



VEG I VEST

10 ÅR

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN, HORDALAND

VEGDIREKTORATET
- 2 SEP 1986
BIBLIOTEKET

STOR AUKE I FERJETRAFIKKEN

Sjå side 5

NR. 2 AUGUST 1986 ÅRGANG 10

NR. 2 – 1986
ÅRG. 10

REDAKTØR:
Torbjørn Opedal

I REDAKSJONEN:
Marianne Bergvall

REDAKSJONSRAÐ:
Josef Martinsen
Oddbjørn Lynghammer
Sigve Martinsen
Per S. Myhren
Alv Nilsen

Ragnhild Øverland Arnesen
(perm.)

Opplag: 2.500

Lay-out og sats:
Kvinnheringen A/S
Husnes

Trykk:
Finn Eide A/S
Bergen

Ettertrykk tillatt
– med kildeangivelse

INNHALD:

Optimisme er bra	3
Vallaviktunnelen – ein suksess	3
Nye håndbøker fra Vegdirektoratet	3
Omlegging av vedlikeholdsområdene i Hordaland	4
Stor trafikkauke med ferjene i Hordaland 1. Kvartal 1986	5
Tilleggsåret for oppsynet	6
Måbudalstunnelen	7
Museumskonferanse i Vegvesenet:	8
Ny ferje til BNR	9
Strekk tida di til?	10
Juridisk 5 minutt	11
Småteinsmurar – eit sjeldant syn	11
Folkefest i Øygarden	12
Røyking – det største miljøproblem i Vegvesenet?	14
Snudde skilt – hærverk for vaksne	15
Velferdsmidlane for 1986	15
Datastyrt trafikk	16
Saksbehandlaropplæring	18
God planlegging gir reduserte transportkostnader	19
Soga om «Steintrømmelen»	20
Postkassa	20
Vegmeisterskap i presisjonskøyning 1986	21
Personalnytt	22
Høvelførarkurs	23

Foto på framsida: Bilkøane på Knarvik ferjeleie berre aukar.
Foto: Erik Rønvik

Foto på baksida: Anleggsarbeid på Bolstad
Foto: Torbjørn Opedal

MANUSFRIST NR 3/86: **30. SEPTEMBER**

Optimisme er bra...



...men alt med måte. Då denne transporten køyrde seg fast under ei av gangbruene på Straumevegen, hjalp det lite korkje med dispensasjon eller forskriftsmessig eskorte.

Vallaviktunnelen — ein suksess

Det første året etter opninga av Vallaviktunnelen og omlegging av rutemønsteret i Indre Hardanger er no omme, og trafikktala for ferjesambandet Bruravik — Brimnes og Kvanndal — Utne — Kinsarvik for dei tolv første månadene ligg føre.

I tida mai 1985 — april 1986 vart det frakta tilsaman 454.642 bilar i desse sambanda.

Trafikken fordelte seg prosentvis slik:

Bruravik—Brimnes	61,8%
Kvanndal—Utne	23,3%
Kvanndal—Kinsarvik	12,0%
Utne—Kinsarvik	2,9%

Til samanlikning hadde ferjestrekninga Kvanndal — Kinsarvik 59,2% av totaltrafikken i tida mai 1984 — april 1985. I dette tidsrommet utgjorde trafikken Kvanndal

— Utne 13,1% og Bruravik — Brimnes 24,7%.

Trafikkfordelinga dette første året viser at det no er ferjesambandet Bruravik — Brimnes som er hovudsambandet over Hardangerfjorden.

Dei to siste vintrane har vegen over Hardangervidda vore open. Dette vil — saman med utbetring av vegen Brimnes — Eidfjord og stadig betre veg gjennom Måbødalen, føre til at stadig fleire nyttar denne vegen.

For små bilar til/frå Odda/Haukeliområdet, viser trafikkfordelinga at ferjesambandet Kvanndal — Utne har teke over som hovudsamband. Dei største køyretya som skal til/frå Odda/Haukeli må framleis nytte Kvanndal — Kinsarvik eller Bruravik — Brimnes.

Nye håndbøker fra Vegdirektoratet

127-KAPASITET I KRYSS

Veiledning 52 sider

Håndboken viser et samlet sett metoder for beregning av kapasitet og trafikkavviklingsforhold i ikke signalregulerte kryss.

108-PLÅBE versj. 86

Veiledning 43 sider

Hensikten med programmet er å beregne krefter i en ettspenns rett platebru med eller uten understøttelse av bjelker. Brukerne bør ha tilstrekkelig kunnskap og erfaring til å gi fornuftige inngangsdata til programmet og til å vurdere om resultatene er sannsynlige.

Programmet er tilgjengelig på ND 100/500 og Prime datamaskiner. Det kan kjøres fra terminal som interaktiv kjøring eller som satsvis behandling. Programmet er skrevet i Fortran 77.

113-PREBET versj. 86

Veiledning 49 sider

Hensikten med programmet er å beregne nødvendig armering for en prefabrikkert spennbetongbjelke. Brukerne bør ha tilstrekkelig kunnskap og erfaring til å gi fornuftige inngangsdata til programmet og til å vurdere om resultatene er sannsynlige. Programmet er tilgjengelig på ND 100/500 og Prime datamaskiner. Det kan kjøres fra terminal som interaktiv kjøring eller som satsvis behandling. Programmet er skrevet i Fortran 77.

128-INNLEIEREGLER

Retningslinjer 46 sider

Retningslinjer med standard tilbudsgrunnlag for tilbudsinnhenting ved innleie av private maskiner og lastebiler.

129-BRUREGISTER

Veiledning 85 sider

Inneholder koder og kodesystemer som skal brukes i brudateregisteret.

056-DRIFTSREGNSKAP-DRIFTSSTAT

Vegdata 267 sider

Regnskaps- og driftsresultater fra det interne regnskap i bearbeidet og hendig format.

Vegdirektoratet
Håndboksekretariatet

Omlegging av vedlikeholdsområdene i Hordaland

AV VEDLIKEHOLDSSJEF
ØIVIND SØVIK

Som et ledd i å bedre ressursutnyttelsen i vedlikeholdet, har Hordaland som en prøveordning på 2 år redusert antallet vedlikeholdsområdene fra 7 til 5. Ordningen trådte i kraft fra 1. des. 1985.

Dette innebærer at Hardanger og Voss er sammenslått til ett område og med vegmesterkontor på Bømoen på Voss. Tidligere vegmesterkontor i Norheimsund blir opprettholdt som oppsynsmannskontor. Vegmester for det nye området er Martin Sørensen.

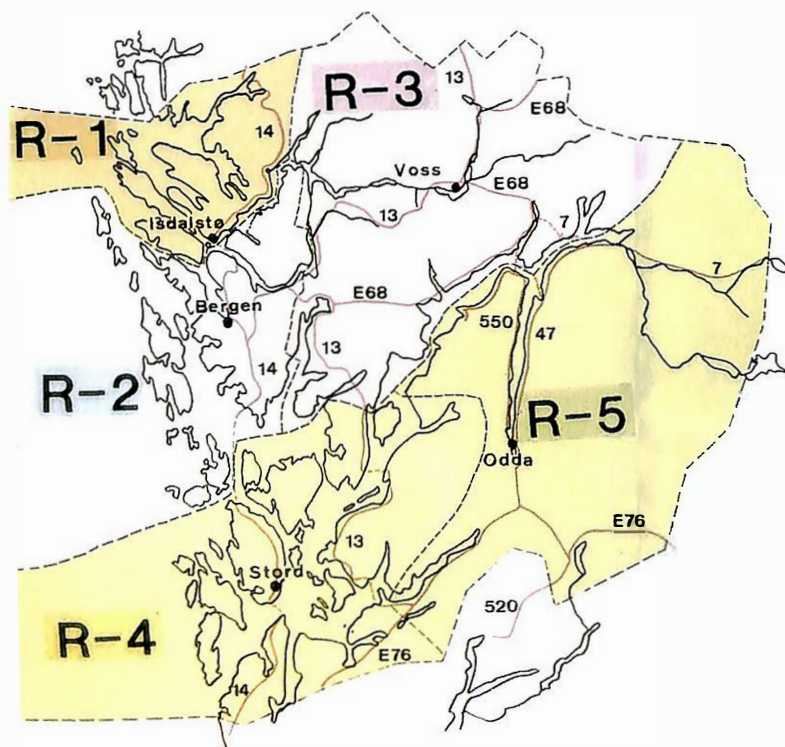
I Sunnhordland er vedlikeholdsområdene i Etne/Ølen og Stord slått sammen til ett område og med vegmesterkontor på Vabakken på Stord. Vegmester er Lovis Ekse. I likhet med Norheimsund blir det tidligere vegmesterkontor i Ølen oppsynsmannskontor i det nye storområdet.

I forbindelse med den nye områdeinndelingen har det også funnet sted mindre justeringer av områdegrensene.

Vegmesterområdene er fra 1. des. 1985 følgende:
R 1 — Gjervik, Nordhordland
R 2 — Hop, Bergen
R 3 — Bømoen, Voss
R 4 — Vabakken, Stord
R 5 — Odde

Desentralisering og bedre service

Ordningen med store vegmesterområde stiller tildels nye og krevende oppgaver for vegmester og oppsyn. Videre er en av grunntankene med de store vegmesterområdene å ha ført nye oppgaver ut i distriktene fra hovedkontoret i Bergen for derved å kunne bedre servicetilbudet til publikum. For å forberede vegmestrene på disse nye oppgavene har Vegdirektoratet satt i gang tilleggsopplæring for vegmestrene. Fra Hordaland er to vegmestre med i denne omgang. Planen er at samtlige vegmestre skal gjennomgå denne tilleggsopplæring som vil danne basis for fremtidige kvalifikasjonskrav for vegmestre.



HAR DU STOFF TIL VEG I VEST?

Vi tek imot
alt med takk!

