføring av meir systematisk rapportering til vegsjef/driftssjef, vil vera neste steg i arbeidet med å betra oppfølgingsrutinane.

Ny område- og distriktsinndeling

Parallelt med dette pågår arbeidet med innføring av ny organisering og driftsform innan vedlikehaldet. Arbeidet har sitt utgangspunkt i ei innstilling frå ei gruppe oppnemnd av Vegdirektoratet. Innstillinga låg føre sommaren 1982. Framdrifta i prosjektet har gått seinare enn planlagt, og etter den siste utviklinga i saka ligg initiativet no i det enskilde fylket. I Hordaland har ei gruppe med representantar frå NAF, NVF, NIF/NITO og to mann frå vedlikehalds-avdelinga gjennomført ei vurdering av område- og distriktsinndelinga. Innstillinga var klar i september i år og har sidan vore drøfta på leiarmøtet ved vegkontoret. Dei organisasjonane som er involvert har fått innstillinga, og forhandlingar om gjennomføringa har teke til i haust.

Arbeidsgruppa har teke utgangspunkt i ei rekkje kriterium som ligg til grunn for forslaget til områdegrenser. Dei mest sentrale er

- tilhøvet områdegrenser/kommunegrenser
- tilknytning til trafikksentra
- kommunikasjon
- jamn vedlikehaldsstandard
- vegsamband innan området
- naturleg avgrensing

Kriterium utanom desse har og vore drøfta, og fleirtalet i gruppa gjekk etter dette inn for ei inndeling i 6 område. Framlegget går ut på:



Område

Samla lengd, rv og fv

A Nordhordland: Som i dag.....	583 km
B Bergenshalvøya: Som i dag.....	727 km
C Voss: Som i dag.....	515 km
D Midthordland: Som i dag, samt Tysnes.....	486 km
E Hardanger: Som i dag, samt Ølen og Etne kommunar	572 km
F Stord (Sunnhordland): Som i dag, unnateke Tysnes, samt riks- og fylkesvegane i Kvinnherad kommune sør for Kvinnheradsfjorden.....	578 km
Mindretalet på to medlemmer går inn for eit alternativ basert på 5 vedlikehaldsområde:	
A Nordhordland: Som i dag.....	583 km
B Bergenshalvøya: Som i dag.....	727 km
C Voss: Som i dag, samt Samnanger, Kvam, Fusa unnateke Rv 13, Kilen-Kvinnherad gr., Rv 549, Kilen-Sævareid og fylkesvegen Sævareid-Sundvor...	813 km
D Hardanger: Som i dag, samt Ølen og Etne. Når vegen rundt Nordrepollen blir bygd, går resten av Kvinnherad kommune sør for Kvinnheradsfjorden til Hardanger-området. Ølen og Etne, som er ein del av Sunnhordlands-bassenget, bør då vurderast, om dei skal gå til Stord.....	572 km
E Stord (Sunnhordland): Som i dag, samt Kvinnherad nord for Kvinnheradsfjorden, Rv 13, Kvinnherad gr.-Kilen, Rv 549 Kilen-Sævareid og fylkesvegen Sævareid-Sundvor.....	766 km

Biletet skulle tala for seg sjølv
— utan tekst. (FOTO: T. HAUGEN)

Gruppa står samla bak framlegget om ei inndeling i berre tre distrikt:

- Nordhordland
- Voss, Midhordland og Hardanger
- Bergenshalvøya og Stord

På noko lengre sikt, når den nye områdeinndelinga har teke til å fungere, foreslår gruppa at fylket vert inndelt i to store distrikt. Det var brei semje i gruppa om at omfanget av vedlikehaldsdrifta i vårt fylke krev ein organisasjonsmodell basert på distriktsleiarar.

Nye oppgåver til vegstasjonane

Delegering av arbeidsoppgåver vart også vurdert i gruppa, og prinsippet om at avgjerdene vert tekne så nær opp til aktivitetsstaden som rad er, vart lagt til grunn. Overføring av oppgåver frå vegkontoret til vegstasjonane må vurderast for kvart saksområde, parallelt med ei vurdering av arbeidsressursane. Område som vil vera aktuelle, er

- Økonomistyring
- Godkjenning av fakturaer
- Dispensasjonar for kjøretøy

Dekkelegging i Bergensområdet.
(FOTO: T. HAUGEN)



Aksjon Kjørelys

RESULTAT

Så er årets Aksjon kjørelys formelt avsluttet.

