



VEGDIREKTORATET
- 7 JULI 1987
BIBLIOTEKET

VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN, HORDALAND



NR. 1 JUNI 1987 ÅRGANG 11



NR. 1 - 1987
ÅRG. II

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

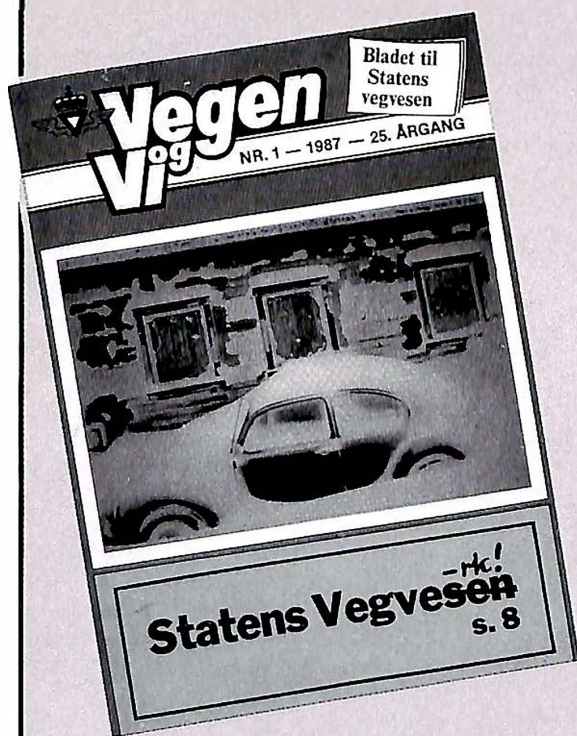
INNHALD:

Statens vegvesen og namneendring	3
Databasert vedlikeholdsstyring	4
Hardangerbrua og Folgefonntunnelen	6
Driftsåret 1986	8
Prosjekt maskin	10
Gjennomsnittsalderen skal ned	11
Riksvegbudsjettet for 1987	12
Nytt forslagsskjema	13
Sterk auke i ferjetrafikken	14
Postkassa	15
Veteranbil som hobby	16
Trygg trafikk flytter inn på vegkontoret	18
Trafikksikkerhetsarbeidet	19
Trafikktal for Lukksundbrua	20
Sprøyteapparat til vedlikeholdet	21
Ny biltilsynssjef	22
Mureren som glemte å planlegge	23
Juridisk 5-minutt	24
Forsyningsbil for tunnelriggar	25
Oss pensjonistar i mellom	26
Avskil med vegmeisteren i R-3 på Voss	26
Legebussen i rute	27
Ruth Furuhovden går av med pensjon	28
Saksbehandlarkurs	29
Nye oppgaver for verkstadene	29
Personalnytt	30
Minneord	31

For- og baksidfoto:
Leiv Solberg

Statens Vegvesen

-kk! -sen!



Etter ei tids rykter om at ei namneending var på trappene, kom bekreftinga i årets fyrste utgåve av Vegen og Vi: -samferdselsministeren hadde bestemt at Vegvesenet skulle omdøypast til «Statens Vegverk». Grunngevinga var mellom anna at målforma «vegverk» høvde betre på nynorsk enn «vegvesen». I tillegg var det eit ynskje at alle samferdsleetatane skulle få namn som var meir «strømlinjeforma».

Avgjerda var teken i strid med etaten sine eigne ynskjer, og kravet om at vegvesenet skulle bruke 10 millionar (truleg eit for optimistisk anslag) på å erstatta eit namn med lange tradisjonar — og dette i ei tid der ein stadig sterkare må dokumentera at skattebetalaranes pengar vert nytta på den mest fornuftige måten — dette kravet har vært vanskeleg å svelgje for svært mange.

Difor er det med glede vi no tek imot meldinga om at Samferdselsdepartementet har slått retrett i saka: I meldinga frå departementet heiter det at spørsmålet vert «stilt i bero», og at departementet ikkje vil ta initiativ til å vurdere saka på nytt. Vi har «stor forståing» for ei slik avgjerd.

STOFF TIL KOMMENDE NUMMER SENDES TIL NY
REDAKTØR, MARIANNE BERGVALL.



Maskinavdelinga starter i desse dager med prøvedrift av eit nytt datasystem. Systemet skal vera eit hjelpemiddel til å planleggje og styre det systematiske vedlikehaldet av maskinparken.

I Hordaland har vegvesenet drive systematisk vedlikehald på maskinparken sidan 1973, i starten på eit svært begrensa antall maskin-grupper. I 1981 fekk maskinavdelinga ein heil stilling som planleggjar på dette arbeidsområ-det, og dermed vart etter kvart det planlagte vedlikehaldet utvida til alle dei tyngre maskin-gruppene.

Databasert vedlikehaldsstyring

Prøveprosjekt

Innføringa av databasert vedlikehaldsstyring er eit prøveprosjekt som er delvis finansiert av vegdirektoratet. I Hordaland såg ein stadig meir klårt at ein hadde behov for EDB på dette området, og etter eit tids forarbeide fekk ein vegdirektoratet med på desse tankane. Det er planen at systemet når det no er ferdig utvikla, skal utplasserast og prøvekjørast i endå eit fylke.

Datasystemet har eit eige maskinregister som gjev både hovud- og detaljinformasjon om dei maskinene som er med i vedlikehaldsprogrammet, d.v.s. alt tynge- utstyr.

Vidare er det ein planleggingsmodul kor vedlikehaldsplanleggjaren kan føra opp alle jobbar som skal gjerast på maskinene. På skrivaren får ein ut lister over alle vedlikehaldsjobbar som er planlagt innan kvart maskin-district, og for kvar jobb vert det skrivne ut arbeidsordre med sjekk-liste

I historikkdelen vert alle feil og all som er gjort med maskina regi-strert, og dataene skal kunne fram-stillast statistisk, slik at feil som er

gjengangar kan sporast opp.

Systemet oppdaterer seg sjølv. Når eit servicearbeid vert kvittert som utført, går jobben inn i histo-riken, og ny jobb og forfallsdato vert automatisk skrivne ut. Det skal vera mogleg til ein kvar tid å «gå inn» og sjå kva slags jobbar som står for tur, om nokon jobbar ikkje er utført, kven som skal utføra dei, osb.

Sparer tid

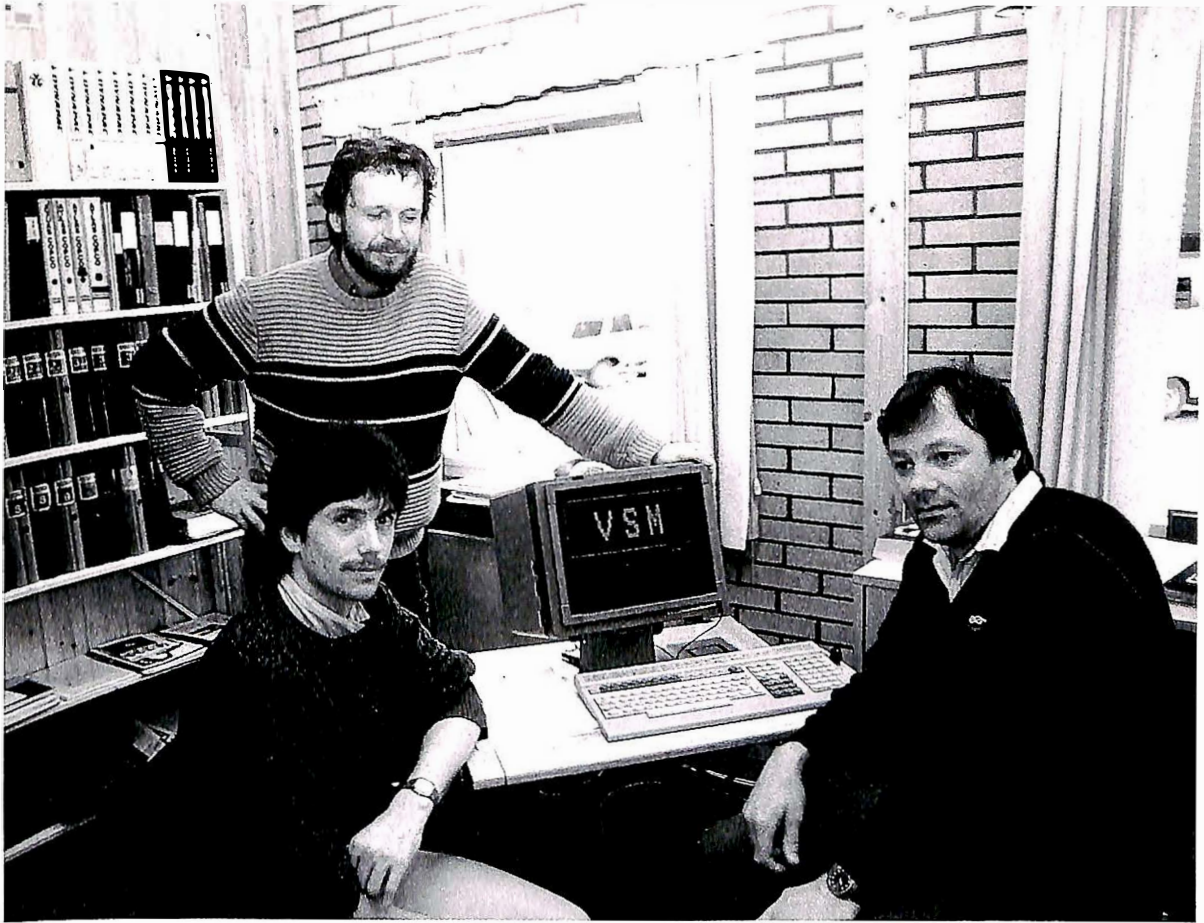
Det skal ikkje leggjast skjul på at maskinavdelinga ventar seg mykje av systemet. Det har etter kvart vorte store datamengder som skal handterast, og det er lett å miste oversikta med det manu-elle systemet ein har i dag. Vedli-kehaldsplanleggjaren på vegsen-tralen har lenge hatt ein pressa ar-beidssituasjon. Alt for mykje tid går med til reine kontorrutinar som registrering, framleding av

