



VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN, HORDALAND





NR. 1/2 - 1985.
ÅRG. 9

REDAKTØR:
Torbjørn Opedal

REDAKSJONSRAÐ:
Josef Martinsen
Ragnhild Øverland Arnesen
Gudrun Caspersen
Oddbjørn Lynghammer
Sigve Martinsen
Per S. Myhren

Opplag: 2.500

Lay-out og sats:
A/S Kvinnheringen
Husnes
Trykk:
Haugesund Bok & Offset
Haugesund

Ettertrykk tillatt
— med kildeangivelse

INNHALD:

Eit krafttak må til	3
Hordalandsvegfolk med ærefullt oppdrag	4
Eirik Vedeler Lie til minne	6
Dispensasjonane:	7
AMU-synfaring	8
Færre dødsofre i Hordalandstrafikken i år	9
Norsk Vegplan 1986-89	10
EDB i maskindriften	10
Informasjon frå administrasjonsseksjonen/ Vegdirektoratet	11
Stipend 1985	12
Kantklipping	12
Lærlinger i vegarbeidsdriften	12
Ny tunnellastar til Hordaland	13
Nye hånbøker frå Vegdirektoratet	13
Vi intervjuar: maskinsjef Lars Kleppe	14
Auka kapasitet og betre tilbod på ferjene	15
Oljeutbygging gir billigere veg	16
Flytebro over Salhusfjorden	17
RV 7 over Hardangervidda — en spennende veg	18
EDB i biltilsynet	20
Landmålingsinstrumenter til utviklingsland	21
Rapport fra Fløyfjellet: «Madammen» i rute	22
Personalplanleggingsprosjektet	25
Sysselgruppa trår til — også i år	26
Ros til vegvesenet	27
Fordeling av velferdsmidlane for 1985	28
Ikke øl, men champagne — da «Madammen» kom ut	28
Personalnytt	29
Oppfinnsame trafikantar	29
Omfattande arbeidsprogram for 1985 — 1986	30
Leiarar og leiarskap	30
Veganlegg åpnet 1. halvår 1985	31
Nye tillitsmenn i Hordaveg BIL	31
Voss veg- og biltilsynsstasjon opna	32
Stor dag for Bergen — og for vegvesenet!	33
Nye vegar mot aust	36
Suksess for Vallaviktunnelen og ferjesambandet Bruravik — Brimnes	39
Bompenger — ikke noe nytt fenomen	39

Foto på framsida:

Fra åpningen av Nordre Innfartsåre. Foto: E. Grønsdal.

Foto på baksida:

Parti frå vegen mellom Odda og Utne. Foto: T. Opedal

Vi er no komne halvvegs inn i driftsåret 1985, og det synast noko seint å ta for seg driftsresultatet og røynslar frå 1984. Analyser av driftsresultatane er forlengst utført ved vegkontoret. Eg trur likevel det kan vera nyttig å ta opp ein del sentrale problemstillingar for drifta, resultat for 1984 og arbeidsprogram for driftsåra 85/86.



AV DRIFTSSJEF JANN B. JENSEN

Eit krafttak må til!

Jamnt godt arbeidsår i 1984

— Eit krafttak må til i eigendrifta i 85 for å halde stillinga i høve entreprenørdrift.

Avkjørsler — raskere avgjerd

Av dei saksområda vi særleg har arbeidd med dei siste åra, er behandling av søknad om avkjørsle/dispensasjon frå byggegrensar eit av dei viktigaste. Dette saksområdet er heilt omorganisert, og dette ser ut til å gje resultat. Eisaksbehandlingstid på 3—6 månader var ikkje akseptabel, og det er svært gledeleg å registrera at

ifølge kvartalsrapport for 1. kvartal 1985 frå vedlikeholdsavdelinga er saksbehandlingstida for førstegangssaker redusert til 3 månader, alt etter kor vanskeleg saka er. Målsetjinga er 6 veker i snitt.

Betre kvalitetskontroll

Kvalitetskontroll i drifta, eigenregi og entrepriser, er og eit særskilt viktig område. Av ymse årsaker, som

t.d. sysselsetjinga i indre Hardanger, makta vi ikkje i fjor å setja av dei naudsynte ressursar til dette arbeidet. Det medførte mindre framdrift enn planlagt, særleg for drift i eigen regi. Utviklinga for 1985 ser betre ut, og det er god von om at målsetjinga i kvalitetsplanen langt på veg blir oppfylt. Kvalitetsplanen for 1985 omfattar 23 anlegg.

Betre utnytting av ressursane

Prøveprosjektet vedk. økonomistyring i vedlikehaldet er og ei sak som vil få mykje å seia for drifta i eigen regi i åra frametter. Maktar vi ikkje å samla ressursane våre i felles kamp for eit klart mål: *Eit mest mogleg tenleg vegnett for brukarane*, og gjera dette ved optimal utnytting av dei disponible ressursane, er det fåre for at vi kan bli spela ut over sidelina av andre aktuelle alternativ for vedlikehald av vegnettet. Førrebels har prosjektet gjeve oss ein god del av både idéar og matnyttig resultat, men det går for seint, og betre kommunikasjon og arbeidsdeling mellom de ymse nivå, m.a. arbeidarar/oppsyn, må drøftast. Frå og med 1985 vil også maskinavdelinga og anleggsavdelinga koma med i prosjektet.

Ragnhild Øverland Arnesen har teke permisjon frå stillinga som informasjonskonsulent og redaktør av Veg i Vest.

RØA har gjeve bedriftsavisar eit moderne og lesarvennleg preg, noko som det må vera den nye redaktøren si oppgåve å følgja opp. Det vert og ei oppgåve å verka til at utgivinga vert meir regelbunden og presis enn tilfallet har vore i den siste tida. Dette har med arbeidskapasitet og prioritering av oppgåvene å gjera. Tida er ein knapp ressurs, og slik stoda er i vegvesenet for tida, har bladet vorte skadelidande.

Eg som no har teke over redaktøransvaret, har dette arbeidsområdet ved sida av jobben på maskinavdelinga. Tida vil vise kor godt ein slik kombinasjon av arbeidsfelt vil fungera. Ein bedriftsavis lyt vere til stades «kor ting skjer» og gjeva eit mest mogleg variert og komplett bilete av mangfaldet i vegvesenet sine aktivitetar. Redaktøren er i stor mon avhengig av tips og vink om det som skjer ute i drifta. Eg vil difor oppmoda alle som meiner at det skjer noko av interesse på arbeidsstaden deira — og det vil eg tru dei fleste meiner — om å gje meg eit ord, og helst i god tid.

Helsing
Torbjørn Opedal

FRAMHALD SIDE 6

Gråsteinsmurane vert kunsthandverk:



At gamle vegbyggingstradisjonar er ein del av kulturen vår, er det nok mange som vil ha vanskar med å godta. Likevel, vi har gode tradisjonar å verne om, sjølv om utviklinga mot nye og stadig meir teknifiserte metodar går raskt. Så har det også synt seg at gode, gamle byggemetodar kan sameinast med den mest moderne anleggsverksemda vi driv, som vi t.d. kan sjå tydelege prov på langs heile Nordre innfartsåre, som vert opna i desse dagar. Og nett dette er truleg årsaka til at nokre av våre folk for alvor markerer seg i kulturell samanheng denne sommaren.

«Tørrmuringens Monument»

«Tørrmuringens Monument» vert det kalla, det prosjektet som brørne Arvid og Birger Reigstad har vore med på å byggje opp framfor ei stor utstilling som vert arrangert på Henie-Onstad Kunstsenter på

Høvikodden i Oslo frå 23. juni. Tanken bak utstillinga er å trekkje fram handverk som ser ut til å vera

iferd med å verta gløymd, og kunstnaren *Bård Breivik* har vald å nytte tørrmuring i ulike variantar som sin kunstnarlege uttrykksform. For å få hjelp til å utføre dette, vende han seg til Hordaland vegkontor, som openbert har vekt oppsikt i detsistenår det gjeld bruken av gråsteinsmurar. Her hadde Arvid og Birger Reigstad gjort unna det meste av det omfattande tørrmuringarbeidet dei har hatt på anlegget mellom Amalie Skrams veg og Øyjorden, (sjå Veg i Vest nr. 2, 1984) og dei fekk dermed oppdraget, som må seiast å vera ærefullt både for dei to og for vegvesenet generelt.

Arvid Reigstad er 43 år og har drive med dette handverket i Vegvesenet i omlag 2 år. Broren Birger, som er 46 år har halde på noko lenger.

Tradisjon i Hordaland

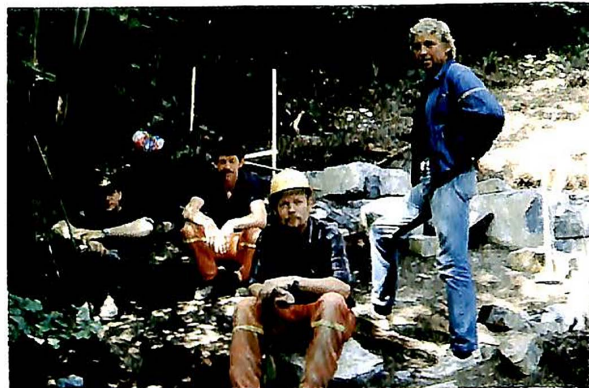
Ikkje berre har det vore mange positive reaksjonar på arbeidet som er utført på Nordre innfartsåre, men det burde og vera kjend at vegvesenet i Hordaland, med tidlegare overingeniør Johan Sørensen i spissen, har lagt mykje arbeid i å halde på og nytte den gamle byggemetoden, som både er sær s miljøvenleg, og som ofte fell mykje rimelegare enn betong-

Arvid og Birger Reigstad har bygd «Tørrmuringens Monument» til Henie-Onstad-senterets utstilling i sommer...

Arvid Reigstad i arbeid. Steinen må veljas og passas til med omhu.



Ein pust i bakken. Frå venstre: Bård Breivik, Arvid Reigstad, Birger Reigstad og Kjæll Næss, Bærum Kommune.



muring. Av denne grunn fall det også naturleg at Johan Sørensen har følgd med i arbeidet på Høvikodden.

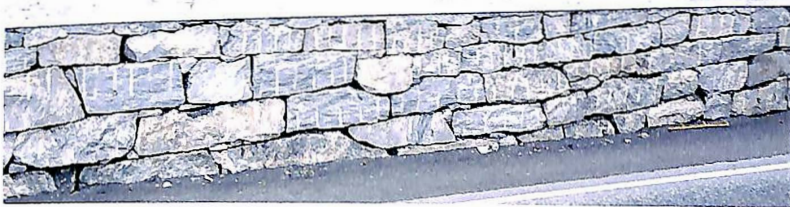
«Nordiske» materiale

For øvrig har kunstnarar frå kvart av dei fem nordiske landa arbeidd med «nordiske» materiale, som stein, jord og tre, og meininga er å syne fram ein nordisk tradisjon. Kunstsenteret syner og bruken av tørrmuring med tradisjonar i bygging av vegar og hus, slik at vegvesenet sitt arbeid og handverk blir sett inn som ein naturleg del av kulturen vår og vist i eit noko anna lys enn det som er vanleg.

Vanskeleg materiale

Gamle vegarbeidarar som kjenner dette handverket vil nok spørje seg korleis ein kan få skikkeleg stein å arbeida med der inne i hovudstaden. Kva slags materiale ein har til rådvelde er nemleg heilt avgjerande både for korleis steinen vert å arbeida med og for resultatet.

På førehand var det avtala med Franzefoss Bruk at dei skulle levere brukande stein, og dessutan var det høve til å få stein frå brudd i Larvik om det var naudsynt. Men det synte seg at tilgangen på brukande stein er mykje dårlegare enn hos oss. Det er gneis som vert nytta, og eit problem med han er at han sprekk i alle retningar, så dei



På Nordre innfartsåre gjev murane liv til det moderne trafikkanlegget.

kan ikkje kilbore han slik som til dømes i Helleveien. Kvar stein i muren må meislast til for hand. Dette er både eit tungt og presisjonskrevjande arbeid som tek si tid. Men resultatet vart svært vellykka tykte vi då vi vitja «kunstnarane» på Høvikodden.

Det var og mykje lovord å høyra frå forbipasserande om arbeidet som karane frå Hordaland utførde. Austpå er dei svært imponert over dette handverksarbeidet — som ikkje «berre» er eit handverk —

kunsten er like mykje det å kunna «lesa» ein stein, det å kunna sjå at nett her passer denne steinen inn.

Maskiner vart stilt til rådvelde av Bærum kommune, og gravemak-sinkøyrer Kjell Næss frå teknisk etat var med karane på heile jobben, som skulle vera ferdig til St. Hans, då utstillinga skulle opnast.

— til Dovre fell...

— Det er vel første gongen i historia at steinmurane har vorte sett på som kunstverk, og vi ser sjølv-sagt ei stor utfordring i denne jobben. Det er fint å sjå at tørrmuringa no vert verdsett.

Vi høyrer ofte at det er ein alt for tidkrevjande og dyr byggjemåte, men murane er miljøvenlege og sterke, og dei står til Dovre fell, peika Arvid og Birger Reigstad på i eit intervju med avisa Nordhordland tidlegare i vår.

Vi kan berre slutte oss til det og gratulere dei to og vegvesenet med ei oppgåve vi trur alle har grunn til å vera stolte av!

Roa/To

Handmeisla stein — tungt og presisjonskrevjande, men vakkert.



Eirik Vedeler Lie til minne



Brått og uventa fekk vi melding om at Eirik Vedeler Lie var død 23. april. Etter å ha vore i arbeid på kontoret mandag 22. april reiste han om ettermiddagen til Røldal for å møte vegfolk frå Telemark og saman med dei tilrettelegge det vidare vedlikehaldsopplegget for heilårsvegen over Haulelifjell.

Etter at vi hadde sett han frisk og opplagt på kontoret dagen før, var det eit sjokk å få melding om at han var gått bort.

Eirik Vedeler Lie tok til å arbeide på Hordaland vegkontor etter at han var ferdig med utdanninga ved NTH i oktober 1952. Dei første åra hadde han ymse oppgåver, men tidleg kom han inn i arbeidet med vedlikehald av vegar. Tid-

leg i 60-åra var han 2 år i Vegdirektoratet, der han arbeide med asfaltkontrakter og andre oppgåver ved vedlikehaldskontoret.

Etter omorganisering ved vegkontoret blei Eirik Vedeler Lie vedlikehaldssjef då han kom tilbake frå Vegdirektoratet i 1963. Han har hatt stor innverknad på vedlikehald av riks- og fylkesvegane i fylket dei siste 30 åra. Han var sterkt interessert i alt som skjedde, og gjekk med stor kraft inn for positive tiltak i vår etat. Spesielt er det grunn til å nemne hans store innsats for å få lagt fast dekke på alle riks- og fylkesvegar i fylket. Han var også svært oppteke av gode framkomstilhøve på vegnettet. Han hadde m.a. mykje av æra for at Rv. 7 over Hardangervidda blei halden open sist vinter.

Eg har hatt glede av å dele kontor med Eirik Vedeler Lie i fleire år, og vi hadde ikkje ein kjedeleg dag. Hans mange innfall og gode humør smitta over på oss andre. Han hadde ein sunn humor, ein god replikk og hadde lett for å komme i kontakt med alle han møtte.

Vi i vegvesenet i Hordaland vil savne Eirik Vedeler Lie, og vi tek del i sorga som kona, Ellen og barna set att i. Fred med hans minne.

Josef Martinsen

Fortsettelse frå side 3: **Eit krafttak må til**

Auka effektivitet på dekkesektoren

I 1984 blei det oppretta dekkeseksjon på vedlikehaldsavdelinga. Dette vil venteleg føre til ytterlegare betring av produktivitet, kvalitet og økonomi på denne sektoren.

Eit prov på at det nyttar å stå på i konkurransen fekk vi nett ved denne seksjonen på nyåret. Saman med Troms fekk vi politisk aksept på kjøp av eit nytt trommelblandeverk for asfalt. Dette var i siste liten, vi hadde store problemer hausten 84 i Eikefet, og vi får berre vona at det gamle verket held til over ferien i år då vi reknar med at det nye er montert.

Eit skår i glede var det imidlertid at det ser ut til at vi får eit mindre verk enn det som er naudsynt og rett å kjøpa etter vår meining.

Tryggleik for arbeidarar og trafikkantar

Eg synes og det er rett å peika på eit anna område som det er lagt ned mykje arbeid i frå vegkontorets side i 84/85.

Nokre vil nok synest at *arbeidskilling* ikkje fortener spesiell omtale på linje med dei andre viktige arbeidsområda som er nemnd, dette er då berre eit meirarbeid som ikkje gjev nye meter veg, men ekstra kostnad og arbeid.

Eg skal ikkje kommentera dette nærare, men berre peika på at vi i 84/85 har avvikla 4 stk. 3-dagars kurs for oppsynet og ingenjører internt, 3 stk. 2-dagars kurs eksternt for andre offentlege etatar, kommunar og entreprenørar, 4 stk. 8-timars kurs for ansvarshavende internt og eksternt, 1 stk. 8-timars kurs for trafikkdirigenter i samband med dekkelegging i eigen regi, 1 stk. 8-timars kurs for Televerket og 1-times kurs for leiararmøtet.

Etter denne omfattande kursserien synest det som om arbeids-

skiltinga har betra seg noko når det gjeld eigendrifta, men det verkar som om responsen er betre blant etatar utanom vegvesenet og blant dei seriøse entreprenørane! Dette er vel eit tankekors?

Personalplanar

Arbeidet med personalplanar for vegkontoret og for drifta held fram, og vi vonar etter kvart å gje betre informasjon til den einskilde om komande arbeidsoppgåver, stasjoneringsstad m.m. Det er likevel rett å peike på at om vi framleis ønskjer å vera i ein konkurransesituasjon, so krev arbeidsoppgåvene stor fleksibilitet når det gjeld flytting til ny arbeidsstad og skifte til nye arbeidsoppgåver.

Fleire arbeidsulukker

Ulukkesstatistikken for 1984 visar ei foruroligande utvikling. Etter fleire år med nedgang i ulukkestatistikk er no trenden snudd, og vi har diverre hatt ein del svært alvorlege ulukker i første del av 1985. Nokre av ulukkene er av ein slik art at dei synest meiningslause, og vi må alle gjere vårt til at slike tragedier blir unngått. Betre planleggjing, omtanke i utføringa og omsutfor arbeidskameratar og kollegaer i det daglege arbeidet kan hindra at ulukker skjer. Fårlege arbeidsstillingar og snubling/fall fører ofte til skader, og eit advarande ord frå ein arbeidskamerat kan ofte vera nok til å hindra ei tragedie.