Skriv eller ring til:

Veg i Vest
STATENS VEGVESEN
HORDALAND
Vegkontoret
Spelhaugen 12
5033 Fyllingsdalen

Tlf 05-17 34 46 (direkte)
05-17 30 00 (sentral-
bord)

Stor trafikkauke med ferjene

i Hordaland 1. Kvartal 1986

I 1985 var trafikkauken med ferjene i Hordaland stor. Talet på frakta bilar auka med 6,8% og personar med 2,9% samanlikna med året før.

Til samanlikning vart det i statsbudsjetten for 1985 rekna med ein trafikkauke på 2% frå 1984 til 1985 for kjørety og det vart ikkje rekna med vekst i persontrafikken.

Millionen passert 1. kvartal

Den store trafikkauken som tok til i fjor held fram også i år. Trafikktala for 1. kvartalet 1986 viser at det vart frakta 1.089.175 bilar med ferjene i fylket.

Dette er ein auke på 110.195 bilar eller 11,3% samanlikna med 1. kvartal 1985. Dei tre første månadene vart det frakta 2.971.195 personar med ferjene. Dette er ein auke på 217.846 personar eller 7,9% samanlikna med same tid i 1985.

Ein auke i biltrafikken på over 11% er svært høg, særleg når vi samstundes har hatt to sterkt trafikkerte ferjesamband stengde i det aktuelle tidsrommet. Dette har gitt ein rein nedgang på tilsaman 12.500 bilar i dei aktuelle sambanda samanlikna med 1. kvartal 1985.

Stenging og ombygging

I ferjesambandet Siggjarvåg — Sagvåg har Siggjarvåg ferjekai vore stengd for all trafikk. Trafikkavviklinga over Rubbestadneset viser ein reduksjon i trafikken på vel 2.500 bilar 1. kvartal 1986 i høve til 1. kvartal 1985.

Ferjesambandet Breistein — Velestrandsfossen har vore stengd for biltrafikk. Biltrafikken til/frå Osterøy har gått over ferjesambandet Haus — Garnes. Trafikktala for 1. kvartal 1986 viser at den samla trafikken til Osterøy har gått ned med vel 9.900 bilar samanlikna med same tid i 1985.

Både sambandet til Osterøy og sambandet til Bømlo er samband med jevn trafikk og dei ville truleg



hatt ein trafikkauke som gjennomsnittet til selskapa dersom drifta hadde gått som vanleg.

Trafikktala for dei ulike selskapa viser følgjande auke i talet på transporterte bilar 1. kvartal i år:

	Biler:	(%)
Hardanger Sundhordlandske D/S:	44.973	(23,9%)
Bergen Nordhordland Rutelag:	41.352	(10,7%)
Rutelaget Askøy Bergen:	15.809	(7,3%)
Øygarden & Sotra Rutelag:	5.184	(34,6%)
Austevoll Ferjeselskap:	1.174	(40,3%)
Team Askøy — Bergen:	873	(21,6%)
Rutelaget Bergen - Vest:	830	(19,9%)

I første kvartal hadde følgjande fem strekningar størst auke i transporterte bilar:

1. Steinstø — Knarvik:	42.839	(16,9%)
2. Kleppestø — Bergen:	15.809	(7,3%)
3. Halhjem — Sandvikvåg:	7.089	(13,2%)
4. Skjersholmane — Valevåg:	5.809	(13,5%)
5. Leirvik — Sløvåg:	5.133	(43,0%)

I trafikktala for strekninga Steinstø — Knarvik har viteke omsyn til at ferjesambandet Salhus — Frekhaug vart lagt ned i første kvartal 1985 når vi samanliknar trafikken desse to kvartala.

Vi har elles vald å sjå vekk frå store endringar i trafikktala i samband som har vore stengde over lengre tidsrom på grunn av ombyggingsarbeid.

I Indre Hardanger har omlegginga av rutemønsteret etter opninga av Vallaviktunnelen ført til

stor auke i trafikken over Bruravik — Brimnes og Kvanndal — Utne medan Kvanndal — Kinsarvik har stor nedgang når ein samanliknar 1. kvartal 1986 med 1. kvartal 1985. Endringane i rutemønsteret i dette området er så store at det vil gje eit ukorrekt bilete dersom ein samanliknar trafikken dei to kvartala utan å ta omsyn til heile endringa. Vi har difor funne det rettast å ikkje ta med desse trafikktala her.

Björg Hestdal

TILLEGGÅRET FOR OPPSYNET

«Tilleggsåret»; vidareutdanningstilbodet for oppsynet, har vore lite omtala i VEG I VEST.

ØYSTEIN HAGESÆTER (28) som nyleg har kome attende etter å ha slete skulebenken i Oslo sidan august i fjor, ynskjer å slå eit slag for dette skuletilbodet. Her formidlar han nokre av dei inntrykk og tankar han har gjort seg om skulen. — Sjølv om behovet for tilleggsåret skulle vera stort, kan det sjanest vanskeleg å motivera folk, meiner Hagesæter. — Søkarmassen har gått drastisk ned i dei siste åra, og sist år hadde ein problem med å fylla dei to plassane frå Hordaland.

Tilleggsåret: Dette skoleåret var det første der alle elevene måtte gjennomgå tilleggsåret etter den nye ordningen.

Skoleåret 1984/85 kunne elevene velge om de ville gå opp til eksamen etter den nye ordningen eller etter den «gamle» tilleggsåret. Det «gamle» tilleggsåret var bare godkjent som etatsutdanning, mens

Fag: Siden vi ikke har 1. året på teknisk fagskole, måtte vi i tillegg til fagene på 2. året ta forkurset på 1. året i fysikk, mekanikk og matematikk I, med eksamen til jul.

Almenfag:

Norsk
Engelsk
Matematikk I

Tankar frå ein nybakt kandidat....

etter den nye ordningen blir elementærteknisk skole + tilleggsåret likestilt med 2-årig teknisk fagskole også utenfor staten. Siden vi må følge pensumet til 2. året på teknisk fagskole så er nok «vegvesenfagene» blitt skadelidende ved at timetallet er redusert.

Skolen: Undervisningen foregår ved Sofienberg tekniske fagskole i Oslo. Skolen har totalt ca. 700 elever spredt på ulike linjer og studieretninger. Og vår klasse utgjør 18 stykker av disse. Oppsynsklassen i år var det 23 kullet som har gått tilleggsåret ved Sofienberg tekniske fagskole

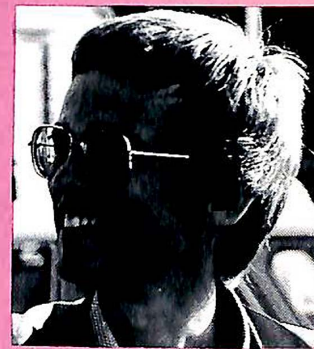
Kjemi
EDB

Tekniske fag:

Husbyggingsteknikk
Betongkonstruksjon
Geoteknikk/geologi
Bedriftsorganisasjon/
arbeidsledelse

Vegvesenfag:

Landmåling
Vegjus
Anleggsteknikk
Vegplanlegging
og utbygging



ØYSTEIN HAGESÆTER er fødd i 1958 og har vore i vegvesenet meir eller mindre samanhangande sidan 1978 — først som praktikant, og seinere — etter elementærteknisk skule i 1979-1980 — har han vore stasjonert i Matre som oppsynsmannsassistent på grus- og oljegrusproduksjonen der. Den 20. juni var han ferdig med tilleggsåret på Sofienberg tekniske fagskule i Oslo.

Det vil føre for langt å gå inn på hvert enkelt fag, men jeg vil trekke ut ett fag som blir en del av hverdagen for flere og flere av oss, EDB.

EDB er et nytt redskap som mange i oppsynet vil få befatning med. Og for mange av oss stod maskinen på kontoret når vi kom tilbake fra skolen. Når vi så har hatt EDB på skolen er det naturlig at det forventes at vi skal kunne bruke maskinen. Men med de få timene med EDB-undervisning fra skolen, som gikk ut på grunnleggende programmering og tekstbehandling, følte klassen seg stort sett «grønne» når det gjaldt bruk av ferdige programmer. Så med lærerekrefter fra vegdirektoratet gikk vi gjennom samme EDB-kurset som «vegmesterskolen». Programmene gikk direkte på vegvesenets drift, så vi følte at vi fikk tilført noe «matnyttigt».

Klassen: I år var 11 oppsynsmennsassistenter og 7 oppsynsmenn i aldersn 27 år til 42 år. Fra Austagder 1, Telemark 1, Buskerud 2, Akershus 2, Oppland 2, Hordaland 2, Møre og Romsdal 2,

Trøndelag 1, Nordland 3 og Finnmark 2.

Det var et godt miljø i klassen noe som gav positive resultat både faglig og sosialt.

Boligforhold: De av oss i klassen som ikke kunne bo hjemme var innlosert hos private, yrkesskolens hybelbygg i Oslo sentrum eller i brakkeleir på Nedre Rommen, like ved Stovner.

I brakkeleiren, der Hordaland vegkontor har 1 brakke, er det plass til 9 stykker. Brakkene er av svært varierende standard. Hordaland vegkontor sin brakke, som undertegnede bodde i, er en av de beste. Både når det gjelder selve brakken og utstyret i den. Alle brakkene er innredet med kjøkkenkrok, soverom, skrivepult og i de største var det sofagruppe.

Ellers er det i leiren oppholdsbrakke med sofagruppe, fargefjernsyn og mynttelefon. To vaskebrakker med 4 dusjer, 2 toalett, vaskemaskin og tørketrommel.

Bedriftsbesøk: Desverre fikk vi ikke tid til å besøke alle bedriftene som planlagt p.g.a. at den avsatte tiden ble brukt til EDB-undervisning. Men vi fikk besøkt de største maskin- og utstyrsleverandørene til Statens vegvesen. De gav alle uttrykk for at de alltid ville yte maks overfor sine kunder. Enten det gjaldt deleleveranse eller utvikling av nye maskiner og utstyr. Så da gjelder det for oss som kunde å komme med våre ønsker. Slik at vi får maskiner og utstyr som gjør oss i stand til å løse oppgavene våre enda bedre og billigere og gjøre oss konkurransedyktige.