((VSM)) - JOBB LISTE / REGISTRERING -		15 BEREGNSOMRÅDET		Sider: 12									
12 HORDALAND		Forfall		Tilst.									
#	Maskin nr.	Typet	J	W	ord	dato	Timer	Ka	F	E	Dato	Inn	H.ti
01	534.29.0029	XRS1600D	D	SE		870617	2820						....
02	535.37.0037	PR700	B	SE		870617	219						....
03	532.01.0001	ROC302	D	SE		870620							....
04	520.05.0005	1406	C	SE		870622	6025						....
05	534.21.0021	XRS1600D	D	SE		870630	4141						....
06	532.08.0008	712HCD1	A	SE		870702	1372						....
07	532.07.0007	HAS500	A	SE		870702	1514						....
08	536.11.0011	4300	A	SE		870709	3548						....
09	512.69.0069	F610	A	SE		870715				5090			....
10	512.67.0067	F610	A	SE		870716				10075			....
11	536.12.0012	4300	A	SE		870723	3828						....
12	512.68.0068	F610	A	SE		870729				3105			....
13	535.08.0008	XRS175	D	SE		870807	399						....
14	532.08.0008	712HCD1	C	SE		870825	1372						....
15	535.08.0060	PRS5700	C	SE		870909	3970						....
16	535.14.0014	XRS175	D	SE		870911							....
17	534.31.0031	XRS1600D	C	SE		870919	3382						....
18	532.01.0001	ROC302	C	SE		870920							....

Feiljonskode Parameter

Gjeldige koder: /C/O/P/(OPP)/(MED)

Jobbregistrerings bilete



Systemkonsulent Harald Økland frå OCS, Torbjørn Opedal og Åsmund Johansen frå vegvesenet, som har samarbeidd om systemutviklinga.

Slik vil hovud maskinkortet og detaljmaskinkorta sjå ut.

data og utskrivning av servicelistar, — tid som betre kunne vore nytta til å planleggje, vurdere og fylgje opp vedlikehaldsarbeidet, meiner vedlikehaldsplanleggjar Åsmund Johansen, som i tillegg til planleggjarjobben nå har blitt beordra som verksmester på vegsentralen for eit år.

— Datasystemet vil spare tid for oss, men det vil dessutan gjera systematisering lettare og gjera det mogleg for oss å analysere data i ein heilt annan grad enn tidlegare, seier Åsmund.

— Berre med eit EDB-system vil vi få full nytte av t.d. dei tilstandsrapportane som no er utarbeid for fem-seks av dei tyngre maskingruppene.

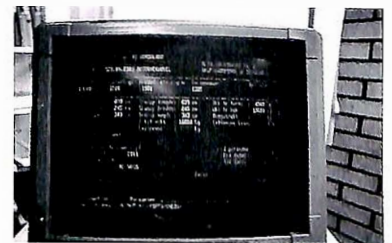
Gode rutinar ein føresetnad

Åsmund vil streke under at å innføre eit datasystem ikkje i seg

sjølv er nokon garanti for at det systematiske vedlikehaldet vert meir effektivt: ⇒ Utan et godt manuelt system, dyktige og samvitsfulle mekanikarar og solide og gjennomprøvde arbeidsrutinar å bygge på, ville vi aldri ha tatt på oss dette utviklingsarbeidet.

Datasystemet kan med andre ord med fordel koma inn som eit hjelpemiddel for å effektivisere allerede veletablerte vedlikehaldsrutiner, men det kan aldri erstatta desse.

OVER TIL SIDE 30



Hardangerbrua og Folgefonntunnelen/Åkrafjord bru

Hordaland fylkesting gjekk i 1985 inn for at inntekta ved sal av overskytande konsesjonskraft frå staten sine anlegg bør gå til kommunikasjonsføremål i dei distrikta der krafta blir produsert.

Denne artikkelen er ei oppsummering av vurderingane som vart gjort frå vegsjefen si side då fylkestinget den 28. april i år skulle ta stilling til søknadene frå Hardangerbrua A/S og Folgefonntunnelen A/S om tildeling av midlar frå dei fylkeskommunale konsesjonskraftinntektene.

Det bør presiserast at på grunnlag av resultatet av den politiske handsaminga i fylkestinget, vil det ikkje verta aktuelt å arbeida vidare med alternativet med bru over Åkrafjorden i tilknytting til revisjon av Norsk vegplan for neste 4-årsperiode (1990-93).

Hardangerbrua

Hardangerbrua A/S er oppretta av kommunane Bergen, Kvam, Granvin, Ulvik, Voss, Eidfjord og Ullensvang. Selskapet søkte om å få tildelt alle konsesjonskraftinntektene fram til år 2000 (ca. 270 mill. 1985-kroner), slik at det saman med bompengar, statlege og fylkeskommunale tilskott kan bli skapt eit finansielt grunnlag for å få realisert prosjektet med bru over Hardangerfjorden.

Hardangerbrua vil bli ei av dei lengste hengebruene som er bygd til no med eit hovudspenn i overkant av 1250 m. Brua med vegtilknytting er kostnadsrekna til 613 mill. kr.

Folgefonntunnelen...

Folgefonntunnelen A/S er eit aksjeselskap oppretta av kommunane Odda, Jondal og Kvinnherad. Selskapet har søkt om 30% av konsesjonskraftinntektene, og saman med bompengar, årlege tilskott og garantier frå Odda og Kvinnherad reknar selskapet med at det er økonomisk grunnlag for å byggja tunnel under Folgefonna. Tunnelen blir 11 km lang og er kostnadsrekna til 225 mill. 1985-kroner. Kostnadene med opprusting av Fv 51 til 2-felts veg (Løfallstrand - Mauranger) utgjer i tillegg ca. 85 mill. kr. Tunnelen vil bli slik geografisk plassert at alle

3 ferjesambanda til Kvinnherad må oppretthaldast som før. Tunnelen representerer likevel det eine av to aktuelle alternativ for fast vegsamband til Kvinnherad.

...eller Åkrafjord bru

Det andre alternativet er flytebru over Åkrafjorden. Eit førebels overslag syner at brua krev investeringar i om lag same omfang som ved tunnelalternativet

(ca. 310 mill. 1985-kroner) før ferjesambandet Matre - Utåker - Skånevik kan leggjast ned. Restutbetring av vegen fram til Åkrafjordbrua vil etter denne investeringa utgjera ca. 55 mill. kr. Det er ikkje søkt om konsesjonskraftmidlar til Åkrafjordbrua.

Vegsjefen: Hardangerbrua viktigaste prosjekt

I si tilråding til fylkesrådmannen har vegsjefen gått inn for at alle konsesjonskraftinntektene fram til år 2000 bør gå til Hardangerbrua. Deter ved denne vurderinga lagt stor vekt på at Hardangerbrua er det viktigaste nye prosjektet på stamvegnettet i Hordaland (etter Salhusbrua og stamvegen Dale-Voss), og brua vil dessutan ha store positive verknader for Hardanger - Vossregionen. Eit bortfall av 30% av dei fylkeskommunale konsesjonsskraftmidlane vil medføra at 90 mill. kr. må finansierast på ein annan måte, og dette vil kunne føra til utsetting av prosjektet. Det vert vi-



dare peika på at kostnadstala i den noverande planfasen er usikre, slik at det innafør rammene til finansieringsplanen må vera rom for prisjusteringar.

Truleg for optimistisk

Søknaden frå Folgefonntunnelen byggjer i all hovedsak på Kvinnherad kommune si utgreiing «Vegutløsning Kvinnherad» (Asplan 1986), som konkluderer med at Folgefonntunnelen er det beste alternativet for fast vegsamband til Kvinnherad. Vegsjefen syner i utgreinga «Fast vegsamband til Kvinnherad kommune» (Hordaland vegkontor, 1987) til at både trafikkgrunnlaget og ringverknaene for næringslivet i Odda og Kvinnherad truleg er for optimistisk vurdert i søknaden, særleg fordi det er lagt for liten vekt på at det er stor avstand mellom dei folkerikaste områda i Odda og Kvinnherad. Avvisings-effekten ein høg bompengesats vil ha for lokaltrafikken er også etter vegsjefen si vurdering tillagt for liten vekt.

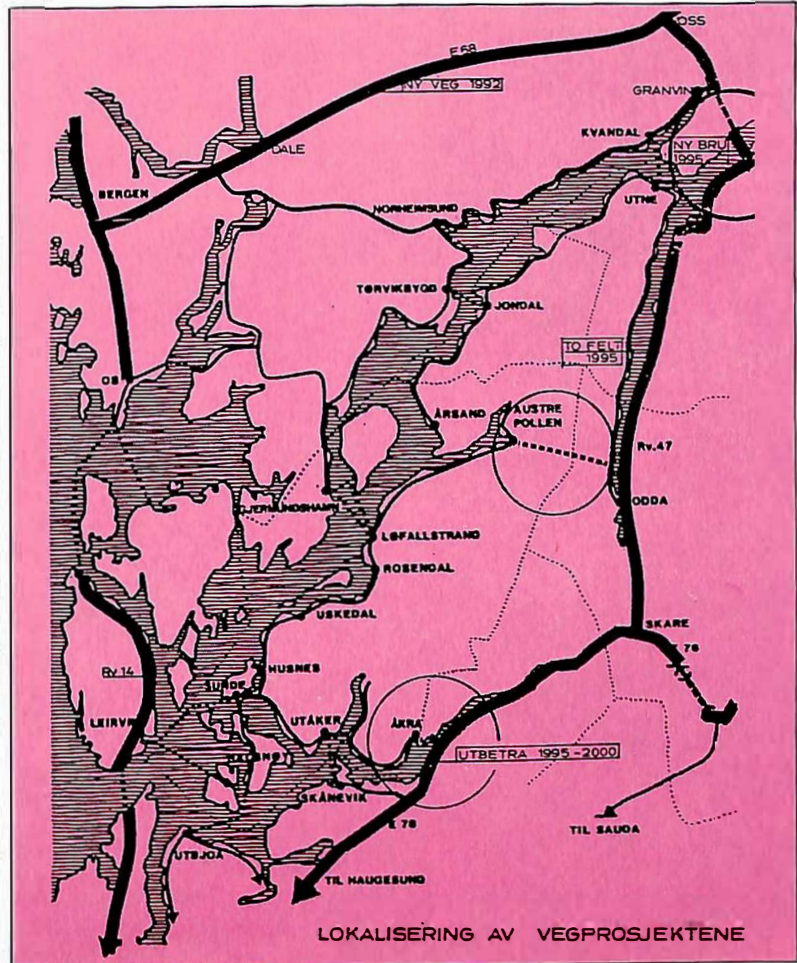
Mangelfullt beslutningsgrunnlag

Ved å innvilga søknaden frå Folgefonntunnelen A/S har ein samstundes teke standtpunkt til val av alternativ for fast vegsamband til Kvinnherad.