Krafttak må til, skal vi vera konkurransedyktige

«Bygge flest mulig meter veg til riktig kvalitet» er anleggsavdelinga si målsetjing. I dette ligg det underforstått «til lågaste kostnad i høve dei oppgjevne føresetnadene».

Ein veg består av mange arbeidsoperasjonar og element, og det har i mange år vore vanleg å vur dera eigendrifta/entreprise på einskilde eller grupper av desse ut frå kompetanse og økonomi. I ein periode var også sysselsetjing av egne arbeidstakarar eit moment som skulle takast omsyn til.

Som bakgrunn for desse vurderingane og avgjerdene står slutt-rapportar frå eigendrifta og erfaringstal frå entrepriser sentralt. Konkurransen om jobbane mellom entreprenørane er knall-

hard. Dette fører til låge prisar, for låge til å gje eit akseptabelt økonomisk fundament, vil einskilde seie. Dette gjeld serleg underentreprenørar.

På den andre sida må vi som ein offentlig etat etter beste evne søkja å stetta krava i m.a. Arbeidsmiljølova. Det kan synast som om kontrollapparatet er mindre utbygd på entreprenørsida.

Ny teknologi innan boring og sprenging

Vi er no i den stoda at det må eit krafttak til på fleire av våre tradisjonelt sterke område for å halde stillinga. Eg skal her peike spesielt på *boring og sprenging*, der vi no etter ein grundig analyse av stillinga er blitt samde m.a. med dei tilfalsvalgte om å sputta i nevene og visa at vi framleis har taket på denne prosessen.

Dette betyr full utskifting av dei gamle Roc 302 og tilhøyrande kompressorar, kjøp av nytt hydraulutstyr, fokusering på bormønster og riktig lengd av borhol ved hjelp av ny teknologi (mikromaskiner, modifisert Ågjøngmetode), auka bruk av Anfo, kontinuerleg (samanhengande) boring i samband med lasting av delar av salva m.m. Dette skal setjast i verk snarast råd i inneverande år.

Eg ber om at samtlege ingeniørar, oppsyn og arbeidarar som arbeider med boring og sprenging ved felles anstrengelser og ved bruk av felles kunnskap set alt inn på å få eit best mogeleg resultat. For maktar vi ikkje å konkurrera, so må vi finna oss i at andre som gjer jobben betre og billegare får overta.

Det skulle vera god von om å halde stillinga, berre vi kastar gamle tenkemåtar på båten og brukar den kunnskap og røynsle vi sit inne med.

Det var langt fleire saksområder som hadde fortennt å bli trekte fram i eit slikt tilbakeblikk, men det vil føra for langt i dette innlegget.

Reint generelt er det grunnlag for å peika på at samarbeidet driftsavdelingane i mellom og med dei tillfalsvalgte framleis er særst godt. Dette er etter mi meining heilt naudsynt for å oppnå ei vidare effektivisering av drifta og trivsel på den einskilde arbeidsplassen.

Dispensasjonane:

Stort sett respekt for reglane, men ein del prøver seg

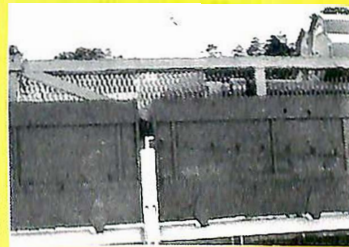
Kvar dag handsamer vegvesenet i Hordaland kring 15-20 — og ofte fleir — søknader som gjeld dispensasjon frå reglane om godstransport langs vegane.

Dispensasjonssakene gjeld lengd, breidd og vekt, og i dei fleste tilfella er sakene kurante. Avslaga vert få, men av dei som vert innvilga dispensasjon finst det og dei som prøver å tøya grensene — som t.d. denne bilen som var stoppa på fergekaien på Krokeide i juni.

Bilen skulle frakta røyr som vart oppgjeve å vera lengre enn planet, og det måtte difor skøyast på med ein s.k. «basket». På dette grunnlaget hadde Rogaland vegkontor gjeve dispensasjon, men då bilen kom i kontrollen på Krokeide, viste det seg at basket'n i staden var fylt med mindre stykk-gods (bilete 1).

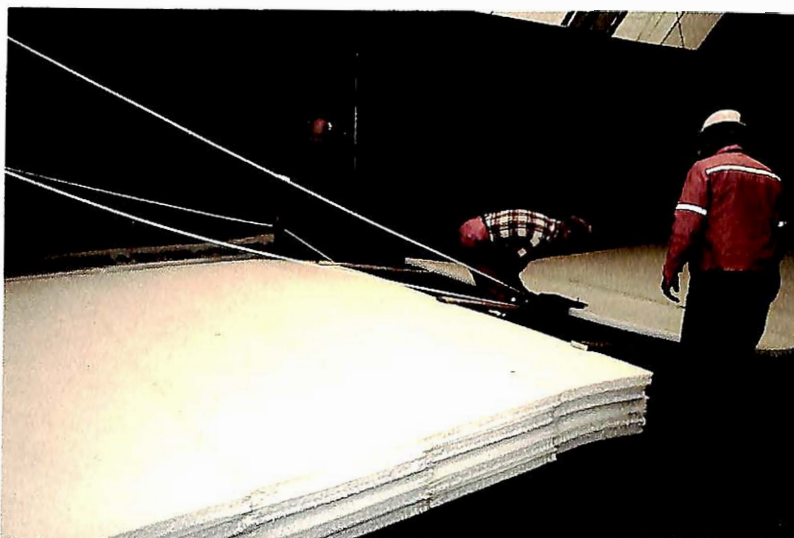


Då lasta var teke bort, syntte røyrlengda seg å vera langt kortare enn lasteplanet på bilen (bilete 2).



AMU-SYNFARING

Torsdag 23. mai var Arbeidsmiljøutvalet på synfaring på attføringsverkstadene i Eidsvåg og Rådal vegsentral. Glasskar-tunnelen og anlegget Øvre Ervik-Tertneskrysset vart og avlagt ein visitt.



Julius Myrvang demonstrerer opplastningsinnretningen for Ethafam-platene, medan mekanikar Olav Sandvik og verneleiar Bjørn Langedal følgjer med.

AMU-representant Erling Steinsland og formann på attføringsverkstaden i Eidsvåg, Johannes Thunestvedt, studerar sperremateriellet.

Brannvernleiar Malvin Minde i arbeid med overhaling av brannslukkingsapparat.

Fotos: T. Opedal

Støyskjermar og sperrebukkar

I Eidsvåg orienterte verneleiar Bjørn Langeland om produksjonen av støy-skjermar og arbeidssikrings-/sperremateriell.

For tida arbeidar seks mann på verkstaden i Eidsvåg.

Etterspurnaden etter støyskjermane er så stor for tida at produksjonen til tider nesten ikkje greier å halda tritt. Nordre innfartsåre har stått for det største konsumet.

I Eidsvåg lagar dei òg m.a. sperrebukkar, og det vart demonstrert ein fiks og enkel patent for å halda bukkene stødige. Rett og slett ein krok montert under tverrliggaren. Her kan ein hengja eit lodd i staden for å leggja stein e.l. opptetter beina på utsiden av bukken.

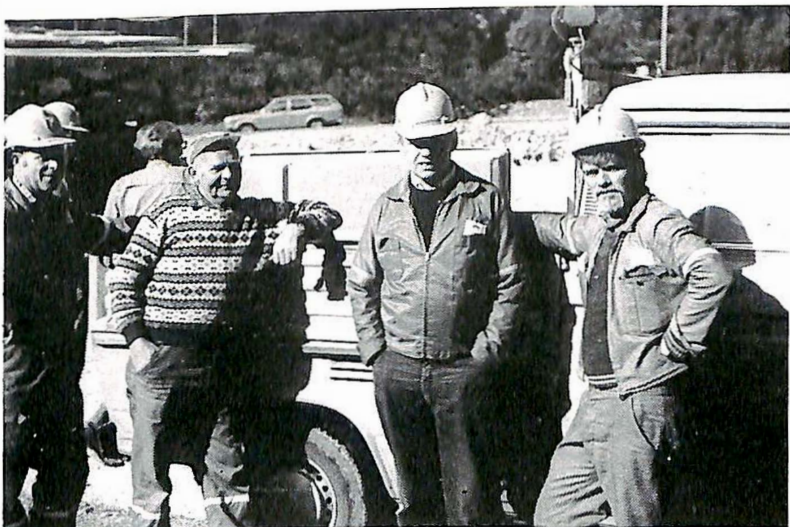
Brannvernutstyr

I tillegg til snikkarverkstaden har ein og ein verkstad for brannvernutstyret, kor brannvernleiar Malvin Minde held til. Her vert





Av vegvesenets folk er frå venstre: Jan Ove Vevle, Eldbjørg Nielsen, Astrid Ottesen og Konrad Ulvatne.



Frå v. Lars Kr. Borgen, Hans Gjerde, Konrad Ulvatne og Ove Gjerde.

ma.a. alle brannslukkingsappara-rata kontrollerte og etterfylte.

Etter synfanga i Eidsvåg gjekk turen vidare til Glasskartunnelen, kor ein m.a. såg på montering av ethafoam-plater. Det vart òg tid til ein prat med karane som la pene-trasjonsdekke på anlegget.

Ethafoam

På Vegsentralen fekk ein demonstrert korleis ethafoamplate-ne vert sammenføya og tilskorne til det formatet dei skal ha ved monteringa. Her òg hadde ein nytta seg av oppfinnartalent: Med

ein spesiell klype og eit talje-opplegg vert opplastinga av plate-ne gjort monaleg enklare.

Allmannamøte

Til sist deltok AMU på allmannamøte på Vegsentralen, der m.a. arbeidsmiljøet og sikringstiltaka i verkstadbygget vart drøfta.

Av andre saker som vart drøfta var ein eventuell samanslåing av alle attføringsverkstadene. Aktuelle alternativ i denne samanheng er Eidsvåg og Vegsentralen.

Stigning på landsbasis, men

Færre dødsofre i Hordalands- trafikken hittil i år

Oversikten fra Trygg Trafikk over antall trafikkdrepte hittil i 1985, viser at tallene for Hordaland hittil i år er lavere enn på samme tid i fjor, mens tallene for hele landet viser økning.

To.m. juni mnd. var det 10 mennesker som omkom i trafikkuulykker i Hordaland, mens tilsvarende tall i fjor var 18. I alt har 186 mennesker mistet livet i trafikken hittil i år.

Dødsulykkene fordeler seg slik på fylker og trafikantkategorier:

	Hittil i 1985	1984
Østfold	13	14
Akershus	15	15
Oslo	14	13
Hedmark	8	15
Oppland	6	12
Buskerud	17	11
Vestfold	9	6
Telemark	12	10
Aust-Agder	3	6
Vest-Agder	11	10
Rogaland	11	13
Hordaland	10	18
Sogn og Fjordane	2	2
Møre og Romsdal	5	10
Sør-Trøndelag	7	14
Nord-Trøndelag	4	2
Nord-Trøndelag	4	2
Nordland	8	8
Troms	10	2
Finnmark	4	5
	169	186

	Hittil i 1985	1984
Bilførere	58	67
Bilpassasjerer	43	45
Motorsyklister	12	17
Mopedførere	8	6
Syklister	12	9
Fotgjengere	28	34
Andre	3	1
Akende	5	7
	169	186

Halvparten av de drepte i juni omkom ved utforkjøringsulykker. Gruppen bilførere/passasjerer kan i første halvår 1985 vise til en klar nedgang — 10 i år mot 112 i fjor.

Det er registrert en negativ utvikling for samme periode når det gjelder mopedførere, syklister og fotgjengere.

Norsk Vegplan 1986-89

Av førstekonsulent Per Steffen Myhren

Kva er målsettinga når det gjeld Hordaland — og kan vi i vegvesenet greie å sette denne målsettinga ut i livet?

Samferdselsdepartementet la fram Stortingsmelding nr. 58 (1984—85) Om Norsk vegplan, den 8. mars 1985.

Innhaldet i vegplanforslaget er vel kjent stoff no, men det kan likevel vere grunn til å peike på nokre sider ved planen.

Løyvingsrammer

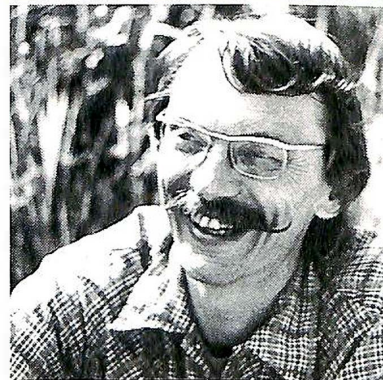
I fireårsperioden 1986-89 vil Hordaland få 1.1191 mill. kr. (1985-pris) til riksveginvesteringer. Dette er 20 mill. kr. meir enn i 1982-85 og 190 mill. kr. meir enn den ramma som låg til grunn for det vegplanforslaget fylkestinget

handsama i juni 1984. Grunnen til denne auken er at departementet har slutta seg til forslaget om bompengefinansiering av innfartsvegane til Bergen og auka løyvingane til Bergen med eit tilsvarende beløp på 133 mill. kr. i perioden.

Resten av rammeauken vert delt på ei rad anlegg i fylket, godt over halvparten (30 mill. kr.) går til fullfinansiering av Fosenstrømmen bru.

Ekstra midlar: Stor eigeninnsats

Som det går fram av det som står ovanfor så ville løyvingane til Hordaland gått ned med over 100 mill. kr. i perioden 1986—89 i høve til 1982—85 dersom ikkje Bergen hadde gått inn for å forsere riksve-



gutbygginga med bompengar. Desse pengane saman med Bergen kommune si forskuttering på Nordre innfartsåre, bompengeprojekt som Bru over Salhusfjorden og Askøybrua og andre mindre tilskot/forskot til riksveganlegg, vil gi eit ekstra tilskot til riksvegutbygginga i Hordaland på mellom 700 mill. kr. og 1000 mill. kr. i perioden 1986—89. Når ein ser dette talet i høve til dei statlege løyvingane på 1191 mill. kr. i same perioden, så ser ein dimensjonane på den lokale innsatsen i dette fylket. Det kan vere freistande å sette eit spørsmålsteikn om det er naudsynt med ein så stor eigeninnsats når Noreg no har utlandske valutareserver på over 100 milliarder kr!

Hovudprioriteringar i planen — innfartsårer, stamvegnett og akseltrykkheving.

Det som er hovudpunkta i planen er ei sterk satsing i Bergensområdet, det gjeld innfartsårene frå nord, vest og sør.

Utanom Bergen er det stamvegnettet som får høgaste prioritet. Spesielt stamvegen Bergen - Oslo mellom Dale og Bulken (vel 160 mill. kr.) og det som no vert kalla Kyststamvegen, dvs. Rv. 14 frå Rogaland gr. til Sogn og Fjordane gr. Største løyvingane utanom Bergen er på strekninga Knarvik — Sogn og Fjordane gr. med 114 mill. kr.

Det vil vidare verte satsa mykje på å få heile riksvegnettet opp i 10 tons akseltrykk, og det er venta at

EDB i maskindriffta:

PDU-systemet i drift frå hausten..(?)

Frå hausten skal EDB takast i bruk i maskindriffta, hvis alt går etter planane. Det gjelder det sokalla PDU-systemet, som er eit dataverktyg for utleige og avrekning av alt småutstyret i vegvesenet — det som går under namnet kategori-4 utstyr.

PDU er utprøva nokre år i Telemark fylke, og det er meininga at alle fylke skal taka det i bruk i den næraste tida. Systemet vil òg verte eit hjelpemiddel i disponeringa av dei store maskinene.

Dei som kan hende får den største gleda av det nye systemet er anleggs- og vedlikehaldsdriffta, som no vil få ein mykje betre oversikt over kva utstyr dei har til ei kvar tid.

Innføringa av PDU vil ikkje føra med seg omleggingar i rutinane for inn- og utlevering av utstyr, men ein lyt syta for at dei rutinane som gjeld i dag vert fylgt av alle.

I august vil maskinavdelinga gå ut og informera om systemet, og i samband med dette vil ein då også registrera alt utstyret som finnst omkring på anleggsplassane.

To-

Informasjon frå administrasjonsseksjonen/Vegdirektoratet:

Opplæring for vegmestere («vegmesterskolen»)

Som en følge av arbeidet med å omorganisere vedlikeholdsdriften, vil det fra høsten av bli igangsatt opplæring for vegmestere. Opplæringen er ment som et bidrag til å øke kompetansen for denne gruppe tjenestemenn.

Innholdet i opplæringen tar utgangspunkt i den ledelsesfunksjon vegmestere er tiltenkt, og

i de nye arbeidsoppgavene som enhetene vil få delegert fra vegkontorene.

Opplæringen vil bli gjennomført i samarbeid med Sofienberg tekniske fagskole i Oslo. Det er planlagt et opplegg på 20 uker, som vil bli delt opp i to perioder à 10 uker og en mellomperiode der deltakerne får oppgaver å løse hjemme.

I skoleåret 1985/86 vil det bli tatt inn ett kull på 24 deltakere.

Undervisningen ventes igangsatt rundt 1. oktober 1985. Melding om opplæringen vil gå ut i løpet av sommeren, og i den vil det bli redegjort nærmere for fag- og timefordeling, boforhold og økonomiske forhold.

Fra og med skoleåret 1986/87 er det planlagt å ta inn to kull i løpet av skoleåret. Undervisningen vil da starte i august for det ene kullet og ca. 10 uker senere for det andre kullet.

10-tonnsvegnettet vil auke frå 63% pr. 1. januar 1986 til 85% 1. januar 1990. Omfanget av dei spesielle trafikksikringstiltak vil ligge på same nivå som i perioden 1982—85, med omlag 100 mill. kr. i perioden.

Dette kan synast noko lavt med tanke på at målsettinga er å kome ned på same ulykkestal som vi hadde i 1980. Men sidan ein stor del av ulykkene er i Bergensområdet, så er det venta at utbygginga av nye og trafikksikre innfartsvegar vil hjelpe til å redusere ulykkeskulet.