Svensketur: Svensketuren er blitt et fast innslag og en fin avslutning på et langt skoleår. I år som tidligere var det Jens Fosshem fra vegdirektoratet som var reiseleder. Turen går over tre dager.

1. dag:

Avreise fra Oslo med buss. Ankomst i Sandviken på Sveriges østkyst utpå ettermiddagen. Der ble vi tatt imot av representanter fra Sandvik AB.

2. dag:

Besøk på Sandvik AB sin fabrikk for fremstilling av borstenger og

borkroner. For hvert trinn i produksjonen, som var svært mye automatisert, foregikk det grundige kontroller for å få et best mulig produkt og sile ut feilvarene.

Fra Sandvik AB blir de ferdige varene eksportert til kunder over hele verden. Videre gikk turen til Borås der Sandvik AB driver kontinuerlig testing av borstenger og borkroner. De har en labyrint av tunneler det det bores ca. 110.000 meter pr. år. I tillegg borer de 25-30.000 meter pr. år med pallboring i dagen.

3. dag:

ble vi hentet på hotellet i Avestad av representanter fra Vägverket, som altså tilsvarende vårt Statens vegvesen. Turen gikk til utkanten av Avestad der Vägverket holder på å bygge en ny riksveg. Lengde 8 km, veibredde 13 m, åpner høsten 1987, kostnad 72 millioner svenske kroner.

Vi fikk også informasjon om hvordan Vägverket er organisert. Som nok skiller seg noe fra vårt Statens vegvesen er organisert på. Men både Vägverket og Statens vegvesen har de samme hoved-

oppgavene, planlegging, prosjektering, bygging og vedlikehold av veier.

Besøkte Ingarvet vegstasjon i Falun vegmesterområde, eller arbeidsområdesomsvenskene kaller det. Vegstasjonene har stort sett samme funksjon som våre vegstasjoner.

Retur til Oslo: Alt gikk greit i Tollen. Var i Oslo sent på kvelden.

Utbytte: Faglig har det vært lærerikt og inspirerende. Men også det å komme i lag med «likesinnede» fra andre vegkontor å utveksle erfaringer og diskutere vegvesenet har vært positivt.

Vi hadde også lærerkrefter fra Vegdirektoratet, noe som gjorde at vi fikk en toveiskommunikasjon mellom to grupper innen vegvesenet som sjelden møtes. Og vi fikk diskusjoner og synspunkter om ulike felt i vegvesenet. Positivt var det at begge gruppene hadde ting å tilføre hverandre.

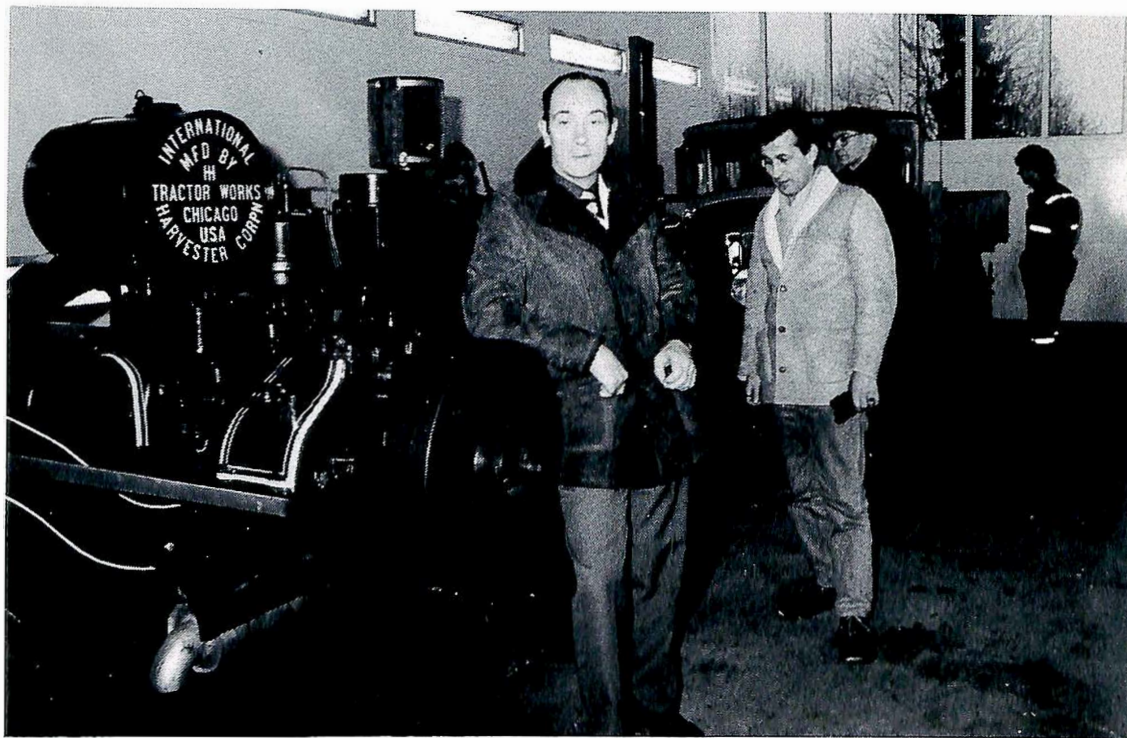
Selv om det til tider har vært arbeidsomt og lange dager så har det vært et fint å lærerikt år. Så nøl ikke med å søke, vegkontoret betaler.



Måbødalstunnelen

Med opninga av Måbødalstunnelen tidleg i sommar er nok ein bit av vegen gjennom Måbødalen lagt i fjell, og nok ein flaskehals på vegen mot aust er borte.

Museumskonferanse i Vegvesenet



Mikal Nordvang og Nils Nonås ved ein av dei godt bevarte traktorane.

Av Nils Nonås

Den 28. – 30. januar var det konferanse om museumsverksemda i Statens vegvesen på Kolbotn.

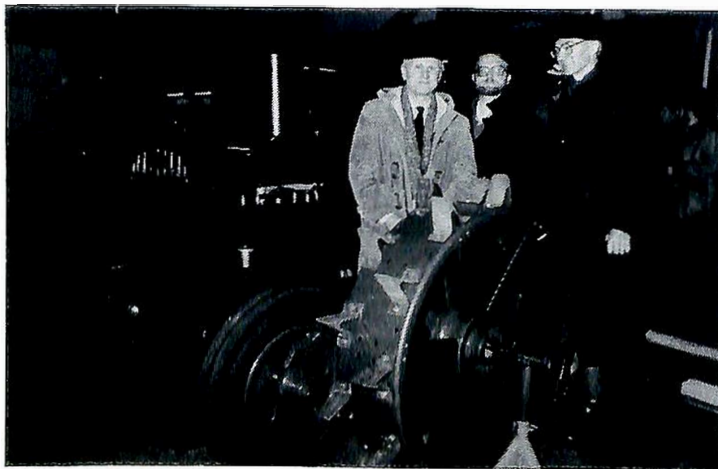
Frå Hordaland møtte Mikal Nordvang og Nils Nonås. På denne konferansen vart det lagt stor vekt på restaurering av gjenstander. Innsamlingsarbeidet rundt i kring landet er mange stader kome så langt at behovet for meir fagleg innsikt i korleis ein skal bevare tinga for ettertida er viktig.

Vi var ein halv dag på Forsvarsmuseet, der vi i tillegg til omvisning fekk sjå korleis dei restarerte tinga.

På konferansen fekk vi for første gong helsa på Geir Paulsrud, som nyleg er tilsett som museumsstyrer for det komande etatsmuseet ved Lillehammer. Det har vore utlyst arkitekttevling for utforminga av

museumsområdet. Fristen for innlevering av utkast gjekk ut 28. januar, så det skal verta spanande å sjå resultatet. Den store oppgåva for den nye styresaren vert å byggje opp dette

nye museet. Med det arbeidet som er gjort kring i fylka, så skulle det liggja godt tilrettes for at vegvesenet vil få eit etatsmuseum kor vi stolte kan visa fram historia vår.



Besøk på Berger Vegsentral, Akershus. Frå v. maskinleiar F. Angermo, Akershus, museumsstyrar Geir Paulsrud, Vegdirektoratet og antikvar O. Øveraas, Riksantikvaren.

Ny ferje til Bergen Nordhordland Rutelag



M/F «Austrheim» på Bergen havn. Biletet er utlånt frå BNR
Foto: Atelier Peders

Bergen Nordhordland Rutelag har fått overlevert ei ny 140-bilars ferje. Ferja er bygd ved Trønderverftet A/S, og har fått namnet «Austrheim».

Den nye ferja vart sett inn i rute i sambandet Steinestø — Knarvik i slutten av mars månad. Som følgje

av at den nye ferja vart sett inn i rute, er M/F Seimstrand (70-bilar) blitt overført til sambandet Breisten — Valestrandsfossen, og M/F Bruvik (50-bilar) er flytta til Fensfjordsambandet.

Då BNR fekk kontraheringstilsegn på den nye ferja, vart selska-

pet samstundes pålagt å selja to ferjer. Det er ferjene M/F Masfjord og Radøy, som begge er selde til Møre og Romsdal Fylkesbåtar. BNR har no 10 ferjer med ein samla kapasitet på ca. 650 personbileiningar.

Björg Hestdal

Opplever du at arbeidsdagen din er oppstykket og lite strukturert? Blir du stressa fordi du har problem med å få tida til å strekkja til? Kanskje løysinga på desse problema ligg i å nytta litt av tida di til å få til ein betre strukturering av arbeidsdagen. Her er nokre tankar om korleis du kan gå fram for å prøva å betra arbeidstilhøva dine.

Tidsregistrering

For å få finne ut om du nyttar dagen din effektivt, må du først finne ut kva tida di eigentleg går med til. Det kan du gjere ved at du i nokre dagar registrerer kva du gjer og kor lenge.