Grunnaget for å ta eit slikt valg i dag er etter vegsjefen si vurdering mangelfullt. I alle fall kan det ikkje vera rett å sjå bort frå alternativet med bru over Åkrafjorden så lenge denne løysinga i høve til investeringane vil gi best samfunnsøkonomisk nytte i form av innsparte tids-, kjøre- og ferjekostnader. Dessutan har brua eit betre bompengepotensiale enn tunnelen, og brua vil gi det beste vegsambandet i retning Haukeli eller Haugesund for eit stort fleirtal av innbyggjarane i Kvinnherad.

Koordinert bompengeprogg bør utgreiast

Vegsjefen har i si vurdering særleg framheva at det bør utgreiast nærare om eit bompengeprojekt knytta til Åkrafjordbrua kan koordinerast med eit bompengeprogg for E76 langs Åk-



rafjorden. I så fall ville ei bru kanskje stå ferdig like snart som Folgefonntunnelen, og utbygginga av E76 langs Åkrafjorden ville kunna bli forsert med fleire år.

Samferdselsstyret tilrår hovudplanutgreiing

Samferdselsstyret i Hordaland har på møte den 1. april d.å. gått inn for at søknadene om konsesjonskraftmidlar ikkje vert handsama før det er utarbeidd hovudplanar for Hardangerbrua, Folgefonntunnelen og Åkrafjordbrua. Etter Samferdselsstyret si vurdering bør prosjekta på vanleg måte takast opp til vurdering i samband med den førestående revisjonen av Norsk vegplan.

Fylkestinget: Både bru og tunnel i Hardanger

I samsvar med tilråding frå fylkesutvalet (og imot tilrådinga frå samferdselsstyret), vedtok fylkestinget den 28. april at dei fylkeskommunale konsesjonskraftinntektene vert fordelt med 70% til Hardangerbrua og 30% til Folgefonntunnelen.

Berre få dagar før fylkestinget kom saman, vart det kjent at konsesjonskraftinntektene etter alt å døma vil skrumpa inn frå 22,9 til 16,3 mill. kr. pr. år.

Departementsvedtaket som medførte denne endringa understreker at finansieringsgrunnlaget er usikkert, og at vegen fram mot ei realisering av både Hardangerfjordbrua og Folgefonntunnelen kan bli lang og tornefull...



Driftsjef Jann B. Jensen:

DRIFTSÅRET 1986

- Eit år med framifrå arbeidsinnsats frå vegkontorets tilsette, men varierende måloppnåing grunna personellkrisa.
- Slitasjen på vegnettet aukar dramatisk.

I eit tilbakeblikk på året 1986 er det 2 tilhøve som var særleg problemfylte i 1986 og framleis vil bli det i tida framover:

Personellkrisa ved vegkontoret.

— Den store auken i trafikken på vegnettet, særleg på Bergenshalvøya.



At tilsette slutta var eit alvorleg problem i 1986.

Personellkrisa

Personellkrisa ved vegkontoret har verka som ein bremsekloss for vegkontoret si verksemd i det siste året.

Ute i drifta har dei tilsette i størst grad merka problemet gjennom den til tider problematiske planstoda. Mangelfulle eller manglande detaljplaner/byggeplaner er eit svakt grunnlag for driftsplanlegging, og når den målsetjinga som anleggsavdelinga hadde for m.a. fjellsprenging ikkje blei nådd fullt ut i 1986, kan ein del av årsaka førast tilbake til planstoda.

Oppsyn seier opp

Mot slutten av fjoråret fekk vi eit nytt personellproblem; unormal stor avgang i oppsynet, særleg på anleggssida, kombinert med lita eller inga interesse fra normale rekrutteringskjelder for dei ledige stillingane. I tillegg til anleggs- og vedlikehaldsavdelinga, blei og distriktslaboratoriet ramma av desse problema. Eit resultat av dette var at vi ikkje hadde nok personellressursar til å følgje opp kvaitetsplanen for teknisk kvalitetskontroll, slik at vi fekk problem med målsetjinga også på dette feltet.

Handlingsplan utsatt

I samband med økonomistyringsprosjektet hadde vi som målsetjing å utarbeida ein 4-års hand-

lingsplan for Hordaland med basis i NVP. Planen som inneheld det meste av dei aktivitetar som planavdelinga, anleggsavdelinga og vedlikehaldsavdelinga skal ställa med 4 år fram i tida, blir rullert årleg. Meininga med denne planen er at vi betre skal sjå dei ymse aktivitetane på vegnettet i samanheng og såleis nytta dei totale ressursane optimalt. Dette arbeidet måtte leggjast på is i 1986; vi vonar at ein slik plan kan bli ein realitet i 1987.

Også på dekkesida fekk vi vanskar i 1986. Uventa innkøyringsvanskar og problem med filter for rensing av avgassar frå det nye asfaltverket i Eikefet førte til seinka oppstart og redusert kapasitet i høve til planlagt. Dette fekk igjen følgjer for dekkelaga som fekk ein nedgang i produksjonen pr. skift i høve til dei 2 siste år. Tilhøve ligg betre til rette for komande sesong, sjølv om det framleis kan oppstå vanskar med renseanlegget.

Dei fleste måla er blitt nådd

Men desse tilbakeslaga på ein del område kan på langt nær oppveia det faktum at dei fleste mål vi hadde sett oss for 1986 blei nådd.

Ei rekkje anlegg blei opna for trafikk til rett tid, innafor eller lågare enn kostnadsramma og til riktig kvalitet. Arbeidet på dei store og viktige vegbygga i fylket går etter planen, utnyttinga av eigenmaskinparken blei betre etter kvart og vedlikehaldet av vegnettet blei meir rasjonelt utført på tross av ein kraftig auke i bilparken og vanskelege arbeidsforhold på eit overbelasta vegnett.

Konsulenttenester vert kostbar problemløysing

For oss i leiinga ved vegkontoret er det frustrerande å vera vitne til at lojale medarbeidarar arbeider langt utover det som er helsemessig forsvarleg, for å halde produksjonen på topp, samstundes som vi ikkje maktar å få forståing for problema på sentralt hald. «Bruk meir konsulentar» er eit råd vi får svært ofte. I 1986 kjøpte vegkontoret inn konsulenttenester på plansida for 21 mill. Dette tilsvarer ca. 35 konsulentårsverk. Planavdelinga ved vegkontoret disponerer 54 ½ stillingsheimlar. 9 av desse samt 4 engasjement var leidde gjennom heile 1986.

Etter vår meining er det ei grense for kor mange konsulentar vegkontoret kan makte å styre effektivt innafor vegsjefen sitt ansvarsområde. Vi er komne over denne grensa no. Eit konsulentårsverk kostar meir enn det doble av eit årsverk ved vegkontoret.

Alternativ: Dyrare vegar eller lågare framdift? — Trafikanten vert taparen

Blir det ikkje endring i stoda med det fyrste står vegkontoret overfor fylgjande alternativ:

Vegbygga blir dyrare og held ikkje rett kvalitet i høve til marked/retningslinjer, grunna mangelfulle/manglande planar og mangelfulle tilbodsgrunnlag, men midlane blir nytta innafor ramma.

— Vegkontoret held fast på krava til pris og kvalitet, men startar ikkje opp vegbygg som har ei mangelfull plan/grunnervervstode. Resultat: unytta investeringsmidlar på riks- og fylkesvegar.

Enten vegkontoret vel det eine eller det andre alternativ eller ein mellomting, blir resultatet det same: Trafikantane i Hordaland blir dei tapande i alle høve.

1. mars 1987 var talet på ledige stillingar for sivilingeniørar og ingeniørar ved vegkontoret 14 stk., engasjementstillingar medrekna. Til same dato var det 17 ledige stillingar for oppsynsmenn.



Trafikken auka med opptil 20% på innfartsårene til Bergen.

Stor trafikkauke i Hordaland

Det andre tilhøvet som det er grunn til å fokusere spesielt på i eit slikt tilbakeblikk, er den store auken i trafikken på vegnettet i Hordaland. Særleg på Bergenshalvøya har auken vore uvanleg stor; opptil 20% i 1986 i høve til 1985 i Fana/Flesland/Loddefjordområdet. Elles i Hordaland steig aktiviteten på vegnettet med omlag 7%. I dette tidsrommet hadde vi omlag dei same midlane til rådvelde på vedlikehaldssida som i 1985, slik at dei auka utgiftene måtte dekkjast innafor same ramme.

Ein kvar som ferdast på vegane ser resultatet av denne kraftig etilgangen av køyretøy på eit vegnett som allereie avviklar 2-3 gonger som mange bilar som det teoretisk optimale.