Bruprosjekt

Når det gjeld dei store bruprosjekta i fylket, så vil Rongesundet bru på Øygardsvegen og Lokksund bru stå ferdig 1986. Som nemnt ovanfor er Fosenstraumen bru fullfinansiert i perioden og vil kunne stå ferdig i 1988. Med den føresetnad at det vert gitt konsesjon til flytebru over Salhusfjorden, er det rekna med anleggsstart på tilførselsvegen på Bergens-sida i 1986 og på sjøve brua i 1988. Heile prosjektet vil stå ferdig i 1991.

Askøybrua

Når det gjeld Askøybrua er det to ting som må avklarast før anleggsarbeidet på sjøve brua kan ta til:

- trasévalet for Vestre innfartsåre (både indre og ytre del) må vere avgjort

- seglingshøgda for brua må fastsetjast.

Tilførselsvegane til Askøybrua på Askøysida vert no finansiert med førehandsbompengar, og A/S Askøybrua har fått tilsegn om lån som om naudsynt kan kome utanom partialoppligassjonslånskvotane. Med dei positive merknadene departementet har gitt i stortingsmeldinga om Norsk vegplan, så er det grunn til å tru at bruarbeidet kan starte opp i 1986—89 og stå ferdig samtidig med parsellen Gyldenpris — Gravdalvatnet på Vestre innfartsåre i 1990—93.

Bru til Osterøy

Når det gjeld Kvisti bru til Osterøy seier departementet at finansierings- og framdriftsplan vil bli vurdert ved revisjon av Norsk vegplan 1990—93. Det vert no arbeidd med ein framdriftsplan som tar sikte på anleggsstart hausten 1989, dvs. etter at Stortinget har handsama vegplanen for 1990—93.

Konklusjon

Det kan ventes stor aktivitet når det gjeld riksveganlegg også i 1986—89, og æra for det fell i stor grad på distriktet, idet 40—45% av midlane vert skaffa til vege av eigeninnsats. Men det er ein viktig føresetnad som må oppfyllest dersom vi skal kunne få brukt alle midlane innanfor perioden og på ein best muleg måte.

- Vegkontoret må få dei naudsynte ressursar (det gjeld både folk og pengar) til å planlegge prosjekta og til å leie anlegga.

Med dei rammevilkår dei sentrale styresmaktene har gitt vegvesenet dei siste åra,

- tilsettingsstopp
- krav om stadig auka overskott (til fordel for statskassa) i maskindrifta
- stadig dårlegare lønsvilkår i høve til private verksemd
- sterkt reduserte rammer for overtid
- ein bortimot skandaløs reduksjon i reisebudsjetta
- og som siste dråpen i begeret, forslag om å redusere kilometergodtgjersla på tenestereiser med bortimot 40%,

— så er det forståeleg at mange tilsette i vegvesenet no vert frustrerte og at mange av dei mest erfarne medarbeidarane søker seg over i anna verksemd. Ei gjennomlesing av St.meld. nr. 58 (1984-85) Om Norsk vegplan med sikte på kva som vil bli gjort for å løyse desse problema, gir eit magert resultat. Bortsett frå eit punkt om overføring av reiseutgiftene som gjeld anleggsdrifta, frå administrasjons- til anleggsbudsjettet, så er ikkje utsiktene til at vi skal få eit meir effektivt og slagkraftig vegvesen i åra framover så svært lyse.

Stipend 1985

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

Tilgjengelig beløp er omlag kr. 50.000.

Valg av emne er opp til den enkelte søker. Stipendiatene forplikter seg til å skrive en rapport om resultatene av studiet til Nordisk Vegteknisk Forbund. Etter NVF's årsmøte.

Studiene skal være gjennomført et år etter tildeling av stipend.

Søknad om stipend skal inneholde:

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

Søknaden sendes:
Nordisk Vegteknisk Forbund
Vegdirektoratet
Postboks 6390 Etterstad
0604 Oslo 6

innen 15. august 1985.

Tildeling av stipend vil finne sted i september 1985.

Nærmere opplysninger kan fås av Johnny Johansen tlf. 02-466960.

Redaksjonen seier seg lei for at denne informasjonen kjem seint grunna problem med å få ut bladet i år.

Kantklipping

Klipping og rydding av kratt og annan vegetasjon langs grøfter og vegkantar er arbeidsoppgåver som no vert høgare prioritert i fylket.

Vegvesenet i Hordaland skaffar seg i år tre kantklippemaskiner for montering på mindre hjullastarar



Biletet er frå Ålvik i Hardanger, og det er Kristoffer Drevsjø som sit bak spakene i maskina.

Lærlinger inn i vegarbeidsdriften

AV KURTH DAHLEN

Fra 1. juni 1984 ble fagene forskaling, armering, betongarbeid og grunnarbeid tatt ut som selvstendige lærefag under Lov om fagopplæring i arbeidslivet.

Fra samme dato ble disse fagene slått sammen til ett under navnet Bygganleggsfaget med følgende 5 fordypningsretninger.

- tunneldriving/fjellarbeid
- grunnarbeid/anlegg teknisk arbeid
- forskaling
- armering
- betongarbeid

Etter den gamle loven var det ordnære vegarbeidet som vegvesenet utfører ikke godkjent som grunnarbeid. Dette medførte at vi i vegarbeidsdriften ikke utførte fagarbeid og således ikke hadde fagarbeidere annet enn i fagene forskaling og armering. Under

revisjonen av opplæringsplanen ble det imidlertid spesielt tatt hensyn til de arbeidsoperasjoner som utføres av vegvesenet, og etter at det nye bygganleggsfaget ble innført er mesteparten av det arbeid vi utfører i vegarbeidsdriften nå blitt fagarbeid. Dette innebærer videre at våre arbeidstakere nå kan godkjennes som fagarbeidere, og dette åpnet igjen muligheten for å ta inn lærlinger.

Hordaland tidlig ute

Ved vegkontoret i Hordaland ble det allerede i 1983 satt ned en arbeidsgruppe til å utrede spørsmålene om bla lærlingeordningen. I rapporten fra gruppen ble det konkludert med at det var ønskelig for oss å ta inn lærlinger, og det ble også foreslått en praktisk måte å gjennomføre dette på. Da endringene i Lov om fagopplæring i ar-



Maskinen har til nå gått i Måbødaltunnelen, og erfaringane med han til no skal vere svært gode.

Foto: T. Opedal

Ny tunnellastar til Hordaland

Vegvesenet har teke i bruk ein ny elektrohydraulisk opplastar-maskin til bruk i tunnel. Maskinen er ein Brøyt + 41-EL og ho veg 32,5

tonn. Skuffa laster 3 m³ og er utstyrt med rensepigg. I tillegg er det montert vannopplegg for spyling av røysa.

beidslivet kom høsten 1984 var vi her i fylket altså ferdig med utredningsarbeidet og kunne således bare sette i gang og ta inn lærlinger.

3 års læretid

Læretiden for bygg-anleggsfaget er 3 år. Lærlinger skal i løpet av de første 2 læreårene gis en allsidig opplæring i hele fagområdet. Det siste året skal lærligen velge faglig fordypning og spesialisere seg i et av fagområdene

- tunneldriving/fjellarbeid
- grunnarbeid/anleggs-teknisk arbeid
- forskaling
- armering
- betongarbeid

hvor vedkommende senere skal avlegge fagprøve.

Det finnes tre forskjellige veier for å nå frem til fagprøve, og dermed også tre forskjellige nivå hvor vi kan ruttere lærlingene fra. Disse er

- 1 nivå Ferdig med 2-årig yrkesskole. Disse skal ha 16 mnd læretid med bare arbeid
- 2 nivå Ferdig med 1-årig yrkesskole. Disse skal ha 26 mnd læretid hvor de i løpet av denne tiden

også skal ta 3. klasse på lærlingeskolen.

3.nivå: Ingen yrkesskole. Disse skal ha 3 års læretid med 4 dager arbeid og 1 dag lærlingskole pr. uke hele læretiden.

16 lærlinger

Vi har til nå tatt inn 14 lærlinger i bygg-anleggsfaget jevnt fordelt over hele fylket. Ved inntakene har vi bevisst valgt å ta inn noen lærlinger fra hvert av disse forannevnte tre nivåene. Vi har altså feks. ikke bare tatt inn lærlinger som er ferdig med 2-årig yrkesskole, selv om dette trolig ville være det beste bedriftsøkonomiske alternativet for vegvesenet.

Vi har også tatt inn 2 lærlinger i mekanikerfaget ved Rådal vegsentral. Ved dette verkstedet har vi også tidligere hatt lærlinger, men det er nå noen år siden siste lærling avla fagprøve.

I vegvesenet i Hordaland er det altså i dag 16 lærlinger som har kontrakt, og vi håper at antallet enda kan økes noe. Vi vil derfor bare til slutt oppfordre alle våre ansatte som kommer i kontakt med lærlinger om å ta godt imot disse og gi dem en full-verdig opplæring

Nye håndbøker fra Vegdirektoratet

121-detaljplaner Normaler 40 sider

Håndboken gir regler og råd om hva en detaljplan bør inneholde, og hvordan den bør presenteres. Den er utarbeidet på grunnlag av høringsutgave datert april 1984, og senere kommentarer.

122-kabler til hengebruer Retningslinjer 0048 sider

Disse retningslinjene er en revidert utgave av «Tekniske leveringsbetingelser for kabler til hengebruer» av juni 1979. De bygger i stor grad på tyske normer (DIN), men er tilpasset de spesielle forhold som gjelder for kabelleveranser til bruer for Statens vegvesen. Boken har også tekst på engelsk.

123-EDB-program COBE Veiledning 072 sider

Hensikten med programmet er å beregne kontinuerlige bjelke/kassebruer i betong. Programmet er bygget på bjelketeori, og elementmetoden benyttes som løsningsmetode. Programmet er tilgjengelig på ND 500 og Prime datamaskiner.

**Vegdirektoratet
Håndboksekretariatet**

VI INTERVJUAR:

Maskinsjef Lars Kleppe

Som dei fleste veit tok Lars Kleppe over leiinga av maskinavdelinga i fjor haust, etter at han tidlegare har hatt stillinga som avdelingsingeniør for maskindrifta.

Veg i Vest har intervjuet Kleppe for å bringe vidare dei tankar den nye leiaren gjer seg om avdelinga si rolle, dei problema ho står overfor, og kva han ser som viktige oppgåver og utfordringar.

Vi spør først om hans syn på avdelinga sine viktigaste funksjoner i dag.

Kleppe legg stor vekt på at maskinavdelinga må steilla seg slik at dei andre avdelingane ser nytten i det avdelinga driv med. Vi må heile tida ha for auga at vi er ei service-avdeling, og vi må difor gjere mykje for å yta det som er ynskt av oss.

LK: — Avdelinga har som overordna mål å stilla maskiner, personell og utstyr til rådvelde for ei rasjonell vegarbeidsdrift.

For å få dette til, må vi arbeida langs fire dimensjonar. Det er økonomi, teknologi, personalressursar og organisasjon. Økonomien er den største utfordringa.

Riktig teknologi, kompetanse og samarbeid er nøkkelord

— Maskinparken må dimensjoneras riktig — det tyder at talet på maskiner, maskintypar og maskinstorleiker må vera tilpassa det arbeidet som skal utførast. Spesielt når økonomien er knapp er det viktig å velgja rett teknikk. Val av maskin må baserast på nytte/kostnads-vurderingar.

Vidare må hjelpeapparatet, som verkstader, lager, driftsbygningar og administrasjon dimensjoneras riktig i høve til maskinparken, slik

at dei indirekte kostnadene ligg på eit forsvarleg nivå.

— Når så dette er løyst står resten opp til menneska. Deneinskilte og fellesskapen er heilt avgjerande for eit godt resultat. Vi satsar difor på systematisk opplæring for at ein skal beherska eit kvart felt av det ein driv på med.

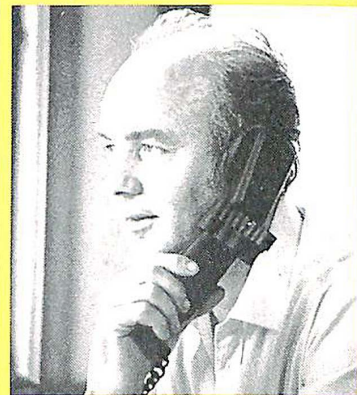
Vi prioriterar og opplæring i arbeidsleiing og samarbeid. Dette gjeld alle i leiarfunksjonar, og her har vi alle mykje nyttig å henta. Dei kursa vi gjennomfører i år trur eg vil styrka heile avdelinga. Det er heilt avgjerande at samarbeidet fungerer på alle plan, dersom vi skal nå dei måla vi har sett oss.

VIV: — Kva vil du seia er den viktigaste utfordringa for avdelinga i dag?

Skjerpa konkurranse — skeive konkurransevilkår

LK: — Vi har i dei seinaste åra hatt ein skjerpa konkurranse på den private maskinmarknaden. Dette fører med seg at tilbodsprisane vert pressa kunstig lågt. For oss gjer dette seg utslag i at vi for nokre maskiner ikkje lenger er i stand til å grunngjeva maskinkjøpa våre økonomisk, og det vert difor stendig meir vanskeleg å kjøpa anleggsmaskiner.

— Samsundes vil eg setja eit spørsmålsteikn ved denne utvik-



Lars Kleppe er 47 år og har før han kom til Hordaland virka ved maksin-avdelingane i Sogn og Fjordane og Oppland. Han har i tillegg vore ein periode i Vegdirektoratet, kor han hadde planlegging av driftsbygningar som særskilt ansvarsområde.

linga: Trass i den harde konkurransen dei private imellom er det ikkje den heilt store prisskilnaden på eige og privat utstyr. Det er visse teikn til at tilbodsprisane no har nådd botnen, og med den aktiviteten vi no har i Bergensområdet vil prisane ventelegstiga. Vi må ikkje stella oss slik at vi ikkje kan byda dei private reell konkurranse pga. mangel på utstyr.

LK: — Det er fleire moment som gjer at våre eigne maskiner fell dårlegare ut i pris andsynes dei private: Eg har nemnt marknadsmekanismen, som tvingar prisane ned. Eit anna forhold er at leigeprisane våre inkluderer kostnader som dei private ikkje har — t.d. er private maskinkjøp ilagt investeringsavgift på 10%, medan vi må betala 20% meirverdiavgift på kjøpa våre. Likeeins må alt ettersyn og maskin- vedlikehald hos oss takast i den ordinære arbeidstida. Dette verkar til at kostnadene våre vert relativt høgare. I tillegg kjem det at definisjonen av produk-

Auka kapasitet og betre tilbod på ferjene i Hordaland

Fredag 31. mai 1985 fekk Rutelaget Askøy — Bergen overlevert den nye ferja M/F «Herdla» frå Mjøllem & Karlsen i Bergen.

Ferja har ein kapasitet på 140 personbileiningar og 850 passasjerar. Ferja er søsterskip til M/F Bergen, som selskapet fekk overlevert i 1984. M/F Herdla er sett i rute i sambandet Kleppestø — Bergen.

Bergen Nordhordland Rutelag har fått løyve til å kontrahere ei ny 140-bilars standard pedelferje til sambandet Steinestø — Knarvik.

Løyvet vart gjeve i februar 1985. Etter konkurranse mellom sju skipsverft vart byggjekontrakt underteikna med Trønderverftet A/S i slutten av mars. Leveringsdato for den nye ferja er fastsett til 15. mars 1986.

Hardanger Sunnhordlandske D/S har fått løyve til å kontrahere to nye 140-bilars standard pendelferjer for levering i 1986.

Det første kontraheringsløyvet

vart gitt med sikte på levering av ferja til mai 1986.

Den andre ferja vert truleg overlevert i slutten av 1986. I vilkåra for dei tre kontraheringsløyva ligg det føresetnader om utrangering og sal av eldre ferjer.

BNR skal avlevere to ferjer med ein kapasitet på tilsaman 75 personbileiningar, dette gir ein netto auke på 65 pbe i selskapet sin totale ferjekapasitet.

I tillegg vil det bli gjennomført ein rokkering av ferjeflåten slik at

også andre samband vil få betra ferjekapasitet når den nye ferja vert levert.

HSD skal avlevere tilsaman fem ferjer med ein samla kapasitet på 170 personbileiningar når dei har fått levert dei to 140-bilars ferjene. Totalt vil selskapet få ein auke i ferjekapasitet på 110 pbe.

Ved rokkering av ferjeflåten vil det då vere mogeleg å få betra ferjekapasiteten i mange samband når dei to nye ferjene vert levert.



M/F «HERDLA» kan ta 140 bilar på kvar tur mellom Bergen og Kleppestø. Bildet er utlånt av Rutelaget Askøy — Bergen. Foto: Løtvedt

LARS KLEPPE, forts...

sjons- og ventetid ikkje er eins, og dette fell også uheldig ut for oss.

Politiske krav svekkar vegvesenet sin posisjon

— Eg finn og grunn til å minna om dei store summene som vert trekte ut or maskindrifta og som går direkte i statskassa. I år er det beløpet Hordaland er pålagt å avsetja tre millionar høgare enn avskrivningar og renter på maskinparken, og heile 10 millionar høgare enn det vi reelt skal kjøpa maskiner for. Konsekvensen er at vi må opparbeida eit overskot på drifta — det vil seia at leigane må setjast høare enn det som skal til for å dekke kostnadene våre.

Som nemnt veit vi at Hordaland skal kjøpa maskiner for eit beløp som er langt lågare enn renter og avskrivningar på den eksisterande maskinparken — ein verknad av dette er at realverdien av maskinparken på sikt vil synka og reinve-

steringsgrunnlaget vert svekka, noko som i sin tur vil svekka konkurransevilkåra ytterlegare. Dette er dei rammvilkåra som er sett av den sentrale politiske leiinga.

VIV: — Kva kan avdelinga gjera i denne stoda?

LK: — Det er avgjerande at vi får til den riktige tilpassinga som eg nemnde mellom av maskinparken og dei arbeidsoppgåvene vi har. Her ynskjer vi oss eit enno nærare samarbeid med driftsavdelingane om maskinkjøpa. I dette samarbeidet kan maskinavdelinga bidra med dei tekniske vurderingane.

Det er vidare ynskjeleg at vi får organisasjonen til å fungera enno betre på alle plan og at vi stadig vert betre i å styre kostnadene våre. Vi må her sjå på kostnadene for vegvesenet totalt. Kleppe peiker her på økonomistyringsprosjektet: — Vi ventar oss ein god del av dette når det gjeld riktig bruk og utnytting av maksinene og lågare kostnader i maskinvedlikehaldet.