På grunnlag av seks måneders tellinger har man kåret norsk mester, som ble Troms fylke med klar margin. I gjennomsnitt ble det der registrert bruk av kjørelys på 76,4% av kjøretøyene. For Hordalands vedkommende begynte vi på en 8. plass med 56% og havnet til slutt sammenlagt på en 11. plass med et gjennomsnitt på bare 50,4%. Under tellingene i Hordaland var vi i juni måned helt nede i 41%, og selv i årets første høst-måned, september, kjørte

bare 53,5% av kjøretøyene med kjørelys.

Tellingene ble foretatt på klare dager i timen mellom kl. 12.00 og 13.00. I alt 7352 kjøretøyer passerte under de seks tellingene. En god del synes fremdeles å oppfatte parkeringslys som kjørelys. Disse ble registrert som kjøretøy uten lys, da det først på nært hold var mulig å se at lys var tent. Trafikksikkerhetseffekten av lysbruken er dermed redusert, da hensikten jo nettopp er at kjøretøy med lys blir oppdaget tidligere enn et kjøretøy uten lys.

Målet for aksjonen var å oppfordre bilførerene til å bruke lys hele døgnet, nærlys eller kjørelys om dagen og selvsagt nær- og fjernlys i mørket. Det var ønskelig gjennom denne påvirkningen å få 85% av bilførerene til å bruke lys. Med et gjennomsnitt på 50% er det ingen grunn til at vi slutter med påvirkningen, selv om selve aksjonen formelt er avsluttet.

Med andre ord — bruk lys selv, så kan du påvirke andre til også å bruke lys!

GC

DRT • SPORT • SPO

Sykkelritt

Nå er sykkelsesongen over for i år, og det er dermed på tide å gjøre opp status.

Sykkelgruppen er blitt styr-

ket med noen flere medlemmer i år. Men, det er fortsatt plass til mange flere. Deltakelsen fra de enkelte har vært varierende, så til neste sesong må vi skjerpe oss — i alle fall såpass at vi klarer å danne et

tre-mannslag til Bergen — Voss-rittet i juni. Det har vi nemlig mislykkes med allerede to ganger på rad, p.g.a. forfall fra en deltaker.

I Hordaland er det 15 forskjellige ritt å velge mellom. Distanser fra 15 km. til 170 km. Altså for enhver styrke og kapasitet. Vil man prøve seg på enda lengre ritt, så kan man peile seg inn på «Den Store Styrkeprøven», Trondheim — Oslo, på 560 km.

Hordaveg BIL stilte med deltakere i 14 forskjellige ritt. Rune Drevsjø, som er gruppens desidert mest aktive rytter, kan vise til mange solide plasseringer i sin klasse, og flere seire. Han var også med på Trondheim — Oslo i år, og bidro sterkt til den meget gode 2. plassen som det sammen satte ti mannslaget fra Florda land kjørte inn til.

Til slutt vil oppmannen bare

inga, og dette vil bli meir aktuelt dersom fleire oppgaver blir delegert til vegstasjonane.

Grappa meiner og at kompetanseheving er ein føresetnad for ein auke av områdestorleiken og delegering av oppgaver. Dette meiner vi det er mogleg å oppnå gjennom lønsauke og ved å plassere vegmeistrane i ei ny stillingsgruppe. Dersom det ikkje er mogleg å innfri denne føresetnaden, meiner vi at overgangen til 6 eller 5 område må skje over eit noko lengre tidsrom.

B Drageset

- Avkjørsler
- Dispensasjon for byggegrensar
- Brøytekontraktar
- Vegregister
- Dispensasjonar for telerestriksjonar

Innstillinga framhevar at ein må stilla auka krav til formelle, teoretiske kvalifikasjonskrav hos vegmeistrane. Grappa meiner at kunnskapar innan fagområda økonomi, forvaltning, administrasjon og lenning er vel så nyttige som kunnskap innan ingeniørdisiplinane. Ei generell kompetanseheving bør vera gjennomført i utetele

Personalnytt

Nye medarbeidarar:

Bjørn Trygve Andersen, ingeniør, vedlikehaldsavg.
Terje Floor Heggeland, ingeniør, planavdelinga
Eldbjørg Nilsen, bedriftssjokepleiar
Marit Eidsnes Rogne, ingeniør, engasj. planavg.
Inge Rasmussen
Einar Fjelde
Terje Øybrekken
Bjørn Ardal
Harald Heggen
Alle desse er engasjert til å arbeide med tunnelboremaskinen i Fløyfjellet
Torbjørn Krokeide, elektrisk, Radal
Geir Nagelsen, mekanisk, Radal
Odd Kare Tveit, mekanisk, Radal