Køar, frustrerte bilførarar, trafikkulukker og enorm vegslitasje er det som fyrst fell ein i auga, men dei store trafikkmengdene har andre biverknader som og er til stor ulempe for samfunnet.

I Bergensområdet og ein del andre stader i Hordaland er det lysning å sjå på sikt, takka vera stor eigeninnsats frå distrikta i form av bompengar, forskot, tilskot m.a. Men eg trur likevel vi står føre ei «tøff» tid dei næraste åra.

Samarbeidet med busselskapa

og tungtransportfirma held fram og blei vidareutvikla i 1986. Framleis står det mykje ugjort på dette området, med tanke på eit tjenlig og rasjonelt vedlikehald og til beste for trafikkantane.

Økonomistyringsprosjektet er vel eit begrep som dei fleste har høyrte eller lese om i ymse samanhengar. Likevel trur eg at dette framleis er noko uklart for mange ved vegkontoret.

I neste nummer av Veg i Vest vil eg koma nærare inn på dette. Kva er målsettinga og kor langt er vi komne til no?

POC-arbeidet

POC er eit «barn» av økonomistyringsprosjektet. Hovudmålet med økonomistyringsprosjektet er *auke effektivitet og produktivitet*. POC skal vera *eit av hjelpe-midla* vi treng for å nå dette målet.

Som vel no skulle vera kjent, står POC for ei «leiargruppe med utvida deltaking», med representasjon frå alle nøkkelfunksjonane i etaten.

Ved vegkontoret og i drifta vert det spurt kva verknad POC-arbeidet har for vegvesentet sin funksjon og kva konkrete resultat det er kome av arbeidet.

Leiinga og ein del sentrale personar ved vegkontoret og biltilsynet har lagt ned mykje arbeid og

OVER TIL SIDE 28



-maskiner som vegvesenet treng ha av beredskapsmessige omsyn, skal leigast ut til sjølvkost. Andre maskiner som alternativt kan leigast inn, må vise lønsemd i konkurranse med private.

«Prosjekt maskin»:

- Ei utfordring for vegvesenet

Som dei fleste i etaten vår nå kjenner til, har det skjedd viktige endringer i maskinforvaltninga. Styringsformen på maskinavdelinga er lagt om, og det er innført nye prinsipp for maskinutleige.

I stikkordsform inneber nyordninga at maskinavdelinga skal drivast etter eit økonomisk ansvarsprinsipp og med eit ansvarleg styre samansett av driftssjef, anleggsjef, vedlikehaldssjef og maskinsjef, med driftssjefen som formann. «A/L MASKIN» eller «PROSJEKT MASKIN» vert førebels gjennomført som prøveprosjekt i 1987.

VEG I VEST har bede maskinsjef Lars Kleppe om å gjere greie for det nye opplegget.

— Lars Kleppe; er du framleis maskinsjef i vegvesenet eller skal du titulerast «dagleg leiar» eller «administrerande direktør» i «A/L MASKIN»?

— Kall meg Lars som du har gjort tidlegare, ler han. På den klare henvisinga til «privatisering» som låg i spørsmålet, repliserar han kjapt at det er ei livsens lukke at det i slike samanhenger jo er styreformannen som lyt gå først, om så galt skulle vera.

— Kva er skilnaden mellom maskinavdelinga og A/L Maskin?

— Avdelingstanken står ved lag, og som avdeling vil vi framleis arbeida med dei tekniske funksjonane – det som har å gjera

med maskinteknikk og personell.

Men skilnaden er at «A/L MASKIN» står for eit formalisert samarbeid mellom dei tre driftsavdelingane for å markere eit felles ansvar for maskinutnyttinga. Eg ser difor ein markert skilnad her, og dette kjem til uttrykk ved at leiarane i dei tre driftsavdelingane alle sit i ansvarlege styreposisjonar i «A/L MASKIN».

Den sentrale målsettinga til styret er å syta for at produksjonsutstyret vert utnytta maksimalt og at vegvesenet sine maskinkostnader vert lågast mogleg.

— *Kvart år kan maskinavdelinga dokumentera ein auke i utnyttinga av maskinane, men likevel vert vi visst aldri gode nok?*

— Om vi ikkje er gode nok, så tyder ikkje dette at vi er dårlege! Men hugs at *alt* kan alltid gjerast betre! Når samfunnet kring oss vert betre — når produktiviteten aukar, ja då må og vi i vegvesenet verte betre. Alle som stopper opp, går i realiteten attende — det er viktig å ha dette klårt for seg.

— *Kvifor er det så viktig for vegvesenet å halda ein eigen maskinpark — istadenfor å berre basera seg på innleigde maskiner?*

— Vegvesenet har ansvaret for at trafikken kjem fram på vegane våre og må difor ha hand om ein så stor del av maskinene at vi kan ta på oss dette ansvaret.

— Det andre er at vegvesenet skal sørge for å byggje vegane billigst mogleg. Dei maskinene vi kan greie å driva billigare enn den private marknaden bør vi difor ha sjølv.

— *Dei sentrale styresmaktene krev at vegvesenet skal konkurrerapå like vilkår med dei private om maskintenestene. Korleis vert tilhøva lagt til rette for at vi kan oppnå like konkurransevilkår?*

— Tilhøva vert ikkje lagt spesielt til rette for dette. Eg hadde nær sagt tvert om. Med dei rammene vi har fått å arbeide innafor kan ikkje målet vera å syta for ein rasjonell styring av vegvesenet si maskinpark, men derimot å arbeida for å skjera ned maskinparken uansett.

Men vi ser det som heilt naudsynt at vegvesenet si maskindrif får den same fridom og dei same rammevilkåra som dei private. Saman med Østfold arbeider vi

hardt for å få politisk aksept for dette kravet, som skulle vera heilt i tråd med samfunnet sine interesser. Som skattebetalere må vi sjå det som avgjort ønskjeleg å få fleste mogleg veg-meter att for skattepengane våre.

— *Korleis ser du på haldninga til bruken av eigne maskiner blant dei tilsette i vegvesenet?*

— Eg har ein kjensle av at det går betre.

— *Kva gjer maskinavdelinga konkret for å «selge» sine tenester/maskinparken til brukarane?*

— Vi går inn for å verte konkurransedyktig i pris og kvalitet. Alle avdelingar i vegvesenet vert stilt overfor større krav til økonomi og effektivitet. Anleggsavdelinga t.d.

skal gje tilbud på arbeider i konkurranse med private entreprenørar, og tilsvarande må maskinavdelinga prova sin rett til eksistens ved å levere eit konkurransedyktig produkt.

— *På kva område kan vi verte betre?*

— Deter eit fint uttrykk som heiter at ein må frigjera menneskelege ressursar. Diverre sit ein ofte med inntrykk av at dette oftast vert nytta som ein frase ved festlege høve, men eg er overtydd om at den organisasjon som får dette til å verte meir enn fine ord, vil ha svært mykje å vinna på det. I oss alle ligg det mange unytta ressursar.

OVER TIL SIDE 27



44 nye i vegarbeidsdrifta siste året: – Gjennomsnittsalderen skal ned

Av Svein Hoff

Frå 1978 til og med 1985 har det vore tilsetjingsstopp ved vegarbeidsdrifta i Hordaland. Dette har ført til at mannskapsstyrken er blitt kraftig redusert ved naturleg avgang, og at gjennomsnittsalderen for arbeidstakarar i Bygg- og anleggsfaget nærmer seg 50 år.

Etter at «Styringsgruppen for personalplanlegging i driften» hadde utarbeidet rekrutteringsplanar, blei det i 1986 vedteke at vi skulle tilsetje nye folk for å erstatte dei som går av, senke gjennomsnittsalder-

en og auke konkurranseevna.

Frå våren 1986 til vinteren 1987 blei det derfor tilsett 28 nye arbeidstakarar til anleggsdrifta og 16 til vedlikehold, maskin og grunnboring.

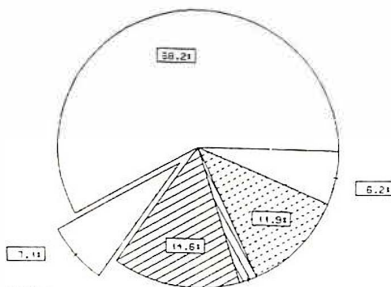
Dette er yngre folk med fagbrev eller brei røynsle frå anleggs- og maskindrif. Fire av dei er tidlegare lærlingar.

I tillegg er anleggsavdelinga blitt styrka ved at det er tilsett åtte nye kontorfullmektigar til anleggskontora, for å ta seg av den stadig aukande mengda merkantilt arbeid i drifta.

Riksvegbudsjettet for 1987 – stadig mindre statlege midlar til vegbygginga i Hordaland.

AV FØRSTEKONSULENT PER STEFFEN MYHREN

Statlege løyvingar til riksveganlegg i Hordaland er i 1987 305 mill. kr. Av denne summen utgjer 36 mill. staten si motyting til bompengeren i Bergen. Dei ordinære riksvegløyvingane til Hordaland er følgjeleg på 269 mill. kr. Dette er ein dramatisk nedgang, sett på bakgrunn av at staten på slutten av 70-åra årleg løyvde langt over 400 mill. kr. (1987 prisnivå) til riksveganlegg i Hordaland.



Stor eigeninnsats – auka aktivitet

Kva følgjer har så denne dramatiske nedgangen i statsløyvingane fått for omfanget av anleggsdrifta på riksvegane i Hordaland? Svaret er – ingen. Snarare tvert imot. Aktiviteten har vist ein jamn auke dei siste åra og grunnen til det er at eigeninnsatsen i form av bompengar, forskot og tilskot har auka sterkare enn nedgangen i dei statlege løyvingane. Vi er no komne i ein situasjon der innbyggjarane i Hordaland yter 50 øre til riksvegutbygging for kvar krone staten løyver. Dette tyder naturleg nok at eit oversyn som berre tar med dei statlege løyvingane gjev eit ufulstendig – og dermed urett – bilde av situasjonen.