Når det gjeld maskindrifta spesielt ventar vi her eit godt samarbeid med anleggsavdelinga.

Stor personalutskifting i administrasjonen

Kleppe kjem inn på personaltilhøva ved avdelinga, som har verka hemmande på løysinga av viktige styringsoppgåver:

— Det siste året har avdelinga hatt store problem med bemanninga i administrasjonen. — Folk «sluttar raskare enn dei vert tilsette» — og avdelinga har difor vanskar med å oppfylle det ansvaret ho har. Denne stoda verkar òg ekstra belastande på dei som vert verande att på avdelinga.

På gale vegar

Kleppe meiner det ikkje er grunn til å leggja skjul på at årsaka til den store gjennomtrekken må sporast i lønssystemet og i båsinnedeligna på budsjettetsida — med avkorta reisebudsjett til admini-

Oljeutbygging gir billigere veg

— kan hindre fraflytting fra vegløse øyer

OING KRISTEN OEN:

I forbindelse med byggingen av oljeterminalen på Sture og oppgraderingen av oljeraffineriet på Mongstad, vil det bli sprengt ut store mengder med stein.

Det er gjort avtaler mellom utbyggerne og vertskommunene om at overskuddsmasser skal stilles gratis til disposisjon for kommunene og vegvesenet. Transportkostnader ut av områdene må kommunene/vegvesenet ta.

Skal disse massene bli interessante til vegformål, må anleggene totalt sett bli billigere. Aktuelle anlegg må derfor oppfylle visse krav:

1. Veganleggene må ha store masseunderskudd.
2. Eventuelle dyre bruløsninger kan erstattes med billige fyllinger.
3. Transporten og anbringelsen av massene til veganlegget må bli billigere enn å ta ut massene i sidetak på selve anlegget.

Pkt. 3 betyr at kun båttransport med fylling i sjø er aktuelt. I Hordaland har vi da følgende aktuelle veganlegg innen en akseptabel transportavstand (alle prosjektene er til vegløse øyer):

Kommune	Befolkning	Masseunderskudd	Merknad
Fjell/Øygarden Veg til Turøy	140	100.000	
Askøy Veg til Ramsøy	190	120.000	
Radøy Veg til Toska	70	500.000	
Austrheim Veg til Baløy	50	80.000	Rossnes f.kai kan flyttes hit. Innkort. av ferjestrekn. til Fedje.
Lindås Veg til Hosøy	20	45.000	

De fire første prosjektene er omtalt i fylkesvegplanen og er aktuelle fylkesvegprosjekt. De er ennå ikke kommet på prioriteringslistene på grunn av relativt store kostnader. Det siste prosjektet er et kommunalt prosjekt.

Fortsetter neste side:

strasjonen. Medarbeidarane vert i stor grad bundne til kontoret og kan ikkje på tilfredsstillande vis utføra dei oppgåvene dei er pålagde. Informasjonen ute mellom avdeling og brukarane vert skadelidande ved dette. Kleppe legg til:

— Hvis konsekvensen av dårleg drift hadde vært konkurs som i det private, vart ein tvinga til å sjå administrasjons- og driftsbudsjetta meir i samanheng. Slik det no er, er vi både bedrifts- og samfunnsøkonomisk sett på gale vegar.

Han vonar at ein no får ein periode med stabile arbeidstilhøve. Mellom anna er det no tilsett ny ingeniør på driften (Frode K. Myre), og opps.mann Gilje på Stord har tatt over stillinga som leiar for maskinvedlikehaldet etter Hjøllo.

Oppfølginga av økonomien er av dei ting som han ventar vil betre

seg no. Arbeidet med å oppretta rammeavtarar for innkjøp vil òg verte prioritert framover, og informasjonen på dette feltet skal verte betre, lovar Kleppe.

Nye styringsreidskap

Utviklinga av nye arbeidsmetodar, administrative teknikkar og styringsreidskap er av dei ting som Kleppe meiner vil gjeva resultat med omsyn til høgare effektivitet og rasjonalitet i drifta.

Økonomistyringsprosjektet er ein av desse nyskapingane, og for maskinavdelinga sine oppgåver er òg målretta leiinga eit særst nyttig og godt verktyg: — Vilagar detaljplanar for det vi gjer og oppnår ein tettare og fastare styring. Ein biverknad av dette er at den ein-skilde får eit meir heilskapleg syn på avdelinga og får meir informasjon om kva dei andre driv med og

kva rolle hans eige arbeid spelar for at andre skal oppnå gode resultat på deira felt.

Til slutt vil han framheva EDB som er på gang både på drifts-, verkstad- og lagersida. Kleppe trur dette både vil betra styringa og ikkje minst service og informasjon til dei andre avdelingane.

HAR DU STOFF
TIL BLADET?

— Ring
(05) 17 34 46

Fortsettelse fra foregående side:

Oljeutbygging gir billigere veg

— Kan hindre fraflytting fra vegløse øyer

Planlegging

Massene vil bli stilt til rådighet fra årsskiftet 1985/86 og bli tatt ut i 1½ — 2 år framover. For at ikke en eventuell bruk av massene skal strande på mangel på planer, er det nå laget hovedplaner for de 4 fylkesvegprosjektene.

Det som er viktigst nå, er å få fastsatt mer nøyaktige priser på transporten inkl. nødvendige tilleggskostnader for å få massene anbragt. Dette arbeidet er nå satt i gang. Når vi har full oversikt over dette, kan vi ta standpunkt til hva som er regningsvarende å ta imot av masser.

Politisk behandling

Når mengden på de aktuelle massene er fastlagt og dermed kostnadene med å få dem anbrakt, vil saken bli tatt opp med fylket og de aktuelle kommuner for å få stilt nødvendige midler til disposisjon. I forslaget til investeringer på fylkesvegene i perioden 1986—89 er det foreløpig satt opp en ufordelt post med tanke på disse anleggene.

Millionbesparelser

Fordelen med dette opplegget er at med billige masser stilt til disposisjon kan dyre bruløsninger erstattes med fyllinger, og planlagte fyllinger kan bli rimeligere. Atskillige millioner kan således bli spart på anleggene.

Fraflyttingen, som er et problem på disse øyene, vil sannsynligvis stoppe opp eller eventuelt snu når befolkningen ser at fast vegforbindelse er i sikte.

Flytebro over Salhusfjorden

Hva har skjedd

Spørsmålet om brusamband over Salhusfjorden ble tatt opp av Nordhordland tiltakskontor i 1962. Da bredden på fjorden er over 100 m måtte det bli en kostbar konstruksjon. To brutyper var aktuelle. Det var hengebru og flytebru. Hengebruer var bygget i samme størrelsesorden før, det samme var flytebruer, men de fleste med ankerfester langs brua. I 1971 ble det derfor nedsatt en ekspertgruppe som skulle foreta en teknisk vurdering av flytebruprojektet, og konklusjonen kom i 1974 om at brutypen var teknisk forsvarlig.

AV KRISTEN OEN

Hovedplan

En hovedplan for prosjektet, som omhandlet hengebru- og flytebru alternativet ble lagt fram i 1977, og Hordaland fylkesting gikk inn for flytebrualternativet. Flytebrualternativet var da ca. 100 mill. kr billigere enn hengebrualternativet. Etter en del undersøkelser om miljøkonsekvensene på grunn av flytebrua, ble hovedplanen for bruprojektet på nytt lagt ut til offentlig ettersyn i 1979 med det formål å fastlegge treséen for flytebrua med det tilstøtende vegnettet. Hengebrualternativet var også med som alternativ.

Stortingsbehandling

Da dette var et prosjekt av stor prinsipiell karakter, ble det bestemt at saken skulle legges fram for Stortinget før en gikk videre med planleggingsarbeidet

Det ble derfor utarbeidet en melding om saken. Stortingsmelding nr. 75 (1979—80) — Om bru over Salhusfjorden. Her beskrives de to løsningene teknisk og økonomisk, samt at de miljømessige konsekvensene blir belyst. Meldingen ble behandlet av Sam-

ferdselskomiteen (Innst. S. nr. 215) og var oppe i Stortinget 10. april 1981. Det konkluderes med at hengebrualternativet Salhus — Frekhaug er uaktuelt og at det skal arbeides videre med flytebruprojektet uten bindende vedtak om at brua skal bygges. Det ble og sagt at undersøkelsene vedrørende de miljømessige konsekvensene burde fortsette og at eventuell konsesjonsplikt burde avklares.

Supplerende undersøkelser

Nye og supplerende undersøkelser om miljøkonsekvensene ble gjennomført, og hovedplanen ble på nytt lagt ut til offentlig ettersyn i 1983.

Hovedplanen ble så høsten 1984 ferdigbehandlet fra vegkontoret og oversendt Vegdirektoratet for godkjenning.

Konsesjonsbehandling

Spørsmålet om konsesjonsplikt ble nå på nytt aktualisert, og etter en del diskusjon mellom samferdsels- og miljømyndighetene ble det bestemt at flytebrua skulle konsesjonsbehandles, men at de offentlige utleggelsene som hadde vært i forbindelse med hovedplanene var tilstrekkelig også for denne behandling. Vegdirektoratet sendte så søknaden om konsesjon 11. mars 1985.

Statens forurensningstilsyn STF fant imidlertid at de rapporter og uttalelser som forelå på visse områder var for lite konkrete for deres behandling. Deter derfor nå satt i gang arbeid hvor en skal prøve mer å kvantifisere de negative effektene der det er mulig.

Avgjørelse i september

Dette arbeidet skulle være ferdig i mai, og etter opplegget skal STF gi svar på konsesjonssøknaden ca. 1. september 1985.

Blir svaret positivt, vil hovedplanen umiddelbart bli godkjent i Vegdirektoratet og detaljplanarbeidet for prosjektet vil bli satt i gang med det formål å åpne brua i 1991—92.

Blir svaret negativt vil sannsynligvis avgjørelsen bli anket, for så å bli avgjort på regjeringsplan

Rv 7 over Hardangervidda



— en spennende veg

Med tanke på kommende vinter kan det være interessant med et tilbakeblikk og en oppsummering av vinterforholdene på vegene i fylket i sesongen som var.

I år er det særlig en vegstrekning som har bydd på spenning. Rv 7 over Hardangervidda har dag for dag vært holdt åpen for trafikk i vinterhalvåret.

I første rekke på grunn av usedvanlig gunstige værforhold, men og på grunn av dyktige og fjellvante brøytemannskaper, samt øket maskinnsats i form av snøfreser.

Og rekorden er satt. Vegen over Hardangervidda har for første gang i historien vært «helårsveg».



Opplegget tidligere år har vært at vegen skulle holdes åpen så lenge den kunne brøytes med bil og plog. Ulempen med dette opplegget har vært at fonndannelse på spesielt værharde steder har satt en naturlig stopp for videre brøytearbeid, selv om brøytebilen over lange strekk ellers har kunnet brøyte uten større problem.

Større ressursinnsats

Fra brukersiden, trafikanter og transportnæringen, men og fra kommunene i Hardanger, kom det krav om at vegen måtte forsøkes holdt åpen lengre om høsten, og at det eventuelt måtte settes inn tyngre utstyr, som snøfresere, i brøytearbeidet.

Det ble derfor besluttet at fra høsten 1984 skulle det tas i bruk snøfreser i tillegg til brøytebil, og alt i slutten av november var snøfreseren i kast med snøfonner som tidligere ville ha medført vinterstenging.

Spenningen steg da vi nærmet oss den 20.12. Bare 2 år i vegens historie hadde vegen vært holdt

åpen til denne dato, nemlig i 1943 og i 1968. Ville vi klare å slå denne rekorden?

Værforholdene var gunstige, og både 20.12. og resten av 1984 ble passert, uten at det hadde vært nødvendig å vinterstenge vegen.

Økende bruk av vidda

Og brukerne tilpasset seg fort situasjonen, trafikk tallene for vidda viser at selv den uken da trafikken var lavest, passerte ca. 80 kjøretøy daglig denne høyfjellsstrekningen.

Det viste seg og at transportnæringene valgte Hardangervidda som det billigste og raskeste øst/vest samband, selv om byer som Porsgrunn og Drammen var målet. Derfor var en stor andel av trafikken over vidda denne vinteren trailere og tyngre lastebiler.

I januar og februar forverret værforholdene seg, vind og snøfokk gjorde det nødvendig å belaste brøytemateriellet maksimalt, men selv i denne perioden var det bare 4 dager da vegen var stengt pga. snøforholdene.

Og trafikk tallene økte. Gjennomsnittstrafikken i januar og februar var 184 kjøretøy pr. dag.

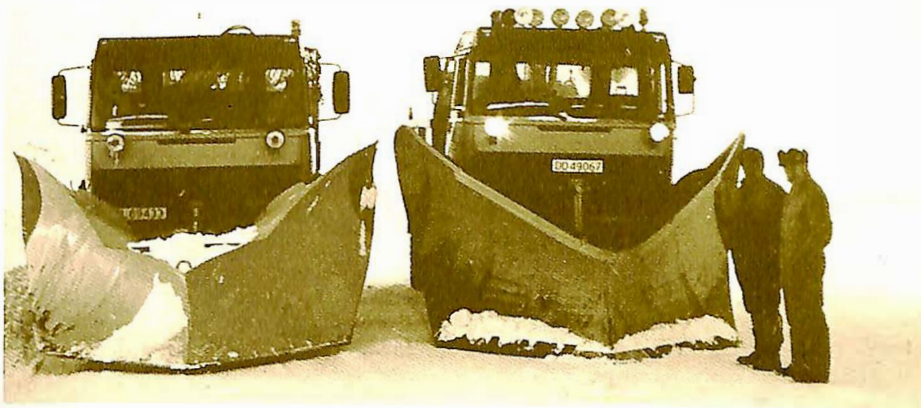
I mars ble vindforholdene ugunstigere, og snøfokk gjorde det mange ganger nødvendig å innføre kolonnekjøring, fordi sikten var minimal.

Samtidig som værforholdene ble dårligere, begynte brøytestyret, som nå var temmelig nedslitt, å bryte sammen. Resultatet var, at vi i denne perioden hadde flere stengninger av vegen enn vi hadde hatt hele vinteren, men med utbytting av snøfresere og diverse andre tiltak har det trass alt lyktes å holde vegen åpen også i denne perioden. Men selv i slutten av april, var det dårlig vær og kolonnekjøring over Hardangervidda.

Hva har det så kostet å holde vegen åpen i vinter? Spørsmålet er interessant, selv om det er vanskelig å vurdere selve kostnaden mot den samfunnsnytte det ligger i å holde en trafikkåre åpen.

150 kroner pr. bil

Beregninger viser, at med utgangspunkt i gjennomsnittlig trafikkmengde i vinterhalvåret, målt mot Hordalands utgifter i samme tid, koster det 50 kr. for hvert kjøre



Brøytemannskapa møtes på fylkesgrensen.

tøy. Regner vi et tilsvarende tall for Buskerud fylke, har det kostet 100 kr. pr. kjøretøy å holde vegen åpen i vinter.

Om dette er en høy eller rimelig pris er vanskelig for oss å vurdere, men trafikantgrupper vi har vært i kontakt med, betrakter dette som en «rimelig pris». Gevinsten regnes å ligge i kortere kjøretid Bergen — Oslo, bedre vegstandard og mindre «slitasje» på fører og materiell.

Det må imidlertid ikke glemmes at kostnadene i år sannsynligvis har vært rimeligere på grunn av gunstige snøforhold og at prisen nok hadde vært høyere om værforholdene hadde vært ugunstigere.

God investering

Likevel, hvis det ble satset litt på å utbedre de spesielle fonnstedene, hvis utstyr og materiell ble fornyet, og forholdene ble bedre tilrettelagt for brøytemannskapet, spør det om ikke dette hadde vært en god investering, samfunnsøkonomisk sett.

Men selv om slike tiltak blir gjennomført, må en ikke regne med at Rv 7 kan bli en «helårsveg».

Vi må ikke glemme at vegen går 40 km i over 1000 m høyde, og at dei vinterstid ikke finnes beboelse, snøvebyggellertunneler som de vegfarende kan søke ly i ved overraskende uvær.

Og værforholdene skifter fort. Dette fikk vi til fulle bekreftet den 11. og 12. mars, da 33 kjøretøy ble stående fast på høgfjellsstrekningen. På grunn av redusert sikt og sterk vind med mye snøfokk kjørte kolonnen seg fast. Først neste dag kl 19 var alle trafikanter trygt nede fra fjellet etter en ufrivillig overnatning i bil midt på Hardangervidda.

Utvidet åpning og bedre informasjon

På bakgrunn av sesongens erfaringer, kan vi tenke oss å utvide årsåpningstiden, og å tilpasse den tid på døgnet vegen er åpen med de behov transport- og trafikantgruppene har.

Videre vil det bli satset på bedre informasjon om veg- og føreforhold, slik at brukerne kan planlegge sine reiseruter på et bedre grunnlag enn hittil.

En ny fres montert på Unimog, vert testa og inspisert på Hardangervidda.



EDB i biltilsynet

Stasjonen ligger faktisk i så stor grad foran at den på mange områder må sies å stå for den utviklingsomfarer foregått. Dette har ført til at man i tillegg til det daglige arbeidet driver en utstrakt opplæringsvirksomhet for biltilsynspersonell fra hele landet. Etterhvert som EDB skal tas i bruk på stadig nye steder sender man sine driftsansvarlige på kurs i Bergen.

Opplæring

Vi har snakket med stasjonssjef Kjell Hasselgren om hva denne opplæringen innebærer for stasjonen i Bergen og for dem som kommer hit på kurs.

Biltilsynet Bergen var i 1982 den første biltilsynsstasjonen i landet som fikk inninstallert EDB. Det enorme arbeidet som er nedlagt siden har ført til at stasjonen fremdeles ligger i forkant av den utviklingen som foregår i biltilsynet over hele landet når nå flere og flere stasjoner får inninstallert datamaskiner.

Det har etter hvert blitt adskillige kurs og vi har kommet fram til et opplegg som synes å gi et godt startgrunnlag. Kurset er på minimum en ukes varighet. Det er delt inn slik at man får med seg litt både teori og praksis. Den teoretiske delen gir en generell og enkel innføring i maskinens oppbygging, hvordan den virker og hvilke muligheter den gir. Man får et innblikk i hva maskinen i dag benyttes til i Bergen og i den praktiske delen får deltakerne øve seg på å gi og hente ut opplysninger ved hjelp av de tabeller og registre som biltilsynet i dag bruker. På den måten får man en ide om hvordan maskinen fungerer og får gjort seg kjent med tastaturet slik at man også mestrer den praktiske bruken av maskinen. På slike kurs har vi hatt folk fra Oslo, Trondheim, Bodø, Sogndal, Hedmark, Telemark, kort sagt fra alle kanter av landet.