- Brukar du nok tid på dei viktigaste oppgavene?
- Kva bør eg prioritere?
- Blir eg ofte avbrotten, slik at

Delegering av arbeid føreset at du har nokon å delegere til. Derfor er det naudsynt at du utviklar og lærer opp dine underordna.

Arbeidsoppgavene må avgrensa klårt og alle medarbeidarane må vere informert om generelle retningslinjer (t.d. kvalitetssikring, produktivitet), målsettingar og andre forhold som er viktige for arbeidet.

Medarbeidarar som får meir ansvar og mynde vil ofte trivast betre.

Den tida som med dette blir ledig, kan bli nytta til planleggjing, effektivisering og utvikling.

DØME:

Oppsynet på anlegga kan delegere ein del arbeid til formenne som då får meir ansvar og ein meir interessant jobb, medan oppsynet kan bruke meir av si tid 'il andre saker.

- Det bør opplysast kor lang tid ein reknar med at møtet vil ta.
- Møtet bør ha ein møteleiar.
- Det bør skrivast referat, og ein må velje referent.
- Møtet bør ta til presis, sjølv om ikkje alle er komne.
- Sjå til at alle held seg til saklista.
- Sjå til at alle tek del i diskusjonen, og trekk konklusjonar.

Det kan mange ganger løne seg å stille ein del kritiske spørsmål til møtepraksisen, som f.eks.:

- Kan møtet sløyfast?
- Kan møtene haldast sjeldnare?
- Kan møtetida reduserast? (maks. 1,5-2 timar)?
- Kan deltakartalet reduserast?
- Treng du å vere til stades? Kan du klare deg med eit referat frå møtet?

Strekk tida di til?

arbeidsdagen blir veldig oppstykket?

- Er det tilstrekkeleg klårt kva ansvar og mynde eg har?
- Brukar eg nok tid til å effektivisere og utvikle meg sjølv og mine næraste medarbeidarar?
- Utviklar eg meg i arbeidet mitt?
- Er eg for lite/for mykje på min eigen arbeidsplass?
- Har eg delegert tilstrekkeleg med arbeid til andre?
- Går eg på unødvendige møter?

Reduksjon av tidbruken

Kan nokre av arbeidsoppgavene dine sløyfast?

Kan du leggja dagen opp annleis; t.d. ved at du legg arbeidsoppgaver som krev ro og konsentrasjon til ei anna tid på dagen?

Kan ein del av rutinearbeidet du gjer takast av andre?

Har du anna arbeid som kan delegerast til andre?

Noko av rutinearbeidet som oppsynet gjer kan overlatast til kontorassistentar, som kan gjere dette arbeidet billegare og kanskje meir effektivt.

Planleggjing av tida

Mot slutten av kvar månad bør du i store trekk planleggje arbeidet for komande månad. Meir detaljert set du i slutten av kvar veke opp plan over arbeidet neste veke.

Effektivisering av møter

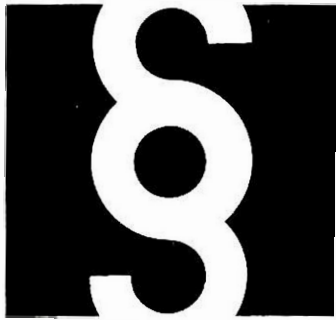
Mykje tid går vekk til møter. Ofte er møtene dårleg planlagt, møtedeltakarane har ikkje førebudd seg osv.

Nokre gode råd for eit vellukka møteopplegg:

- Sørg for at alle får skriftleg innkalling som inneheld tid, stad og sakliste.
- Kvar emskild må få tid til å førebude seg.

Vi har her peikt ein del forhold som har stor innverknad på måten vi nyttar tida vår på. Å rasjonalisera med tida er ein viktig faktor for ressursutnyttinga i ein kvar organisasjon — her kan det vere mykje å hente. Særleg i ein etat som er hardt pressa personalmessig, kan bruken av tid verte ein strategisk faktor.

Mykje tyder og på at det ikkje er nok at organisasjons- eller avdelingsleiinga planlegg arbeidsoppgavene og tidbruken for dei tilsette. Ein stor del av kontrollen ligg hos den tilsette sjølv — deg og meg — og det er vi sjølve som kan og bør syte for at tida vert nytta effektivt. Meir planmessig bruk og betre utnytting av eiga tid vil ikkje berre føre til høgare produktivitet for etaten, men det har også ein vesentleg verknad på trivselen vår på arbeidsplassen — i form av mindre stress og opplevinga av å gjere betre nytte for seg i jobben.



JURIDISK 5 MINUTT

v/Jostein Søfteland

Køyrety påfører jamt dagleg skade på fast eigedom langs riks- og fylkesvegane. Er køyretyet kjent, blir det fremja erstatningskrav mot trygdelaget. Men ofte er køyretyet ukjent.

Etter bilbransjelova § 10, 2. lekken, skal skader på fast eigedom (og folk), som er valda av ukjent køyrety, dekkast av trygdela i lag som om køyretyet hadde vore lovleg trygda hjå dei.

For vegvesenet er bilansvarslova § 10, 2. lekken, aktuell ved skade på fast eigedom som til dømes

- vegbanen
- bruer
- utstyr i tunnelar
- utstyr langs vegane som rekkverk, skilt, anna varslingsmateriell.

Det kan setjast fram krav i alle dei høve skaden kan førast attende til eit køyrety og ansvaret er objektivt. Ein må imidlertid merka seg at skade sjølvstakt må avgrensast mot slitasje. Det er berre skader ein kan krevja erstatning for. Når det for eksempel gjeld stålrekkverk/guardrail, så skal det ikkje setjast fram krav om mindre bulkar som kvar for seg ikkje ville ha kravt erstatning.

Erstatningskravet må dokumenterast slik at det er klart at køyretyet ville vore ansvarleg dersom det hadde vore identifisert. Skadetidspunktet må vera så nøyaktig som mogleg, og det må opplystast om det har vore politietterforskning og om det eventuelt er spor (maling/glass osv) på staden. Ein bør så langt det er praktisk mogleg også ta bilete av skaden før utbetring finn stad.

Erstatningskravet må snarast mogleg fremjast overfor Trafikk-

Skade på fast eigedom valda av ukjent køyrety

forsikringsforeningen, og det er juridisk seksjon ved vegkontoret som handsamar sakene.

Notat om skaden, med dei data som er nemnd ovanfor, samt spesifisert kostnadsoverslag, skal sendast Vegkontoret v/juridisk

seksjon. Melding om skaden må sendast sjølv om ein ikkje straks har oversikt over kostnaden. Idesse høve er saksgangen at vi varslar Trafikkforsikringsforeningen om saka og at vi vil koma attende med krav når vi har oversikt over reparasjonskostnadene.

Småsteinsmurar — eit sjeldant syn



Småsteinsmurar — eit eksklusivt lite byggverk utført av anleggssavdelinga sine murekspertar. Her eit eksemplar av arten på kaia i Bruravik. Dei finst berre eit par plassar i fylket.

Nokre få plassar i fylket kan ein sjå slike pene, forseggjorte murar, til avveksling frå gråstein og betong. Mange har lurt på kva det eigentleg er, og korleis dei er laga. Murane er kalla Gabionmurar, men i vegnormalane er dei og kalla trådkurv murar. Anleggssjef Bengt Drageset fortel at det er både fordelar og ulemper ved murane.

— Ein klar fordel er at vi på denne måten kan bruke stein som vi elles ikkje kunne ha mura med, for småsteinen kan ikkje brukast til å mure med åleine. Men her er stålnetting sett opp i burform som steinen vert lagt ned i, og dermed kan ein bruke småstein der den naturleg fins i området, seier Drageset.

— Ein annan føremon er at naturen er drenerande, dvs. at den slepp vatn gjennom i motsetnad til betong. Men ein må vera påpasseleg når steinane på framsida blir lagt ned, elles vil sidene bule ut her og der, og det vil ikkje bli pent. Og då har detinga hensikt, for grunnen til at vi lagar dei er jo at det skal vere eit estetisk innslag på vegensom glir godt inn i naturen.

Då vi bygde den første muren for 12 år sidan, kom den på halve prisen av ein betongmur. Seinare har det blitt noko dyrare, så her i Hordaland satsar vi i dag som regel på tørre småsteinsmurar, seier anleggssjefen.