Statsløyvingane

Dersom vi ser på dei statlege midlane, får følgjande anlegg meir enn 10 mill. kr. i løyving i 1987:

Rv 14 i Sveio	24,0 mill. kr.
Rv 14 Nordre innf.åre	24,0 mill. kr.
Rv 14 i Lindås og Masfjorden	31,5 mill. kr.
Rv 550 Odda – Utne	12,4 mill. kr.
Rv 556 Strømmev.	25,5 mill. kr.
Rv 568 Fosnstraumen bru	17,5 mill. kr.
Rv 571 Stamvegen Dale-Bulken	51,0 mill. kr.

FINANSIERING AV RV-ANLEGG FOR 1987

Statstyp	Beløp (mill. kr.)
S = 269,0	Statsmidlar
B = 56,0	Bergens andel av statsmidlar
F = 74,2	Forskottteringer
P = 10,5	Planmidlar
T = 60,5	Bompengar
0 = 51,6	Statstilskot

Dei ekstraordinære statsmidlane til Bergen er på 36 mill. kr. og går til Rv. 553 Søndre innfartsåre. Løyvingane til spesielle miljø- og trafikksikringstiltak er på 34,2 mill. kr., og til 10 mindre anlegg samt «Til disposisjon for vegsjeften» er det løyvt 48,7 mill. kr. Ein refusjon til Eidfjord kommune

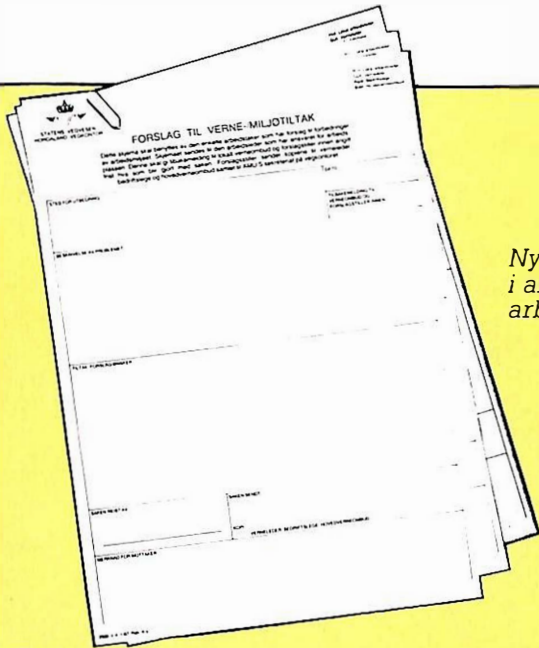
som vert reforskuttet til Rv 7 utgjer 6 mill. kr. av dette beløpet.

Eigeninnsats: bompengar, forskot og tilskot

Når det gjeld bompengar, forskot og tilskot, så reknar vi med å få følgjande midlar stilt til disposisjon:

E 68 Bjørgumparsellen	3,0 mill. kr. forsk. Voss k.
E 76 Haukelivegen	7,0 mill. kr. bompengar
Rv 14 Nordre innf.åre	70,0 mill. kr. forsk. Bergen k.
Rv 14 Nordre innf.åre	17,1 mill. kr. bompengar
Rv 540 Sandslivegen	3,5 mill. kr. bompengar
Rv 546 Husavik ferjekai	4,0 mill. kr. bompengar
Rv 576 Storebø-Haugland	1,2 mill. kr. forskot
Rv 550 Velureskredene	10,6 mill. kr. bompengar
Rv 553 Søndre innfartsåre	15,4 mill. kr. bompengar
Rv 528 Fosnstraumen bru	1,0 mill. kr. tilskot Statoil
Rv 572 Ulvik – Bruravik	2,0 mill. kr. tilskot Ulvik k.
Sum eigeninnsats	135,3 mill. kr.

I neste utgåva av Veg I Vest vil vi kome attende til kva vi får gjort for dei midlane på tilsammen om lag 475 mill. kr. som vert brukt på riksveganlegg i Hordaland i 1987. Vi vil då spesielt nemna dei nye anlegga som vert starta opp i 1987 og kva for anlegg som vert ferdige og sett under trafikk.



Nytt forslagsskjema
i arbeidsmiljø-
arbeidet.

Nytt forslagsskjema i arbeidsmiljøarbeidet

Er det forhold ved arbeidsmiljøet ditt du mener er skadelege eller på annen vis kritikkverdige? Hender det at du har idear eller forslag til endringar men føler at det ikkje vert tatt på alvor eller at lovnader ikkje vert fulgt opp?

Dei som har tankar og meiningar om korleis ein kan betre miljøet på arbeidsplassen sin, får nå høve til å kontrollere at framlegga deira vert handsama på forsvarleg vis.

Arbeidsmiljøutvalet har fått laga eit formular som nå er fordelt til alle verneomboda i fylket. Dette skal nyttast av alle som har framlegg om verne- og miljøtiltak.

På skjemaet skal ein gjera greie for problemet og skissera løysingar eller ynskje. Skjemaet vert levert til arbeidsleiinga på staden, og kopi går til verneleiar, bedriftslege og hovudverneombud. Arbeidsleiaren får ein frist til å gje tilbake-melding om kva han har gjort eller vil gjere med problemet.

Bedriftslege Jostein Waage, som tok initiativ til å innføre ordninga, har denne kommentaren:

— Med dette skjemaet vil ein få ein dokumentasjon for



Bedriftslækjar Jostein Waage presenterar forslagsskjemaet.

aktiviteten i arbeidsmiljøsa-ker, vi vil oppnå ein meir standardisert og lik handsaming av sakene, og det vil truleg gje arbeidsmiljøutvalet eit betre oversyn over dei sakene folk i etaten er opptekene av.

Skjemaet får du ved å vende deg til verneombodet på arbeidsstaden din. Så står det berre att å sjå korleis ordnigna vil fungere i praksis.



Juridisk 5-minutt: Nyttig informasjon

Spalta «Juridisk 5-minutt» synest å ha avdekt eit viktig informasjonsbehov i vegvesenet.

Sist gong var temaet skade på fast eigedom valda av ukjent køyrety. Seksjonsleiar Jostein Sæfteland informerte om vegvesenet sine rutinar m.v. for å fremja erstatningskrav i desse sakene.

Resultatet av artikkelen er at vi den siste tida har hatt ein kraftig auke av slike erstatningskrav. Det synest som om vegvesenet sine tenestemenn ikkje fullt ut har vore merksam på at vi kan fremja erstatningskrav sjølv om køyretyet er ukjent.

Ei rekkje av desse erstatningskrava referer seg til skader som følgje av at det er nytta for høg last. «Juridisk 5 minutt» drøfter denne gongen føresegnar for skilting av høgde, aktualisert av den dramatiske hendinga i Laksevåg i januar, då ei gangbru over riksvegen vart køyrd over ende av ein trailer med høg last. Artikkelen finn du på side 24.



Framleis sterk auke i trafikken med ferjene i Hordaland

Trafikken med ferjene i Hordaland viser stadig sterk auke. Trafikktala for 1986 viser at det vart frakta 5.449,057 bilar med ferjene i fylket. Dette er ein auke på 352.353 bilar eller 6,9% samanlikna med 1985. I 1986 vart det frakta 14.380.818 personar med ferjene, som var ein auke på 513.956 personar eller 3,7% frå 1985.

Trafikktala for ferjeselskapa viser følgjande endringar i talet på transporterte bilar i 1986:

	Bilar	%
Bergen Nordhordland Rutelag	+ 184.022	+ 9,4%
Hardanger Sunnhordlandske D/S	+ 141.937	+ 7,0%
Rutelaget Askøy-Bergen	+ 66.361	+ 6,8%
Austevoll Ferjeselskap	+ 3.396	+ 20,2%
Rutelaget Bergen - Vest	+ 5.108	+ 24,0%
Team Askøy - Bergen	+ 1.166	+ 4,5%
Øygarden & Sotra Rutelag	+ 49.637	÷ 60,2%

Årsaka til at trafikktala for Øygarden & Sotra Rutelag går ned er at ferjesambandet Solsvik - Rongesund vart lagt ned i midten av april 1986. Trafikken i sambandet

Klokkarvik - Hjellestad - Lerøy - Bjelkarøy har hatt ein auke på om lag 1.900 bilar eller 18,9% samanlikna med 1985. Strekinga Klokkarvik - Hjellestad har fått heile

63% av den totale auken i sambandet. Dette har si årsak i at mange større arbeidsplassar no er flytta til områda rundt Flesland og at stadig vanskelegare trafikktilhøve på vestre innfartsåre og Bjørgeveggen gjer at somme vel å nytte ferjesambandet til/frå Sotra.

Større ombyggingsarbeid på ein del ferjekaiar og lange stengingsperiodar har ført til at trafikken i første halvår 1986 aukar mindre enn den ville med normaldrift i alle sambanda.

Dette gir størst utslag i BNR sine trafikktal, der vi kan konstatere ein nedgang i trafikken mellom Osterøy og Bergenshalvøya på nær 13.600 bilar første halvår 1986 på grunn av at ferjesambandet Breistein - Valestrandfossen var stengd for biltrafikk dei fire første månadene av året.

I HSD sitt ruteområde viser trafikktala mellom Bømlo og Stord ein nedgang på vel 6000 bilar i halvår 1986 samanlikna med 1. halvår 1985 som følgje av at sam-



bandet Siggjarvåg - Sagvåg var stengd for all trafikk fram til midten av mai 1986.

Både sambandet til Bømlø og Osterøy er samband som til vanleg vil ha ein jamn trafikk og vi rekner med at dei ville hatt ein trafikkauke nokså lik den gjennomsnittlege trafikkauken til selskapa ved vanleg drift av sambanda heile første halvår.

I tillegg kjem reint trafikkbortfall på over 50.000 bilar på grunn av nedlegging av ferjesambandet Solsvik - Rongesund.