Vi er også behjelpelig med støtte i innkjølingsfasen ved de stasjonene som måtte ha behov for det.

Denne opplæringsvirksomheten belaster selvsagt oss ved stasjonen ekstra. En av våre systemstyrere, Mariann Jørgensen, bruker en stor del av sin arbeidstid til denne virksomheten. Vegdirektoratet er imidlertid innforstått med at vi utfører dette arbeidet. Vi har derfor fått kompensasjon i form av ekstra hjelp, slik at andre arbeidssoppgaver ikke skal bli skadelidende.

Registreringsavdelingen

Når det gjelder bruken av maskinen er det kontorseksjonen som har hatt mest nytte av den hittil. På registreringsavdelingen brukes

EDB i dag til varslinger i forbindelse med eierskifte. Der er opprettet internt register over registreringskort som er oversendt andre biltilsynsdistrikt. Tidligere måtte det skrives ut et erstatningskort for vårt arkiv når vi sendte fra oss slike. Vi er også i ferd med å opprette et register for avskiltninger som vi vil bruke til å ajourføre de andre registrene med. På den måten vil vi forhåpentligvis helt unngå å sende innkallinger eller purringer på kjøretøy som er avskiltet. Andre saksområder er behandlingen av begjæring om inndragning av kjennemerke på grunn av skyldig avgift. Alle disse områdene har forenklet rutinen for de tilsatte og ikke minst forenklet og til dels avskaffet plasskrevende arkiv.

Innkalling og kontroll av kjøretøy

Det som har betydning den største gevinsten er likevel innkalling av kjøretøy til kontroll. Fra og med 1984 har Hordaland vært med i den såkalte K - kontrollen. Det vil si

at vi kaller inn et betydelig antall kjøretøy til kontroll, mens bilerierne kan velge om de vil fremstille bilen for biltilsynet eller for et verksted. Det viser seg at ca. 60% av bileierne velger å gå til et verksted. Dette har gitt en tilsvarende kapasitetsøkning i distriktet og førte til at 25% av fylkets kjøretøy ble kontrollert i 1984 enten i hallen på biltilsynet, ved et verksted eller gjennom biltilsynets utekontroller. For kontorsiden økte antallet innkallinger og purringer fra 6000 i 1983 til 33.500 i 1984. Det sier seg selv at dette ville ha vært helt umulig uten EDB.

Innkallingene skjer på den måten at biltilsynet ber vegdirektoratet om et utvalg kjøretøy. Det kan være årsmodeller, kjøretøy i en eller flere kommuner, eller de kan velges på grunnlag av tidspunkt for siste kontroll. Vi innkaller f.eks. ikke kjøretøy som har vært kontrollert i løpet av de siste 2 årene. Vegdirektoratet sender oss en diskett med de ønskede kjøretøy, og vår datamaskin kjører så automatisk ut innkallingskort hvor eieren gis en 2 måneders frist for å få kjøretøyet kontrollert og godkjent. Etterhvert som kontrollsedlene kommer inn fra verkstedene, eller bilene blir kontrollert av oss, ajourføres listene. De vi ikke har hørt noe fra innen fristen får purring som maskinen skriver ut igjen. Det sendes ut i gjennomsnitt 2000 innkallinger pr. måned og heller ikke oppfølgingen av disse ville vært mulig uten EDB.

Fører kortavdelingen

Kontorets fører kortavdeling har også stor nytte av maskinen. Den har helt erstattet arkivet på denne avdelingen. Alle søknader om førerkort, bortsett fra fornyelser, blir i dag lest inn på data. Etterhvert som førerprøven avlegges ajourføres registeret. Ved bestått førerprøve skriver maskinen ut melding til vegdirektoratet og fører kortinnehaveren kommer inn i det sentrale fører kortregisteret. I våre søknadsregister slettes så en del

Vintervedlike- haldet av heilårsvegen

Det kan vera på sin plass å ta ein liten oppsummering etter samanslåinga av brøytinga på Haukelid. Som kjent er det Telemark som no har leiinga av brøytetenesta på heilårsvegen. Det ein kan slå fast så langt, er at brøytinga har fungert brukbart, men ein må tilføya at det ikkje har vore noko framsteg for servicen på vestsida.

Det eg vil peika på i negativ lei er:

— Ilagt beredskap på Haukelisæter svekker tryggleiken på vestsida i høve til før.

— Sambandet vestover er dårlegare med dårlegare koordinering

av brøyting og vintervedlikehald som resultat. Dette gjeld Hordadalen, Brattlandsdalen, Seljestad og Åkra fjorden. Auka bemanning på vestsida ville betre denne stoda.

— Det burde ha vore beredskapsfolk på vestsida tillikes med austsida.

Det bør strekast under at denne vinteren var usedvanleg fin, men trass dette er desse manglane registrert.

Helsing
Oddbjørn Lynghammar



Vil dei gamle teodolittane til vegvesenet komme til nytte igjen?

Landmålingsinstrumenter til utviklingsland

Johan A. Widerøe er nyleg komen attende etter 2 års permisjon frå Sør-Trøndelag vegkontor.

I den tida han hadde permisjon arbeidde han for NORAD ved vegadministrasjonen i Botswana. Forholda der var prega av knappe

ressursar, samanlikna med kva vi er vant med i vår etat.

Då Widerøe kom heim såg han at vegkontoret i Sør-Trøndelag hadde ein stor park av landmålingsinstrumentar som ikkje var i bruk. Han gjekk utifrå at dette var tilfelle på dei andre vegkontora og, Widerøe har difor oppmoda oss om å laga ei liste over det landmålingsutstyret vi kan avsjå. Denne lista skal til avdelingsingeniør T. Borchrewink i Vegdirektoratet som m.a. arbeider med hjelpeoppgåver for NORAD.

Ved vegkontoret i Hordaland har vi i stor utstrekning brukt gammalt utstyr som innbytte, når vi har kjøpt nytt. Det kan likevel stå noko gammalt utstyr rundt som *ikkje er i bruk*. Difor lar vi oppmodinga gå vidare. Veit nokon om gammalt utstyr (tachymeter, teodolitter, stativer, målestenger os.b.) som ikkje lenger er i bruk, ber vi om at dette vert meldt til Alf Sognefest, tlf. 173000/173224. Han vil setja opp ei liste over kva som eventuelt finnes her i Hordaland.

av opplysningene, mens det resterende blir overført til et journalregister som erstatter tidligere håndførte journaler.

Trafikkseksjonen

Til slutt har bruken av EDB også gjort det mulig å føre pålitelige statistikker over førerprøvesituasjonen. I dag kan vi finne feks. strykprosenten på de forskjellige førerkortklasser helt ned til hver kjøreskole. Likeledes føres til dels statistikk over hvilke sterke eller svake sider som fremkommer under den praktiske førerprøve. Er det vikeplikt som ikke overholdes, eller er det oversikten som sviker hos førerkortkandidatene. Disse opplysningene er viktige som utgangspunkt for tilsynet med kjøreskolene. Statistik-

kene føres på en slik måte at hverken kandidaten eller den enkelte lærer kan identifiseres. De stanser som sagt på skolenivå.

Utviklingen videre

Eller ser vi frem til den videre utviklingen på dette område. For Bergens vedkommende er man nå i ferd med å skifte til et nytt database-system. Dette vil bli mer avansert enn det vi har brukt hittil, samtidig som det blir mer brukervennlig.

Vi er også spent på videreutviklingen av autosys. Dette er bruken av de sentrale førerkort- og motorvognregistre. I neste ledd skal vi her kunne få automatisk utskrift av vognkort — et arbeid som idag tar en god del av kapasiteten på registreringssekavdelingen.

Rapport fra Fløyfjellet:

«Madammen» i rute

Madam Felle's appetitt er upåklagelig. Da vi avla det umettelige fruentimmeret en visitt lå hun 14 dager foran skjemaet, og ingenting tyder på at hun ikke skal klare å ete seg hull fram til Sandviken til fastsatt tid. Før ferien tok til skulle hun ha igjen ca. 350 meter, så alt ligger til rette for at vi vil se hennes runde kontrafei i Amalie Skrams vei ca 20. september.

«Damen» vi snakker om er selvfølgelig ingen ringere enn den 450 tonn tunge TBM-kolossen, som siden 12. september i fjor har arbeidet jevnt og trutt for å lage hull gjennom Fløyfjellet. Når maskinen kommer «til veis ende» har den altså vært i drift i ett år.

Umiddelbart etter gjennomslaget vil man ta fatt på retretten. Maskinen skal gå så langt fram at borhodet blir fritt. Segmentene på borhodet skal så demonteres, og deretter vil maskinen bli dradd — eller «trillet» tilbake v.h.j.a. noen små boggihjul som skal rulle på en stålplate. Straks maskinen er dradd langt nok tilbake gjennom tunnelen, vil man begynne utstrossingen av sideveggene, slik at tunnelprofilen får de tiltenkte dimensjoner.

Dette er framtid riktignok, men nokså nært forestående. Veg i Vest har besøkt anlegget, og vi var interessert i å vite hvilke erfaringer man har gjort seg med arbeidet hittil — når det gjelder fremdrift, arbeidsmiljø, spesielle problemer og positive erfaringer. Og vi vil vite litt om planene framover. Vi spør anleggslederen, Jan Elvøy

God fremdrift

Elvøy sier seg godt fornøyd med fremdriften i arbeidet, og han mener at maskinen kommer godt ut i sammenligning med konvensjonelle metoder — Ved konvensjonell boring og sprengning vil man maksimalt kunne klare ca 50 m pr uke mens man i Fløyfjellet har vært oppe i ca 120 meter. Under

gunstige forhold mener Elvøy man kan klare ca 100 m pr. uke. Dette gjelder riktignok selve boringen. Skal man regne medgått tid pr. m ferdig tunnel, må man i tillegg regne med sidestrossing og sikringsarbeider. Nettopp sirkingsarbeidene regner man imidlertid med å spare en vesentlig del av ved denne metoden.

Vei i Vest:

Veg i Vest: Har det vært spesielle problemer underveis?

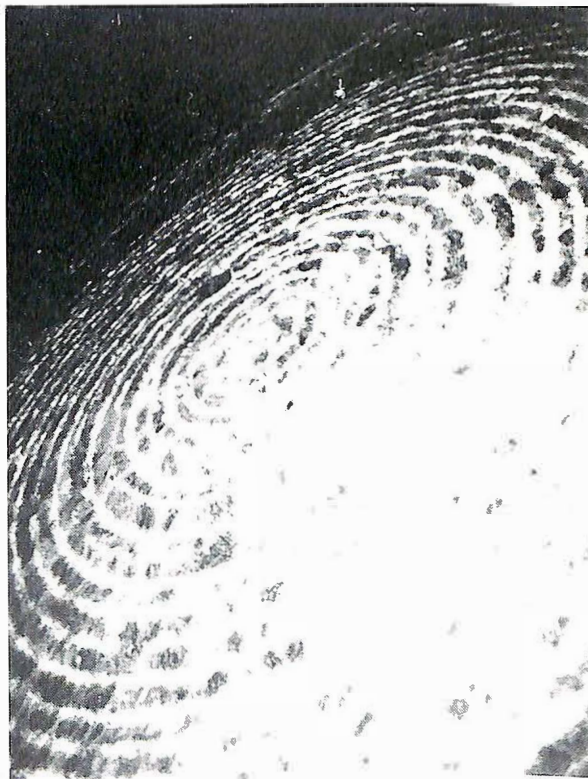
Vi lar Elvøy fortelle:

— I den første tiden hadde vi en del partier som var så dårlige at vi fikk nedfall på maskinen, og vi måtte inn med bolting og siden sprøytebetong

100 mill. liter vann

— I tillegg har vi hatt problemer med vann et par plasser. Det første

området på ca 120 meters lengde hadde vi i gjennomsnitt lekkasjer på vel 3000 liter pr. minutt. Dette fylte omtrent hele drenerørret og vi begynte å bli litt engstelige for hva som skulle skje dersom vi kom borti større lekkasjer lengre inne. Lekkasjen så ikke ut til å skulle avta. Den holdt samme styrke borti mot en måned, og enkelte begynte å vitse om at det kanskje var Skomakerdiket som var begynt å komme i hodet på oss. Vi tok kontakt med et firma som er spesialist på injisering, for å dempe lekkasjen. Vi fikk et tilbud vi syntes var temmelig drøyt — og dette syntes visst tunnelen også, for to dager etter var det plutselig nesten tørt. Det var tydeligvis et vannbasseng i fjellet som var drenert ut. (Et raskt overslag sier oss at 3000 l i minuttet i en måned er godt over 100 mill. liter eller 100 000 m³.)



Slik ser de ut — sporene etter Madam Felles «tanngard».
Foto: T. Opedal



Per Mæhlen og Terje Årdal skifter kuttere.

Hva skal den hete?

I Vegvesenet er vi flinke til å sette navn på tunnelene våre — de blå/hvite skiltene er etterhvert blitt mange. Og enkelte mener kanskje at Fløyfjellstunnelen(e) bør den hete, gjenstanden for Madam Felles bestrebelser der ute under Sandviksfjellets grå massiv.

Vi venter jo alle på den lykkelige begivenhet som om litt skal finne sted der ute i Sandviken; — Madammens nedkomst. Etter å ha gått svanger i 12 måneder, vil snart forløsningens time slå, og den førstefødte (av hittil planlagte to) vil se dagens lys. Og hva er vel mer naturlig et navn for Madam Felles ektefødte sønn enn nettopp Jonnemann?

Flere lekkasjer

Lenger inne, da vi var kommet inn i en sone av mer homogent, hardt fjell, begynte det å komme en del tynne fontener, og vi skjønnte da at vi hadde vann under trykk over oss. Vi kom så inn i løsere fjell og der fikk vi plutselig en fontene — en enorm vannsøyle — rett foran borhodet. Den var så stor at den ikke bare fylte drenerøret, men det sto 20-30 cm over. Vi måtte da inn med pumper for å holdet det unna. Denne lekkasjen anslo vi til å ligge på mellom 3 og 4000 liter i minuttet. Dette er nokså dramatisk. Men heldigvis så vi allerede etter 3-4 timer at det så ut til å minke, og etter et par dager var lommen tømt og vi kom fra det med skrekken.

I neste tube tror vi ikke at vi får slike problemer, for vi regner med at lommene nå er drenert ut, slik at neste tube vil bli adskillig tørrere å drive.

Veg i Vest — Dette er problemer som man vel hadde støtt på dersom tunnelen hadde vært drevet konvensjonelt. Er det ellers forhold du vil

trekke fram der denne driftsformen byr på andre utfordringer enn i tradisjonell tunneldrift — hva med arbeidsmiljøet, for eksempel?

Arbeidsmiljøet

Jan Elvøy: — Av miljøproblemer kan vi nevne tre ting: det er støy, vibrasjoner og støv. Vibrasjonene er ikke til særlig stor plage, selv om de nok kan virke kraftige når man står på riggen når den borer. Førerhytten og stolen som operatøren sitter på, er avdempet, og det har ikke vært klaget på mangler her.

— Støyen foran på riggen er omtrent som på konvensjonelle rigger. For å avhjelpe dette problemet er operatørens plass innebygget i en støydempet hytte. Slike foranstaltninger er ikke vanlige ved tilsvarende maskiner utenlands — det er noe vi krevde spesielt. Vi er imidlertid ikke fornøyd med dempingen og har krevd at dette må forbedres ganske umiddelbart.

Støv et problem

— Støv er helt opplagt et problem, og vi har forskjellige hjelpemidler til å dempe dette. På borhodet har vi et sugende ventilasjonssystem («støvsuger») — et turbofilter som lager undertrykk foran og suger støvet bak til en støvkasset på bakriggen hvor det blir utskilt.

Itillegghar vi vann-dyser på borhodet og i overgangen mellom transportbåndene. Når alt dette fungerer og vannlekkasjene er moderate, så går det bra. Vi har hatt målinger som viser at kvartstøvet i luften ligger under det høyest tillatte, men årsakene kan være at kvartinnholdet i støvet er relativt lavt — under 10%.

Bakriggoperatøren er også utsatt — og her er det påbud om bruk av støvmaske. De er flinke til å bruke dette. Det viser seg at dersom en sørger for å holde sikringstutstyret i god stand, da har en et akseptabelt miljø her inne — i hvert fall tilfredsstillende det kravene fra arbeidstilsynet.

— Vi har utsagn fra kompetent



Anleggsleder Jan Elvøy

hold på at arbeidsmiljøet her er av de beste på slike maskiner, men etter min oppfatning er miljøet likevel ikke bedre enn det bør være, legger Elvøy til.

Bemanning

I alt er 25 personer ansatt på tunnelanlegget — enten i den direkte TBM-produksjonen eller i arbeidsoppgaver med umiddelbar tilknytning til den. Det drives på to skift, og det er 3 lag med 5 mann på hvert på selve maskinen, pluss 1 oppsynsmann på hvert lag. I tillegg er det én hovedreparatør samt én mann på kutterverkstedet. Disse går på dagtid. Utenom disse har de én reservemann som går inn på skiftene ved sykefravær. En oppsynsmann har ansvaret for all stikking samt en del andre oppgaver, og dessuten er det én oppsynsmannsassistent som har oppfølging av massetransporten og oppgjøret med entreprenørene. Endelig har de én kontordame til skriving og sentralbord — og for ikke å forglemme — anleggslederen.

Som en kuriositet nevner Elvøy at da de i sin tid ba leverandøren Robbins om å anslå bemanningsbehovet på selve riggen, fikk de oppgitt 11 mann. Dette ville være nødvendig på en tilsvarende rigg i USA, mens man her altså klarer seg med 5 + 1 oppsynsmann.

— Dette har sin bakgrunn i de spesielle fagforeningsforholdene i USA og det faktum at vi her hos oss har lagt spesiell vekt på at folk skal kunne steppe inn i andre jobber enn den de egentlig er oppsatt på — dette for å få en bedre ressursutnyttelse, samt at jobbrotasjon gjør arbeidet mer interessant for den enkelte.

— De eneste som ikke til en viss grad kan «erstattes» av andre er elektrikerne; av dem er det én på hvert skift.