Opninga av Rongøysundet vart

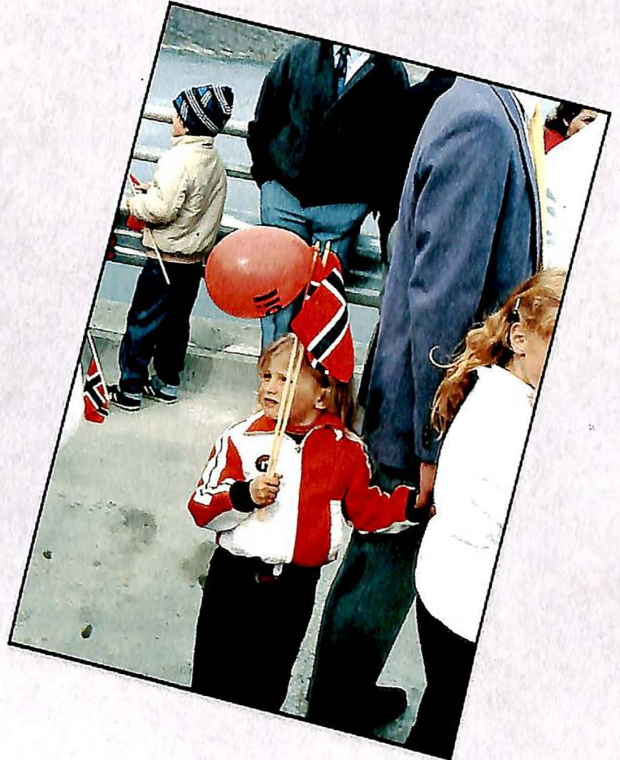
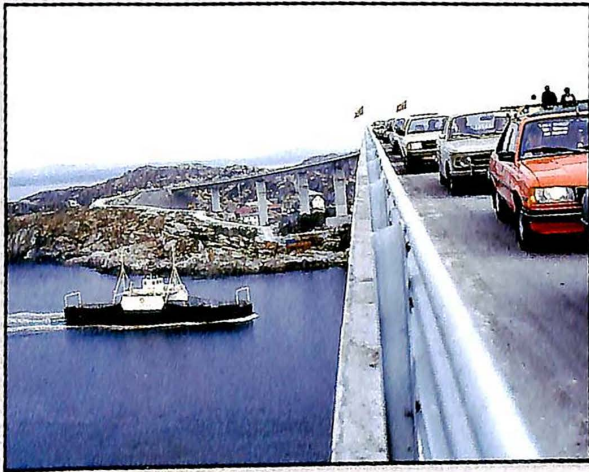
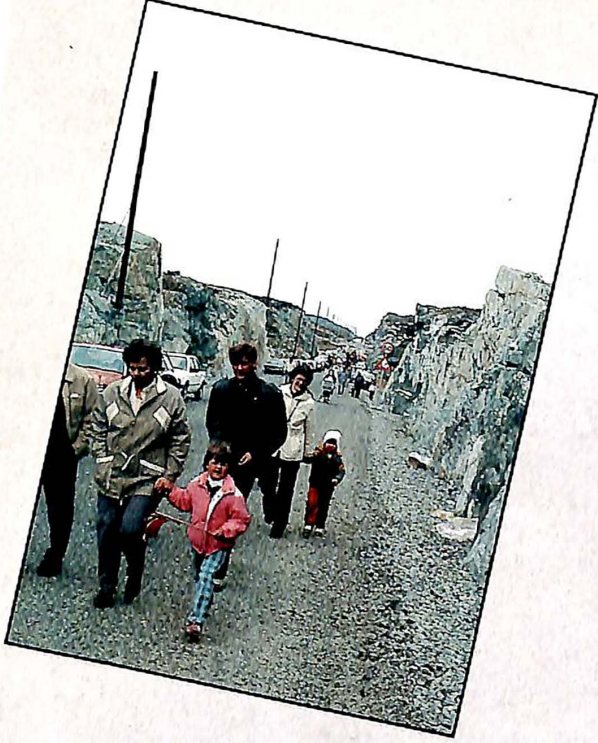
FOLKEFEST I ØYGARDEN



Med opninga av Rongøysundet bru den 18. april er det siste store bru prosjektet på Øygardsvegen avslutta og Øygarden er «samla til eitt rike». Opninga vart markert med stor festivitas som varte «tri heile dagar til ende».

Folk frå nær og fjern — gamal som ung — hadde gått «mann av huse» for å vera med då den raude snora vart kutta. VEG I VEST var til stades med kamera og dekte hendinga.





Røyking – det største

miljøproblem i Vegvesenet?

Vi har i det siste hatt mange diskusjoner om røyking, både offisielt i arbeidsmiljøutvalget (AMU) og uformelt i kantinen og forskjellige arbeidsplasser. Spørsmålet har også blitt tatt opp med den enkelte ved bedriftshelseundersøkelsene.

Hvorfor denne store fokuseringen på røyking?

Svaret er enkelt. Sammenlignet med arbeidsmiljøfaktorer og miljøforurensing generelt er røyking den største enkeltfaktor som årsak til sykdom. Skal det ha noen hensikt å bedre arbeidsmiljøet,

net med kontorpersonalet og biltilsynet. Innen biltilsynet utmerket Odda-kontoret seg med lav røykeprosent, noe som ga stort utslag på gjennomsnittet for biltilsynet. En videre oppdeling i forskjellige yrkesgrupper er ikke foretatt av personvern hensyn.

Resultatene viser at gjennomsnittlig ligger max. utblåsningshastighet på 46,6 % i røykegruppen, mens den er 101,0 % i ikke røykegruppen. Altså en klar forskjell her som uttrykk for markerte endringer i slimhinnene i luftveiene ved røyking. Som alltid i statistikken vil mange enkeltresultater skille seg fra disse gjennomsnittsverdiene, men statistikken viser klare tall.

Også lungekapasiteten viste noe forskjell i de 2 gruppene, med gjennomsnitt 91,6 % i røykegruppen og 94,7 % i ikke røykegruppen.

Av bedriftslege Jostein Waage

må vi derfor starte med denne viktigste faktoren. Å sitte og diskutere bedringer i arbeidsmiljøet i et lokale som fylles av egenprodusert røyk, er et paradoks som vi ikke kan være bekjent av.

De medisinske skadevirkningene av røyk er så vel kjent at jeg ikke vil gå særlig inn på dem. Som eksempler kan nevnes lungekreft, hjerteinfarkt, nedsatt blod sirkulasjon til bena, hjerneslag luftveisinfeksjoner, redusert drenering av støv fra luftveiene, bronkitt og ørebetennelse hos barn der foreldrene røyker, nedsatt fødselsvekt og økt komplikasjonsfare ved fødsel når moren røyker i svangerskapet. Ryggplager kan også påvirkes ved at ernæring av mellomvirvelskivene reduseres.

Status ved Hordaland vegkontor

Statistikken over røykere i vegvesenet viser at 46,6 % av de ansatte røyker. Dette er noe i overkant av gjennomsnittet i befolkningen. Fordelt på kontorpersonalet, utedrift og biltilsyn er røykeprosenten henholdsvis 43,4 %, 47,4 % og 42,9 %. Det er altså flest røykere i utedriften sammenli-

Lungefunksjonstesting

Alle som har vært inne til helsekontroll etter sommeren -85 har fått utført en lungefunksjonstesting. De to viktigste verdiene fra denne testen er 1. Vitalkapasitet (VK) = totalt lungevolum. Denne verdi påvirkes noe av kondisjonstilstanden. 2. Peak expiratory flow (PEF) = maksimal utblåsningshastighet. Denne påvirkes blant annet av røyking som vil tette luftveiene noe til og redusere utblåsningshastigheten.

Apparatet vi har benyttet, har innkodet normalverdier beregnet etter kjønn, alder og høyde. De enkelte resultater er da kommet ut i % av normalverdi. Disse prosenttallene gir godt grunnlag for sammenligning. Det er derfor blitt laget en statistikk over gjennomsnittlig verdi for de 2 nevnte funksjoner for henholdsvis røykegruppe og ikke røykegruppe.

Totalt er det laget statistikk for 635 personer. Grunnet tekniske instruksjonsproblemer i starten var enkelte verdier så dårlige at de ble ekskludert fra sammenregningen. Samme antall ble ekskludert fra begge grupper slik at forskjellen ikke er endret

pen. Denne forskjellen er for liten til å kunne tillegges noen statistisk betydning.

Passiv røyking

Mange arbeidstakere har ved helsekontroller gitt uttrykk for problemer med passiv røyking på arbeidsplassene. Mange kvier seg for å ta opp dette problemet, fordi det lett blir ubehagelige diskusjoner da. Selv om enhver arbeidstaker har rett til å kreve et røykfritt arbeidsmiljø, er det likevel mange som stilltiende plages av passiv røyking i arbeidslokaler og spesielt i spisebrakker. I møtelokaler har AMU vedtatt at det skal være røykeforbud.

Ny lov

Ut fra de nevnte problemer med passiv røyking har tobakkskaderådet nylig kommet med et nytt lovforslag som, hvis det blir vedtatt, vil innebære et generelt røykeforbud i alle arbeidslokaler og på offentlige steder. Filosofien bak denne loven er at det normale skal være en ren luft, og at det er røykerne som må ta hensyn til ik-





Kva for eit er snudd, kva er fartsgrensa her? Ikkje godt å vite når ein kjem på ein slik plass.

Snudde skilt — hærverk for vaksne

— Snuddeskilte er ikkje noko uvanleg syn rundt om i fylket. Det er tvert om eit vanleg problem på vegane. Det spesielle med denne forma for hærverk er at det krev så stor muskelkraft at ein må gå ut ifrå at det er vaksne som utfører udåden, seier oppsynsmann Amund Holdhus på Hop Vegstasjon.

— Skilta er skrudd fast i stolpa med to fester, og er dei skikkeleg skrudd fast, skulle ein tru det var umogeleg å rikka dei. Vi ser og at sjølve stonga er losna frå fundamentet i betongfoten. Ofte er skilta bora ned i fjell og støypt fast, så dei som klarar å riva dei laus er ikkje småungar, seier Holdhus.

— Kva kan gjerast med problemet?

— Skilta er sett opp etter retningslinjer frå direktoratet, som seier at dei skal vera festa med to boltar. Mendet er vel ingen ting i vegen for å festa dei med ein bolt til gjennom stonga. Det ville ha betra situasjonen ein god del, seier Holdhus.

→ →

kerøykerne, fordi det er røykerne som forurensar luften for den andre og ikkje omvendt. Denne loven er et skritt på veien mot det røykfrie samfunn som bør vere målsettingen. Inntil vi har nådd dette målet, vil røyken vere et ulandsymptom for samfunnet.

Målsetting for vegvesenet

Tallene ovenfor viser at røykerprosenten i vegvesenet er stor. La oss ha som målsetting å bringe denne prosenten under befolkningsgjennomsnittet til neste statistikk blir gjort opp. La oss vidare erkjenne at av skadelige miljøfaktorer er røyken den største, men også den letteste å fjerne. La oss vidare godta at en ren luft skal vere det normale, og at det derfor er røykeren som må ta seg en tur ut fra arbeidslokaler, spiserom og møterom hvis han på død og liv må forurense luften

Velferdsmidlane for 1986

Fordeling av velferdsmidlane for 1986 blei som følgjande:

Anlegg	kr	34.000,-
Vedlikehald	kr	21.000,-
Maskin	kr	11.000,-
Biltilsynet Odda, Voss, Stord ..	kr	1.500,-
Utsmyn. brakkeleirane	kr	3.000,-
Pensjonistane	kr	10.000,-
Husorkesteret	kr	2.500,-
Hyttene	kr	10.000,-
Hordaveg	kr	37.500,-
Barnejulestrefest	kr	7.500,-
Blåtur vegkontoret/biltilsynet ..	kr	7.500,-
Juleavslutning	kr	21.000,-
	kr	<u>160.000,-</u>

Datastyrt trafikk

Også i trafikken har dataalderen fått innpass. De to datamaskinene som skal sørge for flyten i Bergenstrafikken ble satt i drift i 1983, og siden den tid har stadig flere av trafikklampene i Bergen blitt knyttet til samkjøringsanlegget. De som har ansvaret for at alt virker som det skal, er en håndfull driftige kører fra vegvesenet. Terje Heggeland og Trond Karlsen ved trafikkseksjonen som leder denne virksomheten, var ikke uvillige da Veg I Vest ønsket å lage et innslag om trafikklampene.