I 1986 var det følgjande fem strekningar som hadde størst auke i transporterte bilar:

Av den totale trafikkauken i fylket i 1986 utgjorde auken i sambandet Steinestø - Knarvik 47,6% åleine, medan 18,8% av trafikkauken kom i sambandet Kleppestø - Bergen.

Samla utgjorde trafikkauken i ferjesambanda til/frå Bergenshalvøya 81% av den totale trafikkauken i fylket i 1986. Trafikken i desse sambanda utgjorde 81,5% av den totale fylkestrafikken i 1986. Med normal drift i ferjesambanda til Osterøy i denne perioden ville truleg nær 85% av auken kunne lokaliseras til desse ferjesambanda.

I Indre Hardanger var det og ein relativ stor trafikkauke i 1986. På grunn av dei store omleggingane som fann stad i 1985 har vi sett ferjesambanda Bruravik - Brimnes og Kvanndal - Utne - Kinsarvik under eitt når vi samanliknar trafikk-tala. Vi får då ein samla auke på 42.972 bilar eller 9,8% frå 1985 til 1986.

Hordaland har no to ferjesamband som kvar frakta meir enn 1 mill. bilar, då ferjesambandet Kleppestø - Bergen passerte denne grensa i desember 1986. Sambandet Steinestø - Knarvik frakta i 1986 nærare 1,5 mill. bilar over fjorden.

Dette er dei einaste ferjesambanda i landet som frakta over 1 mill. bilar, dei har også største persontransporten, då med Kleppestø - Bergen som det største sambandet.

	Bilar	%
1. Steinestø - Knarvik	+ 167.685	+ 12,9
2. Kleppestø - Bergen	+ 66.361	+ 6,8
3. Skjersholmane - Valevåg	+ 20.695	+ 9,4
4. Hatvik - Venjanaset	+ 17.731	+ 10,0
5. Leirvåg - Sløvåg	+ 14.204	+ 18,9

Postkassa

Frå ein lesar i Kvinnherad kommune har vi motteke dette brevet:

«Korleis står det til med rasteplassar i Hordaland? Eg vil berre nemna vegen Norheimsund - Gjermondshavn - Vikane - Hammarhaug, som no snart blir endå meir køyring på, når Lukksundbrua kjem. Såg de i Vegen og Vi, den geniale rasteplassen av stein og ei hella? 2,5 tonn vag den sofa-gruppa, og varer evig. I Tørvikbygd, tett ved vegen, ligg 2 slike fine heller.

(Helsing ei som ikkje har bruk for å rasta på den strekningen!)

Svar til innsendaren:

Vegvesenet har for tida ingen planar om å byggje rasteplass på strekningen Norheimsund - Gjermondshavn - Vikane - Hammarhaug.

Vi er takksam for tipset om steinhellene i Tørvikbygd og lover å sjå om det let seg gjere å nytte desse dersom det vert aktuelt å anleggje rasteplass i Tørvikbygd.

I samband med utbyggjing og utbetring av vegnettet, søker ein å innarbeide rasteplassar i planane der kor tilhøva ligg til rettes for det og behovet er rimeleg godtgjort. Som døme vil vi nemne rasteplassar i samband med byggjing av vektkontrollstasjonar for biltilsynet. Vegvesenet nyttar m.a. landskapsarkitekt til planleggjing/utforming av slike anlegg.

Ved investeringar på riks- og fylkesvegnettet vert midlene prioritert ut frå omsyn til trafikkavvikling, trafikktryggleik og produktivitet/økonomi. I planleggjing-en må ein difor måtte vurdere eventuelle rasteplassar konkret innafor ramma av desse hovudmåla. Ansvar for ein slik vurdering ligg hos den einskilde distriktisleiar.

Generelt sett har ikkje vegvesenet sett behovet for rasteplassar som like stort i ferjefylket Hordaland som t.d. i typiske innlandsfylker, der ein ofte kan få fleire timars køyring i strekk. Med unntak av Rv 7 over Hardangervidda og E68 Haukelifjell har vi i dag berre relativt korte køyrelengder mellom ferjene, som langt på veg dekker dei same behova som rasteplassar.

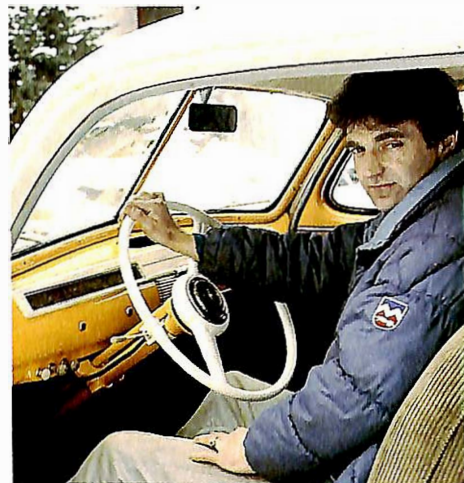
Etter kvart som det ferjefrie stamvegnettet vert bygd ut, vil imidlertid behovet for rasteplassar også gjera seg meir gjeldande hos oss. Det kan derfor verte aktuelt å få ein gjennomgang av hovudvegnettet med sikte på å få fram ein samla plan for rasteplassar i fylket.

Red.

Vegvesenmann med Veteranbil som hobby

Thorstein slutter tenningen og trykker inn- starteren, gir litt choke og noen drag på gaspedalen, og så — etter noen prøvende, nølende omdreininger fyrer den store maskinen opp, og den lave, velkjente buldringen av V-åtter fyller rommet — en lyd som får det til å kile langt inn i ryggmargen på enhver «amcarfan» og motorentusiast.

Vi befinner oss i en garasje i Rådal — et drøyt steinkast fra vegsentrals bygninger. Ut av garasjen glir den — en lys beige amerikaner, skinnende i lakken — med kromblanke lister, grill og støtfangere, og med et interiør i forseggjort lys brun velour, — et av de mange klenodiene som etterhvert er blitt mange fritidskonsumerende nordmenns store pasjon...



Den stolte eigar med klenodiet.

Som så mange andre i og utenfor vegvesenet har Thorstein sin hobby. Noen fotograferer, noen samler kanskje på frimerker, andre på stein. Thorstein *samler* ikke på bilvrak, han *restaurerer* dem: Han er veteranbilentusiast.

Vi snakker om Thorstein Haugen; som til daglig arbeider med ansvar for ajourhold av hovedregisteret for riks- og fylkesvegnettet, samt kontroll og veiledning

Kupeen slik den så ut.



ved arbeidsvarsling.

Og bilens snakker om, eller restaureringsobjektet, som det heter på veteranbilfagspråket, er en amerikansk FORD DE LUXE 1941. Denne modellen ble produsert i 177.000 eksemplarer til en salgspris av \$ 775,-.

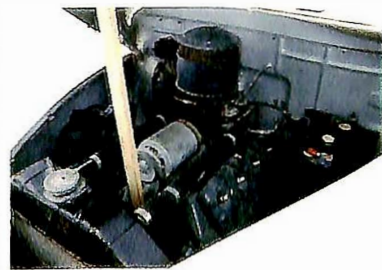
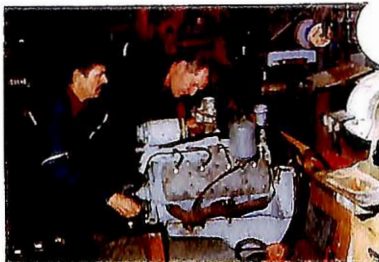
Hjemme i garasjen på foreldregården har Thorstein også en Ford Mercury 1955-modell stående. Sistnevnte er det ikke påkrevd å gjøre noe særlig med. Bilen har gått under Californias sol og er praktisk talt rustfri, så den vil han bare kose seg med. Men Ford'en har de siste årene lagt beslag på all tilgjengelig fritid.

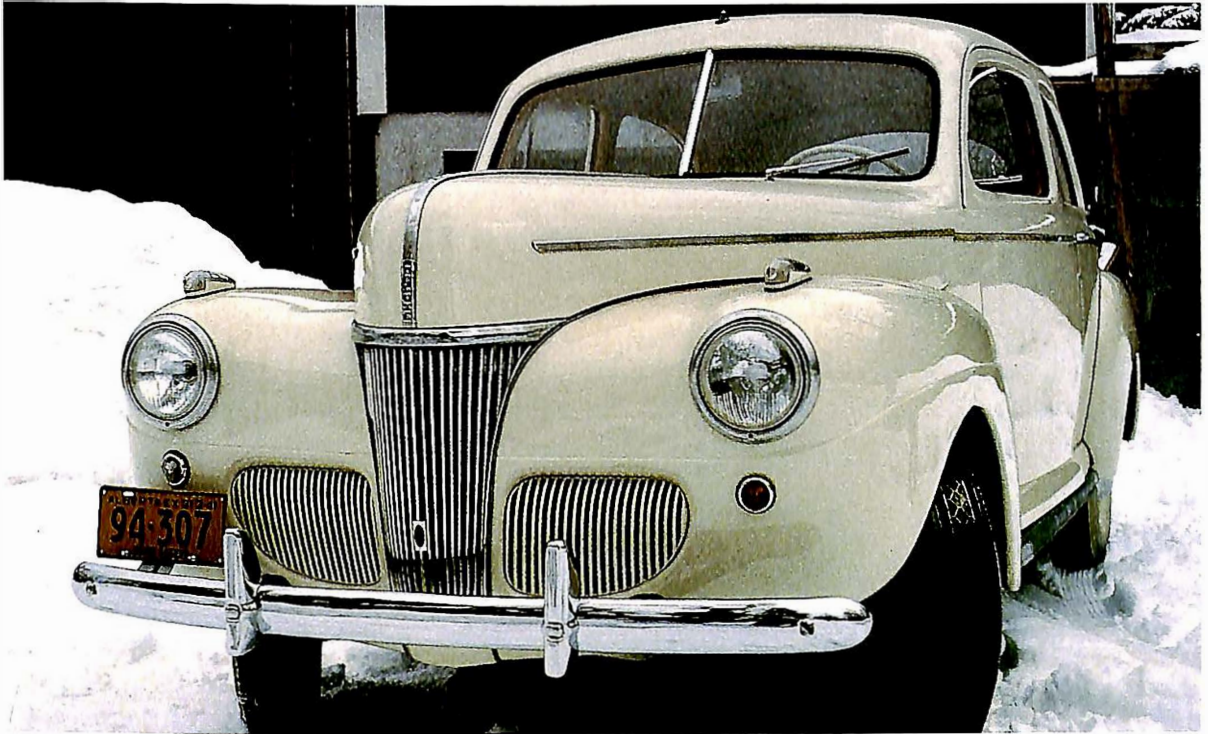
Til Norge kom bilen på 50-tallet, kjøpt inn til Hardanger, hvor den med registreringsnummer R-6908

slet grusveger i noen år. En samnangermann overtok den så i 1978, med tanke på restaurering. Imidlertid ble den stående i et skogholt i to år før Thorstein fikk et tips om bilen. Han overveide saken raskt, fant ut at dette hadde han lyst, tid og forhåpentligvis råd til, slo til på sparket og kjøpte den. Han leide seg lastebil og frakket klenodiet hjem på tunet. Ford'en var da i en miserabel forfatning både karosserimessig og mekanisk.