Erfaring og samarbeidsevne

På spørsmål om hvorledes folkene ble valgt ut, svarer Elvøy:

— Vi var først og fremst interessert i folk fra tunneldriften — også på elektrosiden. I tillegg måtte vi ha folk som kunne reparere — skru og sveise. Dette førte med seg at spesielt stoffreparatørene våre kanskje var de som passet best til denne jobben — sammen med det at man måtte ha evnen til å jobbe i et team. Vi måtte også ha noen som var godt inne på sikringsarbeid og erfarne tunneldrivere ble derfor valgt ut for å ha ansvaret for denne særdeles viktige oppgaven. Av elektrikerne ble to med tidligere TBM-erfaring hentet utenfra, samt én av våre egne med erfaring fra elektrisk kraft på konvensjonell tunnelrigg.

«Like barn leker best...»

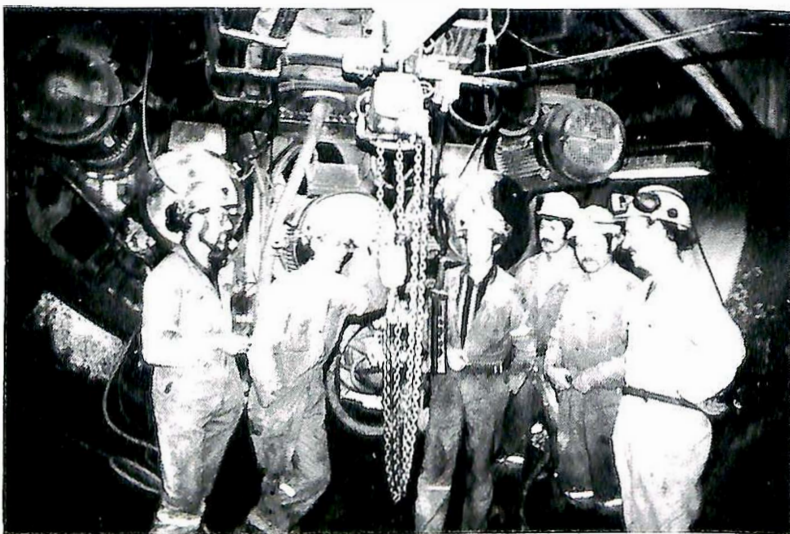
Elvøy fremhever at han er svært godt fornøyd med samtlige og med måten folkene samarbeider på. Det er en svært god tone og arbeidsmoral på skiftene. Det var også en interessant oppgave å velge ut folk nettopp med sikte på at de ikke bare faglig, men også av personlig legning skulle gå godt sammen. Sammensetningen av lagene utfra en slik synsvinkel er uhyre viktig. Dette er imidlertid noe man sjelden ellers har anledning til å planlegge, og derfor var det positivt å kunne registrere den avgjørende rolle slike forhold spiller for resultatet.

Omfattende etterarbeider

Det er omfattende etterarbeider som gjenstår når Madam Felle har spist seg gjennom hullet. Tunnelveggen skal strosses ut, massene i bunn skal graves vekk, og det skal legges nytt drencsystem. Deretter skal det fylles inn igjen stein, det skal lages kabelgrøfter, sidestoll, loddsjakt og ventilasjonssystem. Trafoarbeider og installasjon av lys og vifter skal utføres. Endelig skal det gjøres sikringsarbeider og legges dekke.

To skift?

Det antas at det vil bli behov for 12-15 mann og at arbeidene vil bli drevet på to skift à 8 timer. Både



Det blir tid til en prat på stoffen mellom skiftene. Fra venstre oppsynsmann Steinar Åse, bas Arvid Austrheim, bakriggoperatørene Knut Søllesvik og Jo Stein Flatekval, baknggareparatør Johnny Nilsen og elektriker Jon M. Boga.

Personalplanleggingsprosjektet

Etter de siste årenes endrede rammebetingelser, bevilgningsreduksjoner, stillingsstopp m.v., har det oppstått behov for en personalplan. I trange tider er det spesielt viktig at tilgjengelige ressurser, menneskelige og økonomiske, blir utnyttet på best mulig måte.

For å få dette til kreves det først og fremst et omfattende kartleggings- og analysearbeid over hvilke arbeidsoppgaver vi gjør, hva vi regner med av nye og hvordan vi skal prioritere mellom de oppgaver vi blir pålagt å utføre.

Ut fra dette har ledelsen besluttet at det skal utarbeides en personalplan for vegkontoret og biltilsynet. Det er nedsatt en prosjektgruppe på 9 personer, 4 er utpekt av ledelsen og 4 utpekt av organisasjonene, med Edgar Aaland som leder. Leder møtet fungerer som styringsgruppe.

Prosjektgruppen begynte å jobbe med planen utpå sommeren '84. En fullstendig personalplan har aldri vært gjennomført på vegkontoret før. Det er derfor viktig at

vi går trinnvis fram og at alle ansatte er aktivt med. Vi håper derved å få satt i gang en prosess som vil skape holdninger hos den enkelte om nødvendigheten av en bedre planlegging og utnyttelse av ressursene.

En total personalplan kan deles i 3:

Bemanningsplan
Rekrutteringsplan
Opplæringsplan

Prosjektgruppen foreslo på et møte med styringsgruppen den 10. januar i år at vi i første omgang begynner oss til del 1 — bemanningsplanen. Vi tror en anturlik konsekvens av bemanningsplanen vil være at trinn 2 og 3 ønskes gjen-

mannsksbehovet og skiftordningen er noe som ikke er helt klarlagt ennå, det avhenger bl.a. av fremdriften heretter, opplyser Elvøy.

Mange besøkende

Det er en enorm interesse for anlegget både fra publikum generelt, fra media og fra ulike typer fagfolk. Det går ikke en dag uten at 20-30 personer er inne og ser på arbeidene. Man prøver å tilpasse dette slik at det ikke hemmer driften. Naturlig nok kan det enkelte ganger by på problemer, men Elvøy har stor forståelse for interessen og fremhever at de er innstilt på å vise imøtekommenhet overfor alle. TBM-driften er utvilsomt god PR for Vegvesenet, og man er innstilt på å gjøre sitt beste for å yte denne servicen. I denne forbindelse peker Elvøy på den gode

hjelp det er å ha Johan Sørensen der med spesielt ansvar for informasjon og guide-virksomhet.

Av vegvesenets egne folk har nå alle fra Vegkontoret vært på besøk og også grupper fra driften. Elvøy opplyser at ingen er spesielt innbudt, men alle er velkommen, og han legger i den forbindelse til at Biltilsynet ennå ikke har avlagt anlegget en visitt. Han håper at han også får se dem om ikke så lenge.

Til sist legger han til at han også synessamarbeidet med de andre avdelingene i etaten har gått svært bra, dette til tross for at slike store og nye prosjekt alltid vil kreve spesielle tilpasninger.

Veg i Vest takker for besøket, som vi regner med ikke blir det siste før tunnelen står klar for trafikk — antagelig en gang utpå våren 1987.

nomført. Dette for at alle parter skal få en bevisst holdning til personalpolitiske spørsmål.

Hvor omfattende trinn 2 og 3 vil bli, avhenger av de erfaringer vi høster av dette prosjektet.

Bemanningsplanen skal:

- 1) Gi oversikt over arbeidsoppgaver og personalressurser.
- 2) Gi grunnlag for prioritering av etatens personalressurser i forhold til etatens mål.
- 3) Gi et bedre redskap for å tilpasse oss endringer i rammebetingelsene.
- 4) Gi muligheter for å se konsekvenser av endret oppgaveprioritering for
 - Personalet
 - Andre oppgaver
 - Omgivelsene
- 5) Avdekke problemområder som bør analyseres nærmere.
- 6) Gi et bedre grunnlag for å oppfylle hovedavtalens intensjoner om medbestemmelse.

På møtet med styringsgruppen ble det gitt klarsignal til å fortsette med den modellen som var valgt.

Både prosjekt- og styringsgruppen var enig i at dette er «upløyet mark» og at en derfor må være forberedt på at det kan bli en prøve/feile-prosess, men et prosjekt vi kan lære mye av.

Prosjektgruppen og avdelingslederne arbeider nå med å utarbeide registrerings skjema over arbeidsoppgaver og ressursbruk for den enkelte avdeling. Dette arbeidet skal være ferdig og legges fram for styringsgruppen 20. september.

Neste trinn er så en kartlegging av avdelingens gjøremål og ressursinnsats. Dette arbeidet er tenkt gjennomført uke 43 og 44.

Prosjektgruppen

Sykkelgruppa trår til — også i år

Når en ser bort i fra trening, så startet årets turritt sesong med Åsane Rundt (25 km) den 28/4. Her åpnet Rune Drevsjø sesongen sterkt ved å vinne hele konkurransen. Neste turritt var Voss — Granvin — Voss (60 km) den 1/5. Men her gikk det ikke fullt så bra, etter Runes eget utsagn. Dessverre har resultatjennesten hittil i år vært meget dårlig, slik at oppmannen hittil ikke har klart å oppdrive flere resultatlister enn fra Åsane Rundt.

Nymark, Ulriken og Voss

Den 11/5 gikk Nymarks Turritt (67 km) men heller ikke her lyktes det helt for Rune. Denne gangen var det sykkelen som slo seg vrang. Men med hjelp fra servicevogn, kunne han dog fullføre i fin stil. Den 16/5 stilte også oppmannen på startstreken. Ulriken Rundt (50 km) skulle kjøres. Med fellesstart utenfor Bergenshallen kjørte vi samlet bak en lederbil til Sandviken, hvor feltet delte seg, og lederpuljen forsvant, med Rune i tet, nærsagt som vanlig. Også her var Rune med i vinnerpuljen. Oppmannens plassering ble som vanlig midt inne i den store klyngen. Den 2/6 sto Voss rundt (90 km) på programmet. Her skulle Rune igjen alene forsvare Hordavegs sykkelrenommé. Det begynte da også svært bra, men igjen så fikk hankluss med sykkelen. Men denne gang ikke verre enn at kun noen få klarte å komme i mål før ham.

Generalprøve

Lørdag 8/6 skulle så generalprøven for den store styrkeprøven Trondheim — Oslo kjøres, nemlig



Hordavegs brave syklister: Fra venstre Ove GåsdaI, Erling Pettersen, Finn Moss og Rune Drevsjø

Bergen — Voss (170 km). Optimistisk stilte både Rune og oppmannen på startstreken, riktignok med 20 min. mellomrom p.g.a. puljestart. Her kjørte Rune imponerende fort, og sammen med fem andre kjørte han til Voss på sterke 4.39.44. Oppmannen forbedret sin beste tid fra i fjor med 20 min., tid 5.26.00. Dette lovet godt før Trondheim — Oslo (560 km). Men også *Gulfjellet rundt* (90 km) skulle kjøres først, den 16/6. Også her stilte Rune som favoritt, og ei heller denne gangen klarte noen å frata han seieren. Oppmannen fullførte også i bra stil, selv om det høye tempoet som holdes i såpass «korte» ritt ikke er hans styrke, så var vi kommet til den 22/6, og da sto årets store oppgave på programmet for ca. 4000 turryttere, deriblant Hordavegs to deltakere.

Den store styrkeprøven

Allerede tidlig i vinter falt beslutningen fra sykkelgruppa om å kjøre *Den store styrkeprøven 1985*. Begge hadde vi ved tidligere anledning planlagt å kjøre den,

men av forskjellige årsaker ikke fått gjennomført rittet.

Målbevisst trening

I år satset vi målbevisst med trening ennå mens snøen lå hvit langs vegene. Og med godt over 400 mil på sykkelen på forhånd for begge vedkommende, reiste vi sammen med to andre sykkelkamerater fra Samnager og følgebil med sjåfør til Trondheim.

Følgebilen skulle medbringe klær som skulle kunne passe for alle slags værforhold. Til og med polvotter fantes det i bagasjen. Heldigvis ble det ikke bruk for dem.

Kl 15.42 gikk startskuddet for puljen våres på 50 ryttere i strålende fint sommervær.

Startskuddet går

I oppmannens lommer, mellom bananer, rosinboller m.v., lå et spesiallaget tidsskjema som skulle påminne 4-mannsgruppa at ankomsten i Oslo var stipulert til kl. 11.42 dagen etter. Kanskje et noe optimistisk skjema? Fra først av var målet 22 timer, men etter den fine

Ros til vegvesenet

Fra elevane i andreklasse på Palmafossen skule på Voss har vi fått dette hyggjelege brevet og to fotografiar.

Til Veg i Vest

Hordaland vegkontor

Gangfeltet ved skulen vår var borte, men vi tok blyant og papir fatt. Skreiv brev til vegkontoret på Voss. Appellen var klar: Kom og mal! Svar fekk vi med fine refleksar i. Og i veke 22 kom ein gul bil og to blide karar frå R-3 og måla til oss, så no kan vi igjen gå trygt til skulen.

Honnør til vegvesenet for god service.

**Helsing
2. klasse på
Palmafossen skule
v/Karen Rio Holstad**

Det er ikkje
maling på gang
feltet på Palmafossen
skule.
Harde kvit-
maling? Kom og mal!
Helsing
Kurt Erling
RR

Saman med brevet lå og denne oppmodinga, som ein av elevane, Kurt Erling, sendte vegvesenet for å få orden i sakene.



«Slik var det»



«Det kom ein gul bil og to blide karar frå R-3...»

gjennomføringen av *Bergen* — Voss gikk vi optimistisk ned på 20 timer. Men hovedmålet var likevel å fullføre rittet. Ut fra byen var tempoet behagelig lavt, men allerede før de siste høyblokkene var passert ble farten øket betraktelig. Ved Støren fikk vi en kraftig regnbyge av en halv times varighet. Her bevilget vi vår første stans, da de tre øvrige ønsket å kle mere på seg. Oppmannen unnlot å gjøre det, og det resulterte i at han tørket fortset opp igjen. Etter 13 mil, matstasjon på Driva, stoppet vi for å spise og proviantere for den videre ferden. På Hjerkin (17 mil) var vi kommet på rittetshøyeste punkt, ca 1000 m.o.h., og her stoppet vi for å kle oss for nattkjøringen over fjellet.

Hardt kjør over fjellet

På dette tidspunktet var også de første tretthetstegnene registrert hos den første av oss. Men nå var også de verste stigningene unnagjort. Været var ualminnelig behagelig til å være på høyfjellet, og midt på natten. Matstasjonen på Fokkstua (19 mil) ble elegant forbikjørt, litt for galant, kanskje? Dess-

verre var ikke oppmannen observant på det faktum at det var hele ni mil til neste stasjon, Vinstra (28 mil). Det ble ni lange og smertefulle mil, iallefall for oppmannen. Kreftene holdt fint enda, men hele kroppen verket noe ganske forferdelig. Men fort kjørte vi fortsatt. På Garli lå vi 120 min. foran skjema, på Oppdal 30 min., på Dombås 45 min. og ved ankomst Vinstra ca. 60 min. Men her gikk det med hele 20 min. før vi igjen var igang. På Fåvang (31 mil) fikk vi i oss en sårt tiltrengt porsjon kjøttkaker m/poteter m.v. og sammen med hvile gjorde det underverker.

Holder skjemaet?

Nå var det også begynt å lysne av dagry og oppmannen kviknet betraktelig til ettervert. Dessverre virket ikke dette likt på alle oss fire, slik at vi begynte å tape tid. Lillehammer ble passert med bare 40 min. foran skjema og på matstasjon i Brummundal (41 mil) var forspranget skrumpet ytterligere. På dette tidspunktet hadde tempoet begynt å tære kraftig på en av deltakerne, og enda var det 15 mil igjen til Oslo. Men takket være Ru-

ne, så klarte vi andre også fortsatt å holde farten sånn noenlunde. Da vi fortsatte fra siste matstasjon, Eidsvoll (50 mil) lå vi fortsatt foran 20 timers skjema. Derfra og inn til Oslo gikk det forbausende bra, selv om det nå var smertene i knærne som plaget oss mest.

I mål

Men, kl 11.26 kunne vi kjøre over målstreken i etter forholdene bra stil, fortsatt i herlig sommervær.

Vi hadde fullført den store utfordringen, og vi hadde klart 20 timers grensen med klar margin 19.43.35.

Etter en skjelgi pause med dusj og etterfølgende middag på Valle Hovn, satte vi kursen vestover. En følgebil med trøtt sjåfør, medbringende fir eneda mere slitne syklistar med fire par ille verkende føtter. Likevel, søndag 30/6 står vi igjen på startstreken. *Sotra rundt* (80 km) skal kjøres. Men etter det tar sykkelgruppa ferie.

God ferie!

Erling Pettersen
Oppmann — sykkel

Fordeling av velferdsmidlane for 1985

Velferdsmidlane for 1985 er fordelt slik:

Anlegg	kr. 31.000,-
Vedlikehold	kr. 15.000,-
Maskin	kr. 8.000,-
Biltilsyn Bergen	kr. 2.400,-
Biltilsyn Odda, Stord og Voss	kr. 1.500,-
Biltilsynet Bergen til anskaf. av bilder	kr. 3.500,-
Ny veg/biltilsynsstasjon Voss til utsmykn.	kr. 3.200,-
Hordaveg	kr. 30.000,-
Badstu til trimrommet i fellesbygget	kr. 11.000,-
Juletreffest for barn	kr. 2.000,-
Salven	kr. 500,-
Kunstlaget «Klatten»	kr. 2.400,-
Husorkesteret	kr. 6.500,-
Pensjonistane	kr. 10.000,-
Utsmykning brakkeleirane	kr. 3.000,-
Julesamkome	kr. 20.000,-
Blåtur vegkontoret/biltilsynet	kr. 10.000,-
	<hr/>
	kr. 160.000,-

Ikke øl, men champagne — da Madammen kom ut

Mandag 2. september — og med god margin til den opprinnelige tidsplanen, kunne vegvesenet notere at enda en milepæl på Nordre innfartsåre var nådd. Presis kl. 18.00 tittet hun fram i dagslyset, Madam Felle — med en bulder og brak som til tider overdøvet hornmusikken som spilte til hennes ære.

Og da hun vel var ute, var det nok kanskje noen som lurte på om «hon



De første av mannskapene var ute.



Så var madammen ute.



Et tallrikt publikum hadde møtt fram.

hadde øl å selle...», den godeste madammen. Det hadde hun ikke, derimot kunne anleggsleder Jan Elvøy by på champagne til tunnelfolkene da de kom ut fra maskinen. Enda en festdag for vegvesenet og for de mange hundre bergensere som hadde møtt fram for å overvære begivenheten.