Terje Heggeland forteller at vi i dag har 127 trafikksignalanlegg i hele Hordaland fylke. Av disse blir 64 signalanlegg styrt av datacentralen, eller TRAFIKKREGNEREN, som det heter på fagspråket. Trafikkregneren ble montert våren 1983 og nye kryss har suksessivt blitt tilkoplett etter hvert som vegvesenets kabelnett er blitt utbygget.



«Lysgruppen» i aksjon. Montering av ny sentral ved busstasjonen i Bergen. Selmer Litangen, Harald Unneland og Jon Boga.

Programmering

Styringen av lyskryssene foregår ved at hver retning får be-



Rengjøring av lysene er en av «lysgruppens» mange gjøremål.

skjed av trafikkregneren når den skal være grønn. Tilbakemelding fra lyskryssene er feilkoder, driftstilstand og detektorinformasjon.

Hvordan er så kryssene i sentrum programmert? I prinsippet går alle kryssisentrumer i 4 forskjellige program. (Fordelingen av grøntid i de forskjellige retninger i krysset).

Et morgenrushprogram, et dag- og kveldsprogram, et ettermiddagsrushprogram og et nattprogram. Programmene kan enten bli valgt av en klokke, manuelt eller av trafikkseksjonen. Denne siste mulighet er enda ikke tatt i bruk i sentrum.

I tillegg har en del kryss spesialprogram. Blant annet kan brannvesenet styre tre forskjellige utrykningsruter fra hovedbrannstasjonen.

Før og etter fotballkamper på Brann stadion kan det legges inn spesialprogram i Inndalsveien og på Danmarks plass. Ved busstasjonen bruker jernbanen en radiosender for å veksle inn et spesialprogram for jernbanekryssingen.

Penger spart på eget vedlikehold

Hordaland vegkontor utfører alt vedlikeholdet på signalanleggene selv, i tillegg til Hordaland er det kun Sør-Trøndelag som gjør det samme. Dette arbeid utføres av elektriker Harald Boga og John Baardvik og spesialarbeiderne Selmer Litangen og Reidar Unneland. På trafikkregneren har vi inngått vedlikeholdsavtale på selve datamaskinen, mens resten av utstyret vedlikeholdes av vegvesenet.

Ved å utføre dette vedlikeholdet i egen regi, sparer vegvesenet ca. 250.000 kr. i året.

Trafikkregneren

Trafikkregneren består av to datamaskiner og en mengde inngangs- og utgangskort.

Begge datamaskinene er i drift samtidig, men kun den ene styrer lyskryssene. Når den faller ut overtar den andre datamaskinen automatisk styringen.

Programmeringen av trafikkregneren kan skje fra Fyllingsdalen eller under nye Nygaardsbru, hvor trafikkregneren befinner seg.

Totalt kan trafikkregneren styre 90 signal.

Hvert signalanlegg kan ha 16 program. 228 detektorer kan tilkoples og 12 trykknapper for styringen av nødprogram kan tilkoples.

Induktive detektorer

En induktiv detektor består av en sløyfe som ligger i kjørebanelen og en detektorforsterker i styreapparatet. Når en metallgjenstand befinner seg over sløyfen, vil dette endre induktansen. Da denne sløyfen (lesspde) er en del av en elektromagnetisk svingekrets, vil frekvensen og fase endres. Hele tiden «sjekkes» frekvens og fase mot en referanseoscillators frekvens og fase, og vi får en deteksjon når differansen overskrider en gitt verdi.

Fyksesund og Alversund

Lyssignalene på bruene over FYksesundet og Alversundet er styrt på denne måten, og virkemåten kan illustreres ved Fyksesund bru.

Problemstillingen var denne:

Hvor lang tid skal det gå fra den ene retningen får rødt til den andre retningen får grønt?

Tidligere ble denne tid satt lik den tid det tregeste kjøretøy brukte på å passere brua. Det antatt tregeste kjøretøy passerte gjerne broen kun 2 ganger i døgnnet, resten av tiden ble brua passert av raske kjøretøy.

Det ideelle vil være å variere denne tiden avhengig av hastigheten til kjøretøyet.

Det ble løst på følgende måte. På hver side av bruene er det plassert en radar som peker mot midten av bruene, så lenge det befinner seg et kjøretøy i radarsonen kan ikke motsatt retning veksle til grønt. Først etter at kjøretøyet har passert radarsonen og kjørt av bruene kan retningen veksle til grønt.

I tillegg er det på hver side av bruene plassert induktive kjøretøydeteektorer.

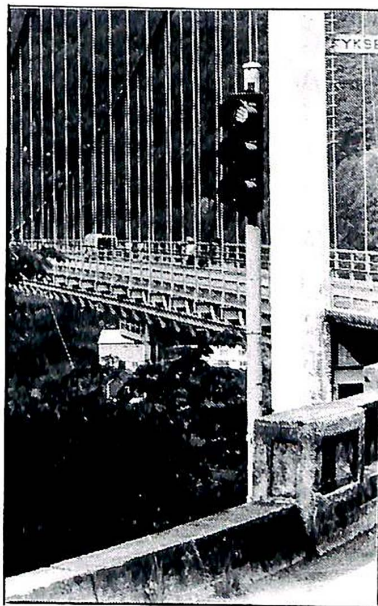
Detektoren gir anrop til retningen om å bli grønn og til å forlenge grønttiden avhengig av hvor stor trafikken er.

Når det ikke befinner seg biler på detektorene vil begge retninger veksle til rødt.

Det først ankomende kjøretøy etter dette vil få grøntsignal umiddelbart.



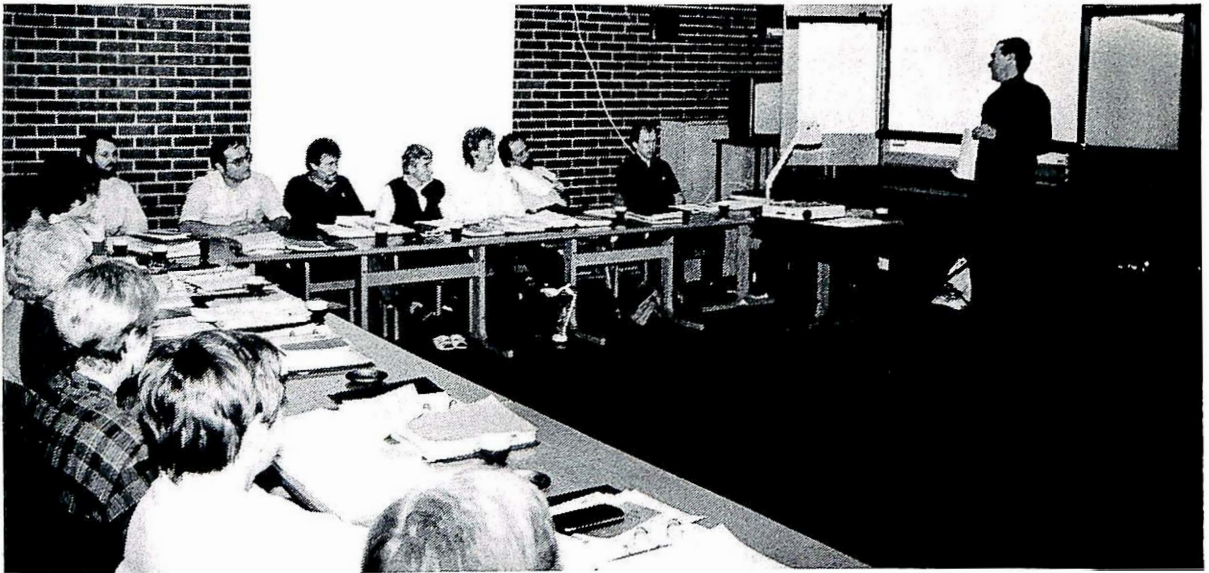
Radaren registrerer om det er kjøretøyer på bruene. Hvis ikke ...



... skifter lysene til rødt på begge sider. Første bil får så grønt.



En induktiv sløyfe i veibanen gir signal til styringsenheten om at et kjøretøy er i anmarsj.



Otto Arnulf hadde ikkje problem med å halda på interessa til deltakarane.

Saksbehandlaropplæring

I oktober 1980 starta vegvesenet opp med organisert saksbehandlaropplæring. Til no er det fullført 4 kurs, og det siste av dei vart avslutta med ei samling på Vegsentralen 20.-22. januar.

Det har vist seg å vera stor interesse for dette tiltaket, og på siste kurset var det med 24 deltakarar frå ulike delar av etaten. Biltilsynet var sterkt representert, med heile 7 deltakarar, og elles deltok folk både frå administrasjon, plan og driftsavdelingar.

Det er stor spennvidde i dei emna kursa tek for seg. Det vert undervist i offentlig forfatning og forvaltning, vegvesenet si historie, organisasjonsamarbeid og kommunikasjon, lov og forvaltningsrett, personalforvaltning, økonomi, saksbehandling, korrespondanse og nynorsk, og arbeidsmiljø og medbestemmelse.