Thorstein forteller:

— I nyrestaurert garasje, med stor interesse og uten særlig erfaring, satte jeg i gang med prosjektet — tross mange advarsler fra veteraner i gammelbil-miljøet. Planlegging, detaljiskissering og





Ford de luxe 1941.

fotografering har vært svært så viktige faktorer under hele prosessen. Jeg lærte meg å sveise, først med gass og siden med MIG, og de fire første årene brukte jeg 6 m² stålplate som ble bøyet, formet og sveiset i karosseriet.

Samtidig med sveisearbeidet startet jakten på deler; brukte, nye og gamle ubrukte. Og der lå USA som et bildelenes Mekka og bare ventet på bestillingene fra «those crazy Norwegians». Men også Sverige, Canada og Argentina har gjort mine turer til postverk og tollvesen forventningsfulle.

Motoren, som er Henry Ford's så berømte «flathead» V8 på 3,6 l og 85 Hk, ble tatt under kjærlig og fagmessig omsorg av min sjefsmekaniker og kamerat Jon Steensen, som forøvrig jobber på vegsentralen. Han demonterte motoren til den minste detalj, skiftet ut omtrent all innmat og var ganske skjelven da han skulle starte opp. Men starte gjorde den – selvfølgelig – og en herlig V8-lyd brummet ut i lokalet. Foruten Steensen har også andre fra vegsentralens faglige korps bidratt med tekniske tips i løpet av restaureringstiden.

Understellet var omtrent det eneste som var brukbart da Thorstein overtok bilen. Uten dette hadde arbeidet vært helt håpløst. Han forteller videre:

— Karosseri og ramme ble sandblåst og metallisert på Halsnøy, og straks etter ble understell

og karosseri montert sammen igjen. Likeså nysveiste skjerm og dører ble montert før det store opprettingsarbeidet tok til. Med riktig grep på hammer og mothold var det rikelig med ujevnheter å ta av. Etter 7 måneders

OVER TIL SIDE 23



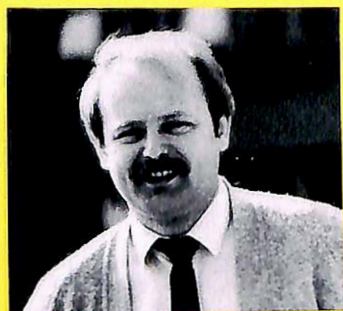
Et stykke på vei...

TRYGG TRAFIKK FLYTTER INN PÅ VEGKONTORET

— Arne Aase tilsett som fylkessekretær

Fylkessekretæren for Trygg Trafikk i Hordaland heiter Arne Aase og er 37 år. Før stillinga nyleg vart oppretta, var Hordaland eit av dei få fylka der Trygg Trafikk framleis ikkje hadde fylkessekretær. Fylkessekretæren skal leia organisasjonen si verksemd i fylket, noko som m.a. omfattar samordning av det friviljuge trafikksikringsarbeidet, samt informasjons- og opplæringsverksemd overfor skule og media.

Som fylkessekretær skal Aase ha eit nært samarbeid med dei etatane som driv trafikksikringsarbeid og trafikkpedagogisk



Arne Aase kjem frå biltilsynet i Bergen, og har ein lang praksis i trafikkfag og opplæringsverksemd bak seg. Etter sambandsutdanning i det militære, tok han jobb på Haug skole for psykisk og fysisk funksjonshemma i Bærum, kor han var fritidsleiar og instruktør. Deretter virka han som lærar på Sagstad barneskule på Frekhaug i Mæland. Han tok trafikk lærarskolen i Stjørdal i 1973-74 og vart sommaren 1974 tilsett som trafikk lærar i Bergen. Han var der i 7 år før han i juli 1981 kom til biltilsynet, kor han har stilling som inspektør. Aase har site som tilsvalgt på biltilsynet i 5 år.

verksemd i fylket, i første hand vegkontoret, biltilsynet, og politiet, og med fylkets trafikksikkerhetsutvalg, som har trafikkseksjonen på vegkontoret som sekretariat. Det nære samarbeidet vert understreka ved at fylkessekretæren skal ha kontor ved vegkontoret.

Instruksen for fylkessekretæren er så vid at det i stor mon er opp til den einskilde i stillinga å definera det konkrete innhaldet i verksemda si. Aase har alt begynt samarbeidet med trafikkseksjonen og vil konferere med dei andre fylkessekretærene for å få del i deira erfaringar. Ny som han er i stillinga, vil han nødig gjeva til kjenne alt for bombastiske programerklæringar. Meir konkrete planar vonar han å ha etter saminga som han skal inn til i slutten av april. Aase ønskjer likevel å streka under kor viktig det er å få til eit godt trafikkundervisningstilbod til dei eldste ungdomsgruppene i skulen. Dette er ungdom som til vanleg fell utafor all trafikkundervisning, men som det på same tid er svært vesentleg å nå fram til, av di dei er svært utsette i trafikksamang. Det vesle dei har av valfag i skulene er for lite til å vera effektivt haldningsskapande.

Trygg Trafikk rår over mykje undervisnings- og informasjonsmateriell og kan stilla både med materiell og rådgeving overfor

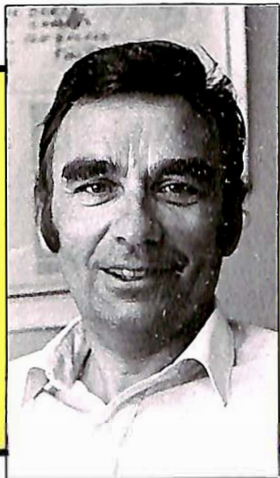
skuler, organisasjonar og foreningar som arbeidet med trafikktryggleik.

Skodespel har synt seg som eit fint verkemiddel i trafikktryggleiksarbeid. T.d. arrangerer TT revyen «Ikke tøfft å være død», som går rundt på skulene i landet no.

Eit anna viktig område er informasjon om sikringsutstyr i køyretoa. Det finst i dag svært mykje godt sikringsutstyr, m.a. til sikring av mindreårige, men Aase har inntrykk av at publikum ikkje har god nok informasjon om kva som finst og kvar ein skaffar seg det.

Trafikktryggleik som organisert verksemd har til kjenneteikn at målsettinga er spreidd på mange etatar og organisasjonar. Både vegvesen, politi og biltilsyn har ansvar for trafikksikring og trafikktryggleik, men som eit sideordna mål; — ei oppgåve dei skal ivareta ved sida av andre. To farar er då til stades, den eine er at ikkje målet vert godt nok ivarettatt av den einskilde etaten, den andre er at ein får konkurranse og overlapping etatane imellom. Ei døme er at når biltilsynet no skal begynne med adferdskontrollar — eit tiltak Aase har stor tru på — er det lett for at ein kjem inn på beitemarkar som politiet til no har definert som sine; — der biltilsynet vil rettleide, vil politiet bøteleggje.

Trygg Trafikk er ein organisasjon med trafikktryggleik som si einaste målsetting, og ho nyt stor tillit hjå publikum og det offentlege. Aase ser det som viktig å arbeida for at etatane ikkje tråkkar i beda til kvarandre, men samarbeider. Han streker likevel under at han tykkjer samarbeidet etatane imellom har betra seg mykje på få år, og han ser fram til oppgåva si med forventning. Vi ønskjer han lykke til i arbeidet!



«Samlet plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Hordaland fylke» skal behandles av Samferdselsstyret i mai.

Formann i fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU), Jens Tveit Aga, opplyser at man har to målsettinger for behandlingen av planen: For det første at flest mulig av de forslag en kommer fram til blir innarbeidet i norsk vegplan, og for det andre at trafikksikkerhetstankegangen blir innarbeidet også i fylkesplanen.

FTU-formann Jens Tveit Aga:

«SINTEF-rapporten et godt arbeidsgrunnlag i trafikksikkerhetsarbeidet»

Grunnlagsdokumentet er en innholdsrik rapport utarbeidet av SINTEF på bestilling fra FTU. Rapporten har en omfattende dokumentasjonsdel og et kapittel med forslag.

Det foreslås bl.a.:

- Utbedring av ulykkespunkt for å forebygge utforkjørings- og møteulykker.
- Differensierte sikringstiltak mot kryssulykker og fotgjenger- og syklist-

ulykker i by- og tettbygde strøk.