Personalnytt

Nye medarbeidarar:

Kjell Frenningsmoen, opps.mann, geotekn. seksjon.
Frode Kenneth Myhre, ingeniør, maskinavd.
Jan Arvid Robstad, konsulent, personalkontoret.
Helge Sandvik, konsulent, økonom. seksjon.
Steinar Vestnes, ingeniør, vedlikeholdsavd.

Endringar:

Bengt Drageset, anleggssjef
Arild Eggen, plansjef
Svein Holmedal, avd.ing., planavd.
Alfred Horne, opps.mann, vikar ved geotekn. seksjon
Åsmund Johansen, opps.mann ved maskinavd.
Øystein Kolaas, opps.mann, vikar ved geotekn. seksjon.
Einar Noremark, avd.ing., vedlikeholdsavd.
Egil Pedersen, biltilsynssjef
Jostein Søfteland, f.konsulent, juridisk seksjon.

Permisjon:

Kjell Eriksen, vedlikehald.
Gunnar Erstad, anleggsavd.
Kjell Frenningsmoen, geotekn. seksjon.

Slutta:

Lars Kr. Alsaker, overing., planavd.
Gudrun Caspersen, konsulent, biltilsynet.
Rolf Hjøllø, avd.ing., maskinavd.
Steinar Lothe, anlegg.
Åse Pedersen, adm.sekr., adm. og øk.avd.
Stein E. Samnøy, ing., anleggsavd.
Nils Sellevold, anleggssjef.
Kari Skaathun, adm. sekr., adm. og øk.avd.
Morten Torbjørnsen, avd.ing., distriktslab.
Einar Valle, biltilsynssjef.
Eddie Westad, avd.ing., planavd.

Per Ove Aasen, anlegg.
Mette Aasland, anlegg

Nye pensjonistar:

Ragnar Abelsen
Ingolf Birkeland
Nils Børsheim
Peder M. Hammer
Magnus Høysæther
Jørgen Håvardsholm
Astrid Hodne
Einar L. Kleppe
Hans Kvåle
Hans Kåstad
Sigurd Maurangnes
Harald Neset
Kåre Olsen
Åslaug Sletten
Ragnar Toft
Edvar Vedå

Vi gratulerer: 60 år:

Nils T. Lien, Røldal 23.04.25
Olav K. Tvedt, Ølensvåg 24.04.25
Bjarne Sleire, Risnes 22.05.25
Øyvind Sauholmen,
Krokeide 26.06.25
Olav Bøe, Sveio 2.07.25
Åse Knudsen, Søreidgrend 19.08.25
Kåre K. Solesnes, Jondal 19.08.25
Albert Jordal, Myking 24.08.25
Knut Vikane, Odde 1.09.25
Karl Solheim, Odde 6.09.25

50 år:

Jon Dyrkolbotn, Nesttun 21.04.35
Ingvald J. Gullbrå,
Eidslandet 4.05.35
Ole Aspenes, Os 21.05.35
Vemund Brakvatne,
Hjelmås 29.05.35
Haldor J. Vaage, Årland 8.06.35
Brita Ekse, Stord 14.06.35
Konrad Ulvatn,
Alverstraumen 2.07.35
Kristen Oen, Morvik 14.07.35
Sverre Markhus, Fjæra 29.09.35
Bergljot Skage,
Blomsterdalen 29.09.35

Takk:

Hjarteleg takk for oppmerksomheten på dagen min.
Helsing Olav Tvedt.

Hjertelig takk for oppmerksomheten på min 60-års dag.
Hilsen Øyvind Sauholmen.

Dødsfall:

Ragnar Vabø, Myking, fødd 26.07.30, død 29.01.85.
Eirik Vedeler Lie, Nesttun, fødd 25.05.26, død 23.04.85.
Olav Gjerald, Skyggestrand, fødd 17.03.28, død 25.04.85.
Ragnar Toft, Askelandsvåg, fødd 19.05.20, død 13.05.85.
Arne Sekse, Hovland, fødd 2.03.42, død 16.05.85.

Oppfinnsame trafikantar

er dei utan tvil, dei som har sett opp dette «varslingsanlegget». Vi får i alle fall ikkje tru det er Årets serviceetat som har vore på ferde. Biletet skal etter det innsendaren, Reidun Nordgulen opplyser, vera frå ein kommunal veg i Vossetraktene.

Foto: Bjørn

Hodneland



Omfattande arbeidsprogram for 1985 — 1986

Som eg har vore inne på ved tidlegare høve er det ei interessant utvikling på gang ved vegkontoret. I driftsmøte 26. januar tok vi føre oss de viktigaste sakene som det må arbeidast med i drifta i 1985/86.

Felles oppgåver som det skal arbeidast med i tida frametter.

- Koordinering mellom avdelingane
- Større vekt på planleggjing i drifta
- Kvalitetskontroll
- Arbeidskontroll
- Arbeidsskilting
- Personalplenleggjing
- EDB
- Økonomistyringsprosjektet

Innanfor den einskilde avdeling:

Anlegg:

- Driftsplanleggjing
- Mikromaskiner
- Effektivitet/produktivitetssamanlikningar med private entreprenørar (sprenging, masseflytting, betong, tunnel)
- Skade, sjukefråvære
- Bruk og behov for gule bilar.

Vedlikehald:

- Opplæring, delegering til områda
- Rett mann på rett plass
- Samanslåing R5/R6
- Sanering av driftsbygningar
- Vintervedlikehald
- Retningsliner, graving i veg

Maskin:

- Åuka utnytting av maskinparken
- Service innkjøpsseksjonen, vegstasjonen
- PDU
- Opplegg for reservesjåførar

Laboratoriet:

- Service til plan, anlegg og vedlikehald
- Kvalitetskontroll
- Mikromaskin

AV DRIFTSSJEF JANN. B. JENSEN

Som ein ser er det eit omfattande arbeidsprogram det blir lagt opp til, men dette er naudsynt

dersom vi skal utvikla oss i takt med disponible leyvingar og krav frå samfunnet.

Betre løn lokkar i oljeverksemda

Det kan og vera rett å peika på ein situasjon som er i ferd med å utvikla seg ved vegkontoret ut over i året 1985. Stadig fleire av våre dyktigaste folk ved vegkontoret sluttar og går over i langt betre avlønna stillingar i oljeverksemda, i andre offentlege etatar eller til privat verksemd. Dette er urovekande av fleire grunnar:

- Ein viss gjennomtrekk i stillingane ved vegkontoret er både ynnskjeleg og naudsynt, men

skjer dette i so stor grad og cver so kort tid som vi har setti den siste tida, medfører det store ulemper for det daglege arbeidet.

- Det er mange ting som tyder på at vi er i ferd med å koma i den same situasjonen som Rogaland vegkontor var i samband med utbygging av oljefelta i søre delen av Nordsjøen i 70-åra. I så fall blir dette ein prosess som går over lengre tid.

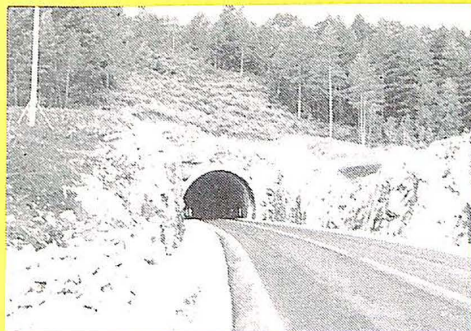
Leiarar og leiarskap

I ein artikkel i forrige nummer tok driftssjefen opp ein del sentrale problemstillingar innafor temaet leiing og leiarskapsfilosofi og oppmoda til ein debatt om desse spørsmåla. Dei synspunkta han fremja var så klårt formulerte at dei skulle kunne gje eit godt utgangspunkt for ein slik debatt. Men enno har ingen følt seg kalla til å taka opp hansken. Kva tyder så dei manglande reaksjonane? Er det full semje om desse problemstillingane, meiner ein ikkje temaet er viktig nok, eller er det slik at ein har si meining, men av ulike grunnar vel ein å teia? Spørsmålet om kva organisasjonsleiing vil seia, går langt vidare enn til berre å dreia seg om eigenskapar og kvalifikasjonar hjå personar i «leiarskiktet» i snever tyding. I desse tider då personalplanleggjing står på sakslista, burde det engasjera oss alle. Vi lar difor oppmodinga gå vidare — grip pennen og sei di meining!

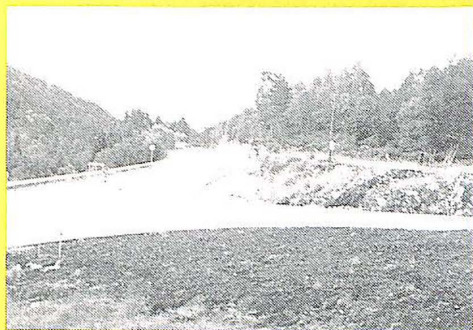
Red.

Veganlegg åpnet 1. halvår 1985

- Rv. 7 Parsell av Eidfjord—Brimnes
- Rv. 7 Bruravik—Granvin inkl Vallavik-tunnelen og Gullhammaren tunnel
- Rv. 14 Amalie Skramsvei—Øyjorden inkl. Øyjordstunnelen
- Rv. 14 Øvre Ervik-Tertneskrysset inkl. Glaskaret tunnel
- Rv. 561 Ågotnes—Solsvik
- RV 564/14 Mjåtveit—Fosse
- Rv. 550 Velure—Grimo
- Rv. 568 Vågseid—Haugatun inkl. Lyngfjell tunnel
- Fv. 344 Kallestadsundet bru



Frå parsellen Vågseid-Haugatun i Lindås.



Miljøtiltak

- E-68 Granvin sentrum
- E-68 Langebrua Voss, utviding og fortau
- E-68 Trafikksikring Lone sentrum
- Rv. 14 Trafikksikring Natlandsveien/Hagerupsvei, vegkryss
- Rv. 552 Finnebukta, Os

— Avgangen har til no vore serleg stor i avdelingsleiarsjiktet. Dette kan tyda på at det ikkje lenger er so attraktivt å vere i leiarsjiktet ved vegkontoret som tidlegare. Løn og andre føremuner står ikkje i forhold til arbeidspress og frustrasjon over manglande forståing for kvardagens problem (administrasjonsbudsjett m.m.) frå sentralt hald.

Vi for vona at dette er ein overgang og at forholda vil stabilisere seg etter ei tid.

Nye tillitsmenn i Hordaveg BIL

På årsmøtet 28/3 ble det foretatt valg som gav følgende resultat:

- Formann: Kjell Follesø
- Kasserer: Endre Grutle
- Oppmenn:
- Fotball: Halldor Havsgård
- Håndball herrer: Kurth Dalen
- Håndball damer: Sissel Fjæreide Wiik
- Bowling: Kåre Herland

- Frøidrett: Egil T. Pedersen
- Ski/syssel: Erling Pettersen
- Skyting: Halldor Havsgård
- Orientering: Leiv Haugland

Vegvesenansatt som er interessert i å være med på aktiviteter som drives i bedriftsidrettslaget, må kontakte de respektive oppmenn for nærmere orientering.

Ansatte på kontoret i Fyllingsdalen kan dessuten holde seg orientert om forskjellige trimtilbud gjennom oppslag på Hordavegs tavle utenfor kantinen.

Hordaveg har p.t. ingen svømmegruppe. Eventuelle svømmeinteresserte kan imidlertid via idrettslaget delta i svømmetrim i noen av byens svømmehaller til sterkt reduserte priser. Sesongen følger her skoleåret. Ny sesong starter til høsten. Nærmere opplysninger/eventuell påmelding må skje via undertegnede.

Kjell Follesø
formann

Disponible og medgåtte midlar i 1984 på riks- og fylkesvegar

	Til rådvelde	Tillatt overforbruk	Disponibelt	Brukt
Riksveganlegg	390.0	11.5	402.4	412.2
Fylkesveganlegg	48.1		48.1	42.9
Riksvegvedlikehold	132.6		132.6	132.9
Fylkesvegvedlikehold	74.5		74.5	74.1

Dei ekstraordinære sysselsettingsmidlane i Indre Hardanger utgjorde for 1984 kr. 17,6 mill. Midlane kjem i tillegg til disponible/brukte midlar på riksveganlegg.

Voss veg- og biltilsynsstasjon opna

Med opninga av den nye veg- og biltilsynsstasjonen på Voss har servicetilbodet til distrikta i dei indre delar av fylket vorte vesentleg betra. Stasjonsbygget er pent og sjå til og funksjonelt i utforminga og ligg sentralt til i vakker natur på Bømoen.

Bygget vart opna måndag 2. september og opninga vart markert med eit enkelt samkomme av innbodne representantar frå Voss kommune, forsvaret, som er grunneigar, trafikkskulane, transportnæringane og dei firma som hadde byggjeoppdraget. Til stades var. m.a. ordføraren i Voss, Peder Vangsnes, oberst Ole Børshem på Bømoen, personaldirektør Båstad i Statens vegvesen og vegsjef Josef Martinsen. Entreprenørar og konsulentar vart takka for vel utført arbeid. Ein spesiell takk vart retta til ing. Torbjørn Lunestad, som har hatt ansvaret for å følgja opp byggjearbeidet frå vegvesenets side, og til den tidlegare biltilsynssjefen, Einar Valle, som har lagt ned mykje arbeid for å realisera det nye bygget.

Etter denne tilstellinga vart dørane opna for dei første kundane, og ute hadde det alt då danna seg ein liten kø av folk som ville nytta seg av tilbodet om gratis sjekk av bilen.

Stort distrikt

Stasjonen vert i alt bemanna med 14 personar, 5,5 stilling på biltilsynet, 4 på vedlikehaldet og 4 på maskinavdelinga (lager og verkstad). Dagleg leiar for biltilsynet vert stasjonssjef Halvor Heldal. Vegmester Magne Heggland har ansvaret for vedlikehaldet i distriktet, medan oppsynsmann Ivar Vik vil ha den daglege leiinga av maskinvedlikehaldet.

I distrikta som sokner til den nye stasjonen er det omlag 540 km veg å halda vedlike for vegvesenet.



Det hadde danna seg ei liten kø av bilar foran kontrollhallen.

Dersom samanslåing av vedlikehaldsområda vert aktuelt, vert det i alt 750 km riks- og fylkesvegi det nye området.

Stasjonen vil og tena som maskinstasjon og lager for det same området.

Som biltilsynsstasjon skal stasjonen dekkja alle dei funksjonane som Biltilsynet har, som førarkortprøvar, avgiftar, tilsyn med trafikkopplæringa og kontroll med kjøretøy og skal betjena kommunane Voss, Granvin, Ulvik, Modalen og Kvam med i alt rundt 30.000 innbyggjarar og 15.000 kjøretøy.

Biltilsynet — eit serviceorgan

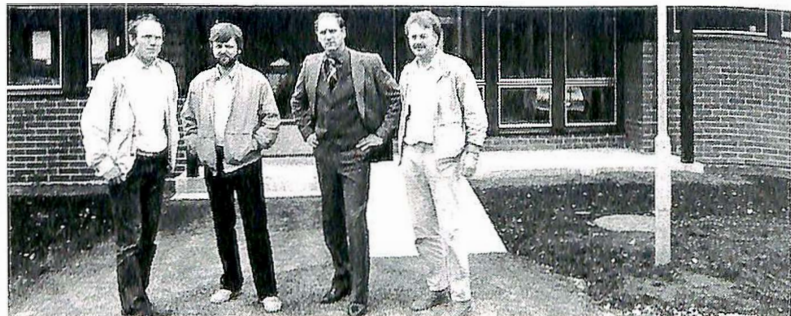
Både biltilsynssjef Egil T. Pedersen og stasjonssjef Halvor Heldal legg stor vekt på at Biltilsynet skal vera ein serviceinstitusjon — vi må stella oss slik at folk opplever oss som ein positiv faktor — ikkje som «busemenn». Sterkare vekt på råd og rettleiing i staden for refsing «peikefingarmentalitet» — slikt vil styrka tilliten frå publikum. Ein kan her visa til dei po-

sitive røynslene frå biltilsynet i Bergen, med fri bilsjekk utan mangellapp, eit tiltak ein vil halde fram med.

Stasjonsbygget

Voss veg- og biltilsynsstasjon er oppdelt i tre bygg med overbygde gangvegar imellom. *Kontorbygget* er på 435 kvm + ein kjellar på 150 kvm og rommar kontorplassar for biltilsynet, teorirrom, arkiv og fotorom. Der er vidare kontor for vedlikehaldet, maskinavdelinga og anleggsavdelinga. Det er og kantine og sentral/resepsjon. *Kontrollhallen* er på 191 kvm., ved sida av denne er det bygd ei overbygd bilvekt som er ope heile døgnet. *Verkstad- og lagerbygget* er på 388 kvm. Verkstaden skal verta nytta til reparasjonar og service på vegvesenet sitt materiell, medan lageret skal forsyne vegvesenet i distriktet med delar og utstyr.

Arbeidet på bygget vart starta 14. mai 1984 og byggjetida har vore omlag 14 månader. Bygget har kosta omlag 10,5 mill. kr.



Fra venstre: Oppsynsmann Ivar Vik, ing. Torbjørn Lunestad, stasjonssjef Halvor Heldal og vegmester Magne Heggland.

Stor dag for Bergen

— og for
vegvesenet!

Veg for
150 mill.
teken i
bruk på
Nordre
innfarts-
åre



Ordfører Arne Næss skjærer gjennom, godt hjulpet av vegsjef Josef Martinsen og fungerende fylkesmann Per Skulstad. Foto: E. Grønsdal

Torsdag 4. juli kl 13.00 vart dei nye parsellane av Nordre innfartsåre til Bergen offisielt opna og tekne i bruk. Det er veginvesteringar for 150 mill. kr. som no byrjar gjera nytte for seg. Da-

gen markerar ein milepel i arbeidet for å skaffa betre trafikkavvikling og trafikktryggleik på ein av dei mest trafikkbelasta hovudvegane i landet.

4 felt og rundkøyring

Dei anlegga som no vert sett under trafikk består av, frå sør: 3 felts reversibel veg i Nye Sandviksvei, 2 nordgåande felt i den nye Munkebotstunnelen, og to sørgåande felt i den gamle Helleveien frå Sandviken Sjukehus. Vidare herfrå er det 4 felt nordover like til Eidsvågstunnelen.

I Åsane er det ny veg frå Øvre Ervik til Tertneskrysset med den 600 meter lange Glaskartunnelen og rundkøyring i Tertneskrysset.