Endringar

Svein Holmedal har teke over jobben etter Lars Juvik ved trafikkseksjonen planavg.
Tor Høyland tek over arbeidsfellet som Eddie Westad hadde ved trafikkseksjonen
Lasse Føl: er blitt leiari for dekkeseksjonen, vedlikehald
Kare Birkeli har teke over som distriktsleiari i Bergens-området
Anne Lise Jacobsen har fått kontorassistentjobben for Nordre innfartsåre, Fløyfjellstunnelen
Svein Utken er begynt på anleggsavdelinga

Permisjon:

Trond Karlsen, planavg.
Jan Magne Sviland, planavg.
Randi Birkeland, maskinavg.
Reidun de Lange, planavg.
Magnus Leira, geotekn. seksj.
Gunnar Gjæringen, anlegg
Ingbjørn Steen, anlegg

Slutta:

Margrete Axelsen, pers konsulent
Malvin Holsen, leiari for maskinavg.
Anders S. Moen, plansjef
Kjell Alsaker, ingeniør
Irene Leknessund, økon. saksbehandlar
Wenche Buvik, kontorass.
Ingvald Bratteteig, mekanisk
Asbjørn Berge, sjåfør
Vidar Lundal, spes. arb.

Nye pensjonistar:

Karl Lono
Arild Holme
Ivar Ulvatn
Peder Tjelle
Nils T. Lien
Albert Hardeland
Per Hatlesiad
Johannes Kvitne
Martin L. Nestas
Johannes A. Nilsen
John A. Helvik
Torkjell Aase

Vi gratulerer: 60 år:

Sverre Valaker, Eikangervag	8 10 24
Ingvald Jøsendal, Skarde	31 10 24
Svein Tveit, Eidfjord	9 12 24
Sverre Sjøtun, Jondal	10 1 25
Ole Stana, Tyssedal	10 1 25
Normann Grønsdal, Frøylandsdal	7 2 25
Eirik Nestas, Bulken	2 3 25
Jon R. Vagen, Åkra	25 3 25

50 år:

Jon Eikemo, Myking	29 10 34
Arne Dyrkolbotn, Blomsterdalen	3 11 34
Johan Urheim, Herand	15 11 34
Alf Skage, Blomsterdalen	16 11 34
Torbjørn Jørdal, Granvin	16 12 34
Ole Jamne, Bergen	26 12 34
Norvald Reigstad, Aland i S.	14 2 35
Nils Nytveit, Norheimsund	26 2 35
Hermann Fosse, Nesttun	5 3 35

Takk

Hjarteleg takk for blomar og gave
Jon Vintertun

Til arbeidarar og leing ved Øyjor: skislyssset og Amalie Skrams veg

Takk for tilstelling og fin gave da eg slutta

Ivar Ulvatn

nevne at det er adgang for alle til å delta, eneste kravet som stilles er at man har passert ti års aldersgrense.

Langrenn

Når det gjelder langrenn, så er det beklageligvis liten deltagelse fra skigruppens medlemmer. Siste sesong kunne vi dessverre vise til bare én deltaker. Men han var til gjengjeld både aktiv og hastig. Ole-Bjørn Fadnes deltok i de fleste av

kretsens ni langrenn. Også han kan vise til mange sterke plasseringer. Blant annet vant han sin klasse i kretsmesterskapet for bedriftsidrettslag.

Rennene avvikles normalt i tidsrommet 15/1 — 15/4, på Kvamskogen (5), Gulbotn (2), Fløyen (1), og Hamlagrø (1). Ellers er det også anledning for bedriftslaget til å starte i vanlige turrenn, etter visse regler.

Siste sesong skjedde for øvrig det positive at Vegmesterskapet på ski ble avviklet igjen, til glede for voksne og barn. Oppmannens håp er at

akkurat Vegmesterskapet på ski blir en god og fast tradisjon.

Som avslutning vil oppmannen ønske alle, både aktive og mindre aktive, til lykke med forberedelsene til ny skisesong, men også til neste sykkel-sesong, selv om den er noe lenger unna. De som ønsker å delta i renn eller ritt, eller har spørsmål vedrørende disse, kan henvende seg til oppmannen på telefon nr. 31 54 16, Fløyfjellstunnelen, eller nr. 568297 privat.

Erling Pettersen
Oppmann. Ski — Sykkel

VEGD BIBLIOTEKET

PB 8109 DEP
1010 OSLO 1

MASSEKORSBÅND

GOD JUL



Utgitt av: Hordaland vegkontor, postboks 3645, 5033 Fyllingsdalen