Førelesarar på kurset var ●tto Arnulf, Vegdirektoratet (saksbehandling), Edgar Aaland og Jan Arvid Robstad (personalforvaltning), Bjørn Langedal (arbeidsmiljølova), Per Steffen Myhren og Helge O. Sandvik (økonomibudsjett), Jostein Søfteland og Helga Nøding Njøten (offentleg forvaltning, forvaltningsrett og sentrale

lover), Josef Martinsen (vegvesenet si historie) og Terje Handeland (samarbeid).

Ansvarleg for opplegg og organisering av saksbehandlarkursa er Svein Hoff, som har dette å seia om bakgrunnen for dette tiltaket: — Med tida har vi fått stadig breiare kontaktflater mellom den ein-skilde og forvaltninga, samstundes som krava til innsyn i dei offentlege avgjerdene og til kvaliteten på avgjerdene har endra seg. Dette har og ført med seg eit auka behov for å styrka etaten sin saksbehandlingskompetanse. Målsettinga med desse kursa er å stetta dette behovet, slik at vi kan verta stadig betre tenesteytarar andsynes publikum.

Synet på kva slags arbeid som fell i kategorien saksbehandling, har endra seg med tida. Tidlegare vart berre nokre få av dei merkantile funksjonane rekna som saksbehandling, medan tekniske funksjonar som t.d. planlegging og vedlikehald ikkje fall inn under dette omgrepet. Dette har endra seg, og i dag må ein stor del av dei oppgåvene som vert utført innanfor dei tekniske avdelingane og i biltilsynet karakteriserast som saksbehandling.

Hoff legg til:

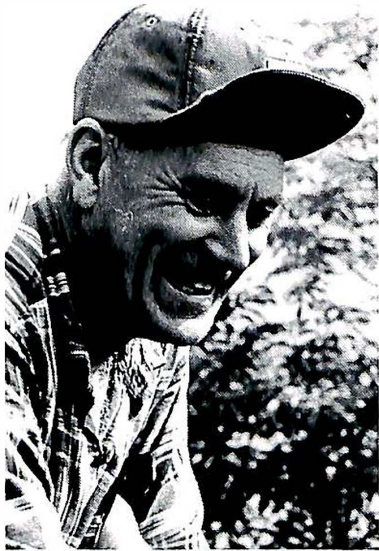
Ein saksbehandlar tek avgjerder på vegne av det offentlege — avgjerder som verkar regulerande inn i kvardagslivet til einskildmenneske og grupper. Dette stiller visse krav til dei som tek avgjerdene. Både likebehandlingsomsyn som individuelle omsyn må takast i kvar einskild sak, og for å kunne utføra oppgåva si effektivt, riktig og forsvarleg, må saksbehandlaren ha tileigna seg kunnskapar på eit vidt felt ut over det reint faglege.

Saksbehandlaren må ha eit inngåande kjennskap til eigen organisasjon. Han må dessutan kjenne til etaten sine mål og retningslinjer og vita kva plass og funksjon hans eigen etat har i den offentlege forvaltninga. Vidare er det viktig med kjennskap til dei sentrale lover og føresegnar som regulerer vegvesenet si verksemd og til interne prosedyrar og hjelpemiddel som budsjettering, rekneskap, arkivsystem og skriveteneste. For å fungera effektivt i saksbehandlarrolla, må han og kunne samarbeida og arbeida i grupper, og han må ikkje minst kunne administrera si eiga tid effektivt.

God planlegging gir reduserte transportkostnader

— *Fruktbart samarbeid om massetransport mellom Telemark og Hordaland*

Ca. 20.000 m³ grus ble i løpet av en måneds tid flyttet de 10 kilometrene fra Tryvelid i Telemark til Haukelidhall. Det var tre biler fra Telemark vegvesen som gikk sammen om dette oppdraget. Alle var utstyrt med henger og transporterte ca. 16m³ på lasset. Både lasteapparat og tippmaskin var godt til passet kapasiteten i kjeden, som slik fikk en svært god utnyttelse.



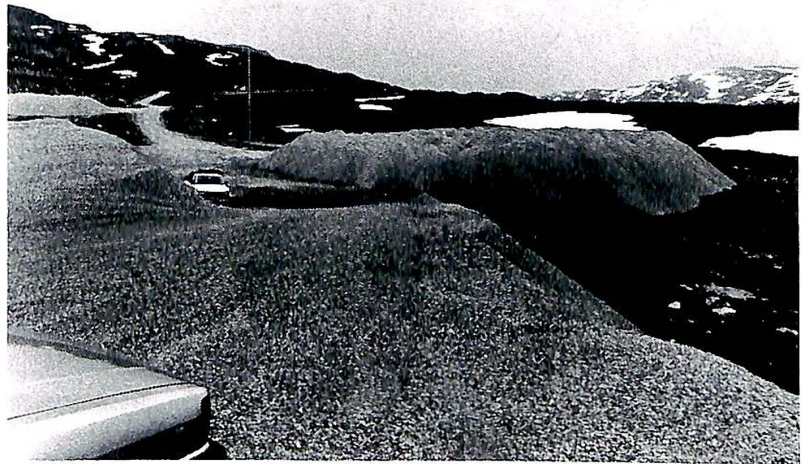
Sjåfør og tillitsmann Arne Eide var godt fornøyd.

—Som følge av god planlegging og et godt samarbeid mellom sjåfører og arbeidsledelse gikk arbeidet svært greit, opplyser tillitsmann Arne Eide, som var en av de tre sjåførene fra Hordalandsiden. Eide påpeker at dette må være et eksempel til etterfølgelse for hvordan maskinene våre må utnyttes.

Maskinavdelingene kunne på denne jobben gå ut med tilbud på



Rasjonell massetransport med bil og tilhenger.



Grusmasser lagret på Haukelidhall.

22 kr pr. m³, mens den ordinære kubikkprisen ligger på 26,50. Enda oppnådde bilene en svært god timepris. Den gode utnyttelsen skulle tilsa at de reelle kostnadene for vegvesenet sannsynligvis ligger godt under denne pri-

sen, og dette betyr at oppdragsgiveren vil få tilbakebetalt «overskuddet» når regnskapet gjøres opp.



Soga om «Stein- trommelen»

Ideen til trommelen var det sikkert vegvaktar Mons Helle som hadde, han var den gong vegvaktar i frå Odda til Låtefoss.

Mons Helle kom til Odda i 1897 som vegoppsynsmann, han var frå det som den gong var Breivik kommune.

I 1906 kom det eit knuseverk som vart montert opp på Tjondalssanden ved Sandvinsvatnet, der dei knuste massar til vegen. I den tid var det hest og kjerra som brukte vegane.

Pukken som vart knust vart brukt i hjulspora i teleløyvinga om våren. Det var då Mons Helle byrja å snakka om trommel til å trykkjama massane ned i grusen, for å få dei meir stabile, for kjerrehjula som var smale, hadde lett for å laga djupa hjulspor.

Antakeleg året etter, i 1907, utvida dei vegen ved Hildal, sør for bruene (Stølselva), og der datt det ut eit høveleg steinemne som Mons Helle såg. Han fekk Torstein O. Hildal f. 1855 og Haldor Ivarson Hildal, f. 1875, til å hogga steinen til, og det vart laga til slik at hest kunne draga han. Då vegvesenet i 1924 fekk bil i Odda, vart hestedraget bytta ut, nytt drag vart montert, og bilen overtok både gruskøyringa og sleping av trommelen.

Etter som det vart meir bilar på vegen, vart det mindre bruk for trommelen. Då Odda kommune bygde idrettsplass på Eide i Odda i 1938, fekk dei låna trommelen, og der vart den verande til betre utstyr var kjøpt. Trommelen vart sidan både gøymt og gløymt, i grustaket til Odda kommune — heilt til vegarbeidar Per Isberg oppdaga han, og vegvesenet fekk han att. Eg håpar no at han vert teken godt vare på for ettertida til minne om andre tider.

Dette er fortalt av tidlegare sjåfør i vegvesenet, Torgils H. Eide, f. 1897.

Helsing
Arne Eide

POSTKASSA

Innlegget som fylgjer er inspirert av artikkelen til Inger Langvik om produktivitet i forrige nummer, men forfattern har og kommentarar til tema som har vore drøfta i tidlegare nummer av Veg I Vest.

Hr. redaktør

Man er vel kjent med at man bør være rein under neglene før man peker på andres feil og, at det er heller sjelden en og samme person besitter både verbal ekspertise og driftskompetanse. Vi ser allikevel liten grunn til å forstumme, og når man i tillegg trenger noe å bruke kreftene på, så vil vi her få lov å komme med noen kommentarer til artikkelen «Produktivitet — moteord eller realitet?»

Med fare for å bli stemplet sinekyre, vil vi påstå at «effektivitet» etter hvert er blitt et så «utvatnet» uttrykk at det knapt egner seg for annet enn festlige anledninger. Man fornemmer «dugg på pannen», og det er jo noe som først og fremst bare angår alle andre. Derfor er «nyordet» produktivitet og tanker deromkring et mer interessant bekjentskap. Og ikke uventet kommer utspillet fra spinnesiden.

Effektivitet/produktivitet virker derimot noe «smør på flesk» og vi mener det å være produktiv aleine bør være dekkende for Vegvesenets virksomhet. Og så får det være opp til de private å være «effektive», og da spissdefinert som «maksimalt utbytte på minimal innsats». Ut fra forannevnte, så bør vegvesenets målsetting være: rett produkt, i rett kvalitet, i rett mengde, til rett tid og til rett pris. Noe anneter «rasjonell brist». Totalt sett vil dette være det rette produkt for bruker og dermed også for oss.

At vegvesenet også kortsiktig skal ligge lengst mulig foran sine konkurrenter anser vi for å være urealistisk. Man må pr. i dag være glad til hver gang man får «mulen» foran i mål. Når det videre gjelder dokumentasjon av resultater, så er det mange vegarbeidere som har stilt spørsmål ved den konkur-

ranseform hvor vegvesenet bl.a. lyser ut arbeid for siden å delta som part og dommer i egen tevling, for så helt til slutt å dokumentere seg sjøl. Men det blir vel lett «orm og eddikk» av slik «mistenkeliggjering».