Landskapsplanlegging

Det er eit særst pent og velordna anlegg som no vert gjort ferdig. Det er satsa mykje på landskapsplanlegging for at anlegget skal passa godt inn i omgjevnaden — m.a. med mykje bruk av natursteinsmurar og planting langs vegen. Når denne delen av arbeidet er gjennomført vil veganlegget ganske sikkert stå fram som eit mønster og ein positiv faktor i miljøet.

Opninga

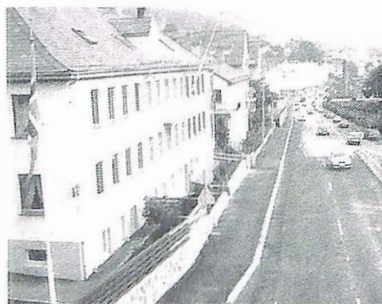
Det var mykje fint folk til stades på opninga som gjekk føre seg ved inngangspartiet av Munkebotstunnelen, og hundrevis av tilskodarar hadde samla seg på gangbru og vegar kring tunnelopninga.

Representantar frå sivile og militære styresmaktar var innbodde, og etter talar av vegsjef og ordfører, vart den raude snora kutta av ordfører Arne Næss, assistert av konst. fylkesmann Per Skulstad og



Først slapp veteran bilene gjennom hullet...

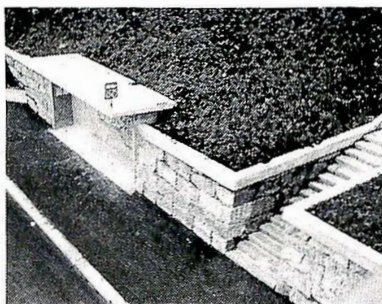
...og så slapp de andre til.



vegsjef Josef Martinsen, som stilte kniv til disposisjon for ordføreren — At snora vart skore og ikkje klipt, skulle symbolisera at ein no hadde greidd å «skjera gjennom». — Og det var vel i rett tid, etter som det no er omlag 25 år sidan planlegginga av denne innfartsåra tok til.

Etter marsjar av Divisjonsmusikken, talar og applaus, tok ein fatt på køyreturen langs den nye traséen — i veteranbilar med ordførar og vegsjef i spissen. Alle dei innbodne — og det var ikkje få — følgde etter i bussar — og det såg ut til at busselskapet hadde funne fram til nokre veteranbussar, dei òg.

Turen til Tertneskrysset og attende gjekk raskt, og etterpå har det til gamle Bergen for servering av spekeemat og rømmegrøt og til underhaldning av «borgermeiste-



Detalj frå anlegget: Busstopp v/Amalie Skramsvei.



Frå venstre: Anleggsleiar Arild Hegrenæs, overingenørane Nils Aasbø og Magnus Natås, planavdelinga.

reni Gamle Bergen», Rolf Berntzen og av trioen «De Nystemte».

Det vanket takk og gratulasjonar til både vegvesen og andre offentlege etatar som har samarbeidd i dei kompliserte anleggsarbeida — og vegsjefen retta ein spesiell takk til planleggarane med plansjef Arild Eggen i spissen — som har kjempa for denne saka i ei årrekkje — og ikkje minst til anleggsfolka, som med iherdig innsats har makta å gjera anlegget ferdig på rekordtid. Blomane frå kommunen til vegvesenet lot vegsjefen gå vidare til anleggsleiar Arild Hegrenæs.

Rask gjennomføring

Arbeidet tok til i januar 1984, og gjennomføringa har soleis gått særst raskt etter at det endeleg vart gjeve klarsignal til å starta opp. Dette til tross for at sprengningsarbeidene har vært svært vanskelige med bustader og stor trafikk tett opp til arbeidene og med det innfløkte nettverket av kablar ledningar og røyr i gata. Dei som har trafikkert denne strekkinga dagleg og har følgd med i arbeida har merka endringane frå dag til dag



Envegskjøring er nytt i Helleveien.



Formannen i Samferdselsstyret, Sigurd Hille og plansjef, Arild Eggen.



Teiknarane Gina Kartveit (t.v.) og Kari Helle. Har vore med og jobba med innfartsåreprosjektet.

Generalprøva

Fartsgrensa er sett opp til 60 km/t på heile strekkinga frå Nye Sandviksvei til Eidsvåg, og 80 km/t vidare til Tertneskrysset. Det er venta at nyanlegget vil gje ein merkbar betring av trafikktilhøva i morgon- og ettermiddagsrushet, og det var nok mange som var spente på korleis trafikken ville te seg utover ettermiddagen på opningsdagen. — No vart generalprøva ikkje særskilt vellukka. Etter nokre timar sto trafikken kubb langs heile vegen — men årsaka var eit uhell med ein lastebil



Og etterpå Bar det til Gamle Bergen.



De to Arild'ene, Eggen..



og Hegrenæs, får takk og blomster av vegsjefen.



Muringsarbeid ved Glaskartunnelen. Fra venstre: en privat maskinkjører, vegvesenets Mons Hauge og Kjell Mosevoll.

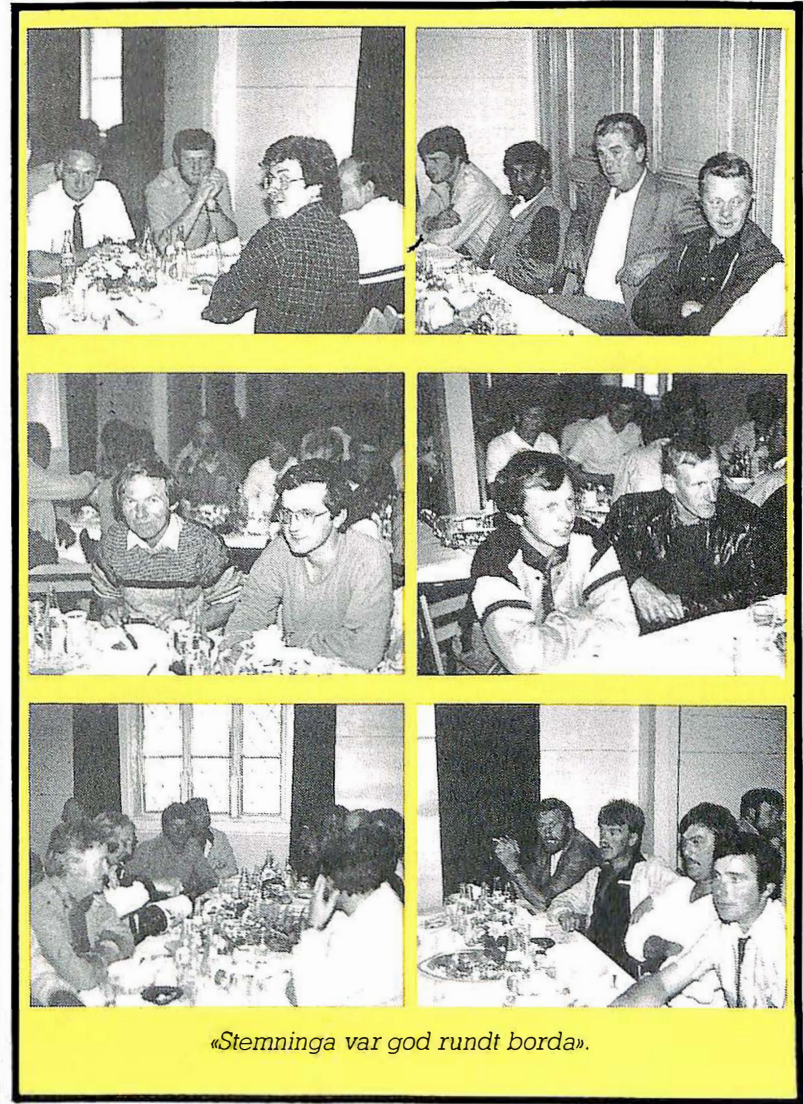


Legging av penetrasjonsdekke mellom Glaskaret og Tertneskryset.

Foto: T. Opedal



inne i Eidsvågstunnelen, noko vegvesenet sjølvsgatt ikkje kan lastast. Og dagen etter gleid det heile penare enn nokon gong. Fellesferien vert ei roleg tid, men når dette vert



«Stemminga var god rundt borda».

lese, vil ein nok veta meir om korleis anlegget ter seg i bruk.

— Men, som det vart peika på både av vegsjef og plansjef, så vil ikkje trafikktilhøva verte fullgode

før Fløyfjellstunnelane vert opna — den eine i -87 og den andre i -88. Og etter den tid ventar nye oppgåver; ny Eidsvågstunnel og firefelts veg i Asane.

Nye vegar mot aust

Opninga av Vallaviktunnelen gjev nye reiseruter over Hardangerfjorden.

Den 27. april vart den nye vegen mellom Granvin og Bruravik med den 7,5 km lange Vallaviktunnelen opna for trafikk. Samstundes vart 7 km ny veg opna på strekninga Velure — Grimo, og saman med omlegginga av ferjerutene gjev dette innsparing i reisetida både for dei som reiser over Haukeli og Hardangervidda og for dei som har lokale reisemål i Hardanger.

Veganlegget Granvin — Vallavik — Bruravik

Anlegget blei påbegynt sommaren 1980 med første tunnelsalve i Vallavik 16. oktober samme året, og på Granvinsida mai 1983. Det var gjennomslag i tunnelen 2. juli 1984. Tunnelen var då driven 5469 meter frå Vallavik, og 2042 meter frå Granvin.

Tekniske data

Anlegget strekkjer seg over 13 810 meter. Av dette er 7710 meter tunnel og 6100 meter veg i dagen. Vallavik-tunnelen er 7511 meter og Gullhammartunnelen er 199 meter.

Parti frå den nye vegen mellom Vallaviktunnelen og Bruravik fergeleie.

Foto: T. Opedal



Eigenregi

Anlegget er drive i eigen regi med unnatak av opplasting og massetransport fra tunnelar og elektriske installasjonar i tunnelen. Mannskapsstyrken har variert mellom 12 og 50 personar.

Totalt er det sprengt 2000 salver, kvar på 200 m³ fast masse. Til dette har det gått med ca 800 tonn sprengstoff.

I tilknytning til tunnelanlegget er det drive eit knuseverk der ca halvparten av massane er knust til pukk og grus. Det meste av dette er nytta til vegoverbygningsmassar i andre delar av fylket.



Frå oppstillingsplassen på Bruravik.

Foto: T. Opedal

Vallaviktunnelen — Hordalands lengste tunnel

Vallaviktunnelen, er berre 11 m kortare enn lengste tunnelen i landet i dag, Høyangertunnelen i Sogn. Tunnelen, som no vert ein hovudnerve for trafikken til og gjennom Indre Hardanger, har god standard. Her er lys og ventilasjon, ei høgd på 4,5 m og to kjørebanelar, kvar på 3 m.

Mellom Bruravik og Vallaviktunnelen er vegen bygd om til riksvegstandard, og på Granvin-sida er det bygd 2 km ny veg.

Trafikksikring i Granvin

I Granvin sentrum er det også gjennomført trafikksikring, med fortau, gangvegar og kanalisering av trafikken, til 4 mill. kroner.

Totalkostnad 173 mill.

Anlegget har totalt kosta ca 173 mill. kr. og det er delvis finansiert ved innkrevjing av bompengar på ferjene Bruravik-Brimnes og Kinsarvik-Kvandal, og ved bompengelån, i alt 62,5 mill. kr. Med Vallaviktunnelen får trafikken som skal over Hardangervidda kortare reiserute. Dette er ein av grunnane til at vegvesenet no vil gjere freistnad på å utvide opningstida for Rv 7 over Hardangervida haust og vår.

Nytt alternativ: Utne - Odda

For mindre kjøretøy som skal til Odda eller følge E76 over Hauke-li, vil no Rv 550 Utne — Odda vere eit betre alternativ enn før.

26. april vart den 7 km lange par-sellen Velure — Grimo opna for trafikk. No er her ny veg mellom Utne og Velure, og fleire parti er også utbetra på vegen vidare mot Odda. Utbetningsarbeidet vil hal-de fram i åra som kjem. Arbeidet vert delvis finansiert av bompengar på ferjesambandet Kvanndal — utne, i tillegg til dei ordinære løyvingane.



Fleire nye vegkilometre mellom Odda og Utne. Foto: T. Opedal

Omprioritering av ferjerutene

Bruravik — Brimnes nytt hovudsamband

Med opninga av Vallaviktunnelen er ferjesambandet Bruravik — Brimnes blitt det viktigaste ferje-sambandet i Indre Hardanger. Med berre 10 min. overfartstid vert sjølv ferjeturen minst 25 min. kortare enn ruta Kvanndal — Kin-sarvik.

Sambandet Bruravik — Brimnes vil få god kapasitet og hyppige av-ganger, og ein reknar ikkje med lange ventetider.



Enno må ein køyra nokre mil på smal veg. Men det kan vera ein triveleg tur sommarsdagen. Foto: T. Opedal

Bolting i Vallavik tunnelen. Her vert tunnelen sikra mot stein-sprang.

Foto: E. Grønsdal



Frå anleggstida.

Foto: E. Grønsdal



Ferjesambandet Kvanndal — Utne — Kinsarvik

Kvanndal — Utne er no hovudlekk i dette sambandet. Ein del turar går til Kinsarvik av omsyn til tungtrafikk som kjem over Haukeli og lokaltrafikk mellom Utne og Kinsarvik, men det er ikkje lenger direkte rute mellom Kvanndal og Kinsarvik.

Overfarten Kvanndal — Utne tek 20 min.

Vi gjer merksam på at Rv 550 Utne — Odda er tillate for max. 8 takseltrykk og 15 m vogntoglengd for gjennomgangstrafikk.

Nedkorting av reisetida

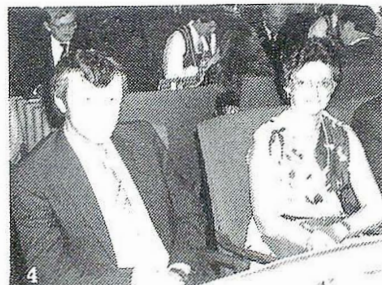
For tida er utbetningsarbeid i gang på Rv 7 mellom Brimnes og Eidfjord, og siste tunnelen i Måbødalen kan opnast for trafikk sommaren 1986.

Når den nye vegen mellom Dale og Voss vert opna i 1992, vil trafikantane få endå større utbytte av vegen mellom Granvin og Bruravik.

Hovudruta austover frå Bergen vil då gå om Dale — Voss (sjå kartet), og for den delen av trafikken som skal over Hardangerfjorden vil reisetida bli korta kraftig ned.



Samferdsesminister Johan J. Jakobsen klipper snoren for Vallaviktunnelen. Under ser vi t.h. for samferdsesministaren Normann Grønnsdal m/frue (3) og Knut Søllesvik m/frue. (4). Nederst: Ordf. Magnar Lussand i Granvin kunne godt ha tenkt seg eit anna namn på tunnelen (5). Ordførarane Lussand frå Granvin og Knut Nes i Ulvik gratullerer kvarandre med dagen (6). Vegsjefen, ordførar Lussand og J.J.J.



Nye vegar mot

aust ...siste

Det ligg no føre trafikktaal for dei tre første månadene etter at Vallaviktunnelen og det nye rutemønsteret i Indre Hardanger vart teke i bruk.

Trafikken i sambanda Bruravik — Brimnes og Kvanndal — Utne — Kinsarvik syner ein au-

ke på nær 16.400 bilar eller 9% for månadene mai, juni og juli samanlikna med same tidsrom i 1984.

Trafikktaala viser følgjande %-vis fordeling av den totale trafikken på dei ein-skilde ferjestrekningane:

Suksess for Vallaviktunnelen og ferjesambandet Bruravik-Brimnes

Strekning	1985	1984
	Mai-juli 197.918 bilar	Mai-juli 81.563 bilar
Bruravik — Brimnes	65,8%	03,3%
Kvanndal — Utne	19,4%	10,8%
Kvanndal — Kinsarvik	12,5%	56,5%
Utne — Kinsarvik	2,2%	2,4%

Det er grunn til å seie seg godt nøgd med at heile 65,8% av trafikken i Indre Hardanger desse 3 månadene med stor trafikk har gått over hovudsambandet Bruravik — Brimnes. Etter trafikkomlegginga er også ventetidene for å kome over Hardagnerfjorden sterkt redusert for dei trafikantane som har nytta seg av hovudrutene Bruravik — Brimnes og Kvanndal — Utne.

Det er likevel grunn til å tru at det framleis er mange trafikantar som ikkje er merksame på dei store endringane som har funne stad i Indre Hardanger i år. Årsakene til dette kan vere fleire. Mange reiser truleg enno Kvanndal — Kinsarvik av gammal vane, med gamle kart og av mangel på informasjon.

Bompenger — ikke noe nytt fenomen

Mange er av den oppfatning at bompenger er et relativt nytt fenomen når det gjelder finansiering av det offentlige vegnettet. Følgende lille klipp skulle med all tydelighet vise at bergensene har lange tradisjoner på dette området. Klippet er hentet fra «Søndre Bergenhus Amts Veivæsen», forfattet av Ingeniør Hans Seip og «trykt paa Amtets bekostning» i 1912:

Aarstad

Den nuværende hovedvei, som fra Fane fører gjennom Aarstad til Bergen blev anlagt i aarene 1860—1863. Tidligere gik hovedveien paa nordsiden av store Lungegaardsvandet. Den gamle hovedvei blev nedlagt som saadan (kgl. res. 25/4 1863) og optat som bygdevei, idet dog Bergens by (ved besl. av 1/4 1864) overtok vedlikeholdet inden det daværende Domkirkens landsogn (Bommen—Fløen), som siden er indlemmet i byen. Før 1860 førte en bygdevei fra Fjøsanger i Fane gjennem Solheimsviken til Bergen. Denne blev nedlagt, da hovedveien blev bygget. Broen over Nygaardstrømmen var i 1851 opført av et interessentskap, som opkrævet broavgift til dekning av bygnings- og vedlikeholdelsesudgifter. Broen blev indløst av hovedveisanlægget, da dette blev bygget, men interessentskabet havde ret til at opkræve avgift til 18/7 1870. Siden den tid har passagen været fri.

VEGD BIBLIOTEKET

PB 8109 DEP
1010 OSLO 1

MASSEKORSBÅND

GOD HØST!



Utgitt av: Hordaland vegkontor, postboks 3645, 5033 Fyllingsdalen