Å konkurrere med seg sjøl synes derimot å være godt fundert, uten dermed å påstå at litt konkurranse mennesker imellom er usunt.

Men vi er mange som har hatt, og som fortsatt har like lite til overs for den typen metoder som nå aldeles nødvendig går ut på å «bære ved til bålet». Ut over en viss underholdningsverdi for den enkelte, er gevinsten kortvarig og prisen høy.

Og det må jo være direkte slitomt for andre som hele tiden bare må gå rundt og forsvare seg.

Man «produserer» nok en og annen «number one» (les på norsk) om det er hensiktsmessig, også så lenge det varer. Slikt har lite for seg om det er ønskelig å sveise etaten bedre isammen og heller dra nytten av det.

Man bør i det minste være klar over at private konkurrenter som konsekvent har satsset på såkalte toere og treere, fortsatt står seg godt. Og når vi vet at vegarbeidere har noe så normalt som arbeidslyst og derfor får utrettet mest om man får ro og ellers forholdene lagt til rette. Også får man heller perfektjonere metoder og arbeid så godt man kan.

Og om der er noen andre grupper i vegvesenet som mener de har bedre arbeidsmoral enn vegarbeiderne, så må man bare fortsette med det, men man må ikke regne med å bli trodd.

Det er ikke dermed sagt at ting ikke kan gjøres bedre. Vi mener det først og fremst er et lederansvar «å vise veg», og det finns heldigvis noen fine eksempler på det i dag.

Forøvrig ser vi positivt på tanker omkring det å opprette informasjonslinjer mellom ulike nivå i eta-



Vegmeisterskap i presisjons- køring 1986

Den 14. juni 1986 arrangerte Vegdirektoratet konkurranse i presisjonskjøring på Lørenskog/Skedsmo.

Deltakerne konkurrerte i disse klassene:

- B. Enkel lastebil gr. 512
- B.1 3 akslet lastebil m/plog gr. 510
- E. Veghøvel gr. 520

Det viste seg å vere liten interesse for dette i Hordaland, så det ble ikke noen uttakningskonkurranse. Det meldte seg 2 mann i klasse B, 1 mann i klasse B-1 og 2 mann i klasse E.

I klasse B stilte Åsmund Kleiven og Arthur Eknes til start, og de gjorde det svært bra. Åsmund Kleiven med en sterk 2. premie, Arthur Eknes med en sterk 3. premie.

I klasse B-1 stilte Harald Nordvik til start. Han plasserte seg som nr. 14. Dette hadde sikkert blitt bedre dersom vi hadde trent litt på øvelsene før vi reiste.

I klasse E - Veghøveler stilte Knut Iden og Harald Hoff til start. Disse hadde et *stort* handikap. Arrangørene hadde ikke skaffet til veie den type høvler som de var vant med. Men de viste en god sportsånd og stilte til konkurranse med ukjente høvler. Meget godt gjort.

Ellersvarprogrammet godt lagt opp og godt gjennomført.

Vi håper førerne i Hordaland vegvesen kan vise mer interesse til neste år, så vi kan møte bedre rustet til Vegmeisterskapet 1987.

Med hilsen
Ragnvald Hatlelid

Åsmund Kleiven. Lukepar-
kering.

Harald Nordvik. Sikk-sakk
kjøring med høyre forhjul.



→ →

ten, kanskje det heri ligger kimen til et bedre demokrati.

Nå det gjelder delegering av oppgaver/ansvar er vi derimot noe mere betenkt og da fordi erfaring av og til har vist at enkelte brushoder som i demokratiets navn har rophøyt på medbestemmelse, straks sjansen «byr seg» sikrer seg et «beine» eller tre, og siden lyder parolen: «nu må alt gjennom meg!» Så er man i beste fall like langt, bortsett fra at man har fått plassert «bukken til havresekken».

Hvorvidt det finnes nok kontorpersonale i vegvesenet skal ikke vi si noe sikkert om, for det er jo allerede så mange som fra før best forstår seg på det de sjøl aldri har balt noe med, men det virker i alle



OVER TIL SIDE 22

Personalnytt

Nye medarbeidere i driften 1986:

Navn:	Bopel	Yrke:	Arb.st.	Beg.:
Andersen, Lars	Skulest.mo	spes.arb.	R3 Voss	04.8.
Berentsen, Oddbjørn	Odda	spes.ar.	anlegg	
Bjørge, Karl	Tittelsnes	spes.arb.	R4 Sveio	
Bjørklund, Arvid	Auklandsh.	spes.arb.	R4 Sveio	
Bøe, Lars	Eidfjord	fagarb.	anlegg	01.4
Eide, Torgils	Odda	spes.arb.	anlegg	02.6
Ekkje, Olav K.	Lofthus	spes.arb.	anlegg	01.6
Espeland, Svein O.	Espeland	spes.arb.	rekkverk	02.6
Espelid, Jarle	Ulset	spes.arb.	dekkelag	01.4
Hammersland, Frode		fagarb. (tidl.lær.)		perm.
Hamrane, Odd	Røldal	maskinf.	oljejr.	12.5.
Hegle, Knut	Bømlo	spes.arb.	R4 Bømlo	
Hjelm, Kjell	Nyborg (Ra)	spes.arb.	anlegg	02.6
Indrefjord, Eva	Hop	kont.ass.	R2 Hop	23.6
Lokøy, Ove	Brattholm	spes.arb.	anlegg	05.5.
Medhus, Erling	Eidfjord	spes.arb.	anlegg	20.5
Nilsen, Trond	Landås	spes.arb.	anlegg	01.9.
Sellin, Odd	Valestr.f.	spes.arb.	anlegg	01.4
Skibenes, Jørn	Straume	spes.arb.	bruvedlh.	04.8.
Skår, Per Mikal	Flatråker	spes.arb.	anlegg	28.4.
Solberg, Kjell	Vaksdal	spes.arb.	vedl.h.	18.8
Svåsand, Knut	Røldal	maskinf.	oljejr.	
Sørheim, Kirsten	Rådal	kont.ass.	R2 Hop	30.6
Trengereid, John B.	Tysse	spes.arb.	grunnb.	12.5.
Tveit, Knut R.	Tysse	spes.arb.	rekkverk	12.5
Tveit, Svein Ole	Baldersh.	spes.arb.	grunnb.	02.6
Tveit, Tor Helge	Eidfjord	spes.arb.	anlegg	05.5
Tysseland, Jan E.	Årland	spes.arb.	penetrer.	07.4

Fra side 21:

POSTKASSA

fall som om man jobber og synest å trives med det. Og om det er en eller annen som er litt trøtt og lei, så har vi hørt at det skal være «kville i bytes arbeid». Så bare gi et ord. Her må det i alle fall være oppgaver nok for de som er interesserte i data og kanskje har litt «øving på si».

Tidligere hovedinnvendinger mot systemet later til å ha vært at tankens evne kan svekkes ved bruk av slike «lettvinde» metoder, og at personopplysninger m.m. kunne komme på billigsalg og dermed også på videvanke.

Det første argumentet kan synes å ha noe for seg og det andre kan kanskje for alt det vi vet allerede være en realitet. (Sverige har jo allerede 100 000 personregister), uten at dette dermed be-

høver å bety noe som helst for vanlige mennesker utover det å gjøre samfunnet mer åpent.

Når det gjelder lønninger m.m., så er vel det en sak for organisasjonene, men en ustabil prestasjonslønn synes å ha lite for seg for oss arbeidstakere. Forøvrig er vi tilhengere av det prinsipp at ledere som allerede har nådd den jobben de har siktet på, og dermed må regnes som privilegert, nå bør vise moderasjon, og at først og fremst vi andre nå må få litt mer kompensasjon.

Det er nok mye seigt arbeid tilbake. Vi har i alle fall liten tro på at man kan forandre mennesker; en må hele tiden ha klart for seg at en fjording blir en fjording samme hvor mye den «trimmer seg opp».

Skippertak fører i alle fall ikke fram, så hva om man nu «sper på» med litt mer skipperskjønn?

Takk

BUSSE & RULLE

PS. Konsulenter viser seg som regel å være helt vanlige mennesker, men fra nabobygden....., så hvorfor ikke se seg litt om i egne rekker?

Innlegget er noe forkortet.

Innsendersen har henvendt seg til redaksjonen og gitt uttrykk for at de forholdene han kritiserer nå er vesentlig forbedret. Han mener derfor at innlegget nå er uaktuelt og vil kunne føles urettferdig og støtende på enkelte. Henvendelsen kom på et så sent stadium i produksjonen av bladet at red. ikke har funnet å kunne ta innlegget ut. Redaktøren beklager dette.

HØVELFØRARKURS

Det vart nytta vater for å halda rette overhøgda gjennom kurvene.

Maskinavdelinga arrangerte sist haust to kurs i anleggsarbeid med veghøvel. Kursa var lagt opp med to teoridagar og ein praktisk dag, kor førarane perfektionerte seg i opprettingsarbeid. Det var og lagt vekt på at høvelen er nyttig til andre arbeidsoperasjonar på anlegg — t.d. planeringsarbeid, kor han kan gå inn som ein fullgod erstatning for andre, meir tradisjonelle anleggsmaskinar. Då det er omsynet til vinterberedskapen som er dimensjonerande for høvelparken, er det viktig at vi og finn ei rasjonell utnytting av høvlane i sommarhalvåret.

Som kursleiar hadde ein fått til låns maskininstruktøren i Hedmark, Paul Hemstad, som hadde mange knep å læra frå seg



På biletet ser vi frå v: Anders Gjøstein, Ragnvald Hatlelid, Paul Hemstad (Hedmark), Ivar Gjerald, Magne Skjelvik og Leif Paul Lie

C

VEGD BIBLIOTEKET

PB 8109 DEP
1010 OSLO 1

Returadresse:

Hordaland vegkontor
Postboks 3645
5033 Fyllingsdalen