- Mer omfattende ulykkesregistrering
- Intensivering av promille- og fartskontroller i helgene og styrking av bemanning ved lensmannskontorene.
- Overvåking og kontroll må suppleres med informasjons- og opplæringsarbeid; – særlig bør en styrke tilbudet til de unge i aldersgruppen 13–18 år
- Økt bruk av informasjons-

kampanjer og distribusjon av materiell, større bruk av massemedia i informasjonen, organisering av klubber, kontaktmøter m.m.

Aga mener rapporten gir et godt grunnlag for videre arbeid, selv om det er nødvendig at forslagene bearbeides på flere punkt. Bl.a. viser han til at den største gevinsten får man ved å sette ressursene inn på ulykkespunktene («black-spots») – fremfor å bygge f.eks. gang- og sykkelveger, som er et av forslagene i rapporten. Bygging av gang- og sykkelveger vil først og fremst gi myke trafikanter en trygghetsfølelse og bedre fremkommelighet, mens sikkerhetsgevinsten her er minimal i forhold til den man oppnår ved andre tiltak.

Rapporten har nå vært ute til høring hos vegvesenet, biltilsynet og politiet, samt skoleverket. Innstillingen fra disse etatene vil så danne grunnlag for den endelige behandling på fylkesplan.

MELDING FRÅ HYTTESTYRET

Etter at Ruth Furhovden nå er gått av med pensjon, skal søknad om leige av hytte meldast til

KRISTINE LEKVE
tlf. 05 - 17 34 51

I hennar fråvær vert søknader handsama av

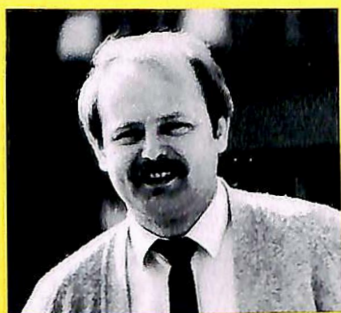
BRITT KIRKØEN
tlf. 05 - 17 34 42

TRYGG TRAFIKK FLYTTER INN PÅ VEGKONTORET

— Arne Aase tilsett som fylkessekretær

Fylkessekretæren for Trygg Trafikk i Hordaland heiter Arne Aase og er 37 år. Før stillinga nyleg vart oppretta, var Hordaland eit av dei få fylka der Trygg Trafikk framleis ikkje hadde fylkessekretær. Fylkessekretæren skal leia organisasjonen si verksemd i fylket, noko som m.a. omfattar samordning av det frivillige trafikksikringsarbeidet, samt informasjons- og opplæringsverksemd overfor skule og media.

Som fylkessekretær skal Aase ha eit nært samarbeid med dei etatane som driv trafikksikringsarbeid og trafikkpedagogisk



Arne Aase kjem frå biltilsynet i Bergen, og har ein lang praksis i trafikkfag og opplæringsverksemd bak seg. Etter sambandsutdanning i det militære, tok han jobb på Haug skule for psykisk og fysisk funksjonshemma i Bærum, kor han var fritidsleiar og instruktør. Deretter virka han som lærar på Sagstad barneskule på Frekhaug i Mæland. Han tok trafikkfagarskolen i Stjørdal i 1973-74 og vart sommaren 1974 tilsett som trafikkfagarskulelærar i Bergen. Han var der i 7 år før han i juli 1981 kom til biltilsynet, kor han har stilling som inspektør. Aase har site som tilsvalgt på biltilsynet i 5 år.

verksemd i fylket, i første hand vegkontoret, biltilsynet, og politiet, og med fylkets trafikksikkerhetsutvalg, som har trafikksesjonen på vegkontoret som sekretariat. Det nære samarbeidet vert understreka ved at fylkessekretæren skal ha kontor ved vegkontoret.

Instruksen for fylkessekretæren er så vid at det i stor mon er opp til den einskilde i stillinga å definera det konkrete innhaldet i verksemda si. Aase har alt begynt samarbeidet med trafikksesjonen og vil konferere med dei andre fylkessekretærene for å få del i deira erfaringar. Ny som han er i stillinga, vil han nødig gjeva til kjenne alt for bombastiske programerklæringar. Meir konkrete planar vonar han å ha etter saminga som han skal inn til i slutten av april. Aase ønskjer likevel å streka under kor viktig det er å få til eit godt trafikkundervisningstilbod til dei eldste ungdomsgruppene i skulen. Dette er ungdom som til vanleg fell utafor all trafikkundervisning, men som det på same tid er svært vesentleg å nå fram til, av di dei er svært utsette i trafikksamang. Det vesle dei har av valfag i skulene er for lite til å vera effektivt haldningsskapande.

Trygg Trafikk rår over mykje undervisnings- og informasjonsmaterieil og kan stilla både med materieil og rådgeving overfor

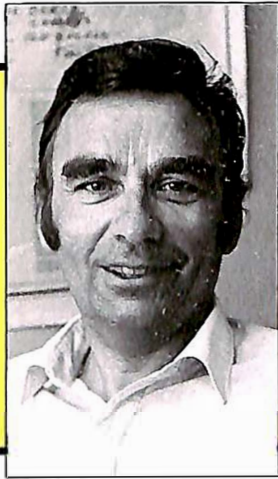
skuler, organisasjonar og foreningar som arbeidet med trafikktryggleik.

Skodespel har synt seg som eit fint verkemiddel i trafikktryggleiksarbeid. T.d. arrangerer TT revyen «Ikke tøfft å være død», som går rundt på skulene i landet no.

Eit anna viktig område er informasjon om sikringsutstyr i køyretoa. Det finst i dag svært mykje godt sikringsutstyr, m.a. til sikring av mindreårige, men Aase har inntrykk av at publikum ikkje har god nok informasjon om kva som finst og kvar ein skaffar seg det.

Trafikktryggleik som organisert verksemd har til kjenneteikn at målsettinga er spreidd på mange etatar og organisasjonar. Både vegvesen, politi og biltilsyn har ansvar for trafikksikring og trafikktryggleik, men som eit sideordna mål; — ei oppgave dei skal ivareta ved sida av andre. To farar er då til stades, den eine er at ikkje målet vert godt nok ivaretatt av den einskilde etaten, den andre er at ein får konkurranse og overlapping etatane imellom. Ei døme er at når biltilsynet no skal begynne med adferdskontrollar — eit tiltak Aase har stor tru på — er det lett for at ein kjem inn på beitemarkar som politiet til no har definert som sine; — der biltilsynet vil rettlege, vil politiet bøteleggje.

Trygg Trafikk er ein organisasjon med trafikktryggleik som si einaste målsetting, og ho nyt stor tillit hjå publikum og det offentlege. Aase ser det som viktig å arbeida for at etatane ikkje tråkkar i beda til kvarandre, men samarbeider. Han streker likevel under at han tykkjer samarbeidet etatane imellom har betra seg mykje på få år, og han ser fram til oppgava si med forventning. Vi ønskjer han lykke til i arbeidet!



«Samlet plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Hordaland fylke» skal behandles av Samferdselsstyret i mai.

Formann i fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU), Jens Tveit Aga, opplyser at man har to målsetninger for behandlingen av planen: For det første at flest mulig av de forslag en kommer fram til blir innarbeidet i norsk vegplan, og for det andre at trafikksikkerhetstankegangen blir innarbeidet også i fylkesplanen.

FTU-formann Jens Tveit Aga:

«SINTEF-rapporten et godt arbeidsgrunnlag i trafikksikkerhetsarbeidet»

Grunnlagsdokumentet er en innholdsrik rapport utarbeidet av SINTEF på bestilling fra FTU. Rapporten har en omfattende dokumentasjonsdel og et kapittel med forslag.

Det foreslås bl.a.:

- Utbedring av ulykkespunkt for å forebygge utforkjørings- og møteulykker.
- Differensierte sikringstiltak mot kryssulykker og fotgjenger- og syklist-

ulykker i by- og tettbygde strøk.

- Mer omfattende ulykkesregistrering
- Intensivering av promille- og fartskontroller i helgene og styrking av bemanning ved lensmannskontorene.
- Overvåking og kontroll må suppleres med informasjons- og opplæringsarbeid; – særlig bør en styrke tilbudet til de unge i aldersgruppen 13–18 år
- Økt bruk av informasjons-

kampanjer og distribusjon av materiell, større bruk av massemedia i informasjonen, organisering av klubber, kontaktmøter m.m.

Aga mener rapporten gir et godt grunnlag for videre arbeid, selv om det er nødvendig at forslagene bearbeides på flere punkt. Bl.a. viser han til at den største gevinsten får man ved å sette ressursene inn på ulykkespunktene («black-spots») – fremfor å bygge f.eks. gang- og sykkelveger, som er et av forslagene i rapporten. Bygging av gang- og sykkelveger vil først og fremst gi myke trafikanter en trygghetsfølelse og bedre fremkommelighet, mens sikkerhetsgevinsten her er minimal i forhold til den man oppnår ved andre tiltak.

Rapporten har nå vært ute til høring hos vegvesenet, biltilsynet og politiet, samt skoleverket. Innstillingen fra disse etatene vil så danne grunnlag for den endelige behandling på fylkesplan.

MELDING FRÅ HYTTESTYRET

Etter at Ruth Furhovden nå er gått av med pensjon, skal søknad om leige av hytte meldast til

KRISTINE LEKVE
tlf. 05 - 17 34 51

I hennar fråvæer vert søknader handsama av

BRITT KIRKØEN
tlf. 05 - 17 34 42

Trafikktal for Lukksundbrua

Lukksund bru vart opna den 4. oktober, og med dette vart Tynes kommune endeleg knytt til fastlandet. Det er sterke regionale interesser som knytter seg til dette prosjektet: som har vore arbeidd med heilt sidan det i 1963 vart etablert eit arbeidsutval sammansett av kommunane i distriktet; Bømlø, Fitjar, Stord, Strandvik, Kvinnherad og Fusa, seinare også Kvam.

Brua gjev store innsparingar i reisetid og transportkostnader både til Bergens-området, indre delar av fylket og øvrige delar av landet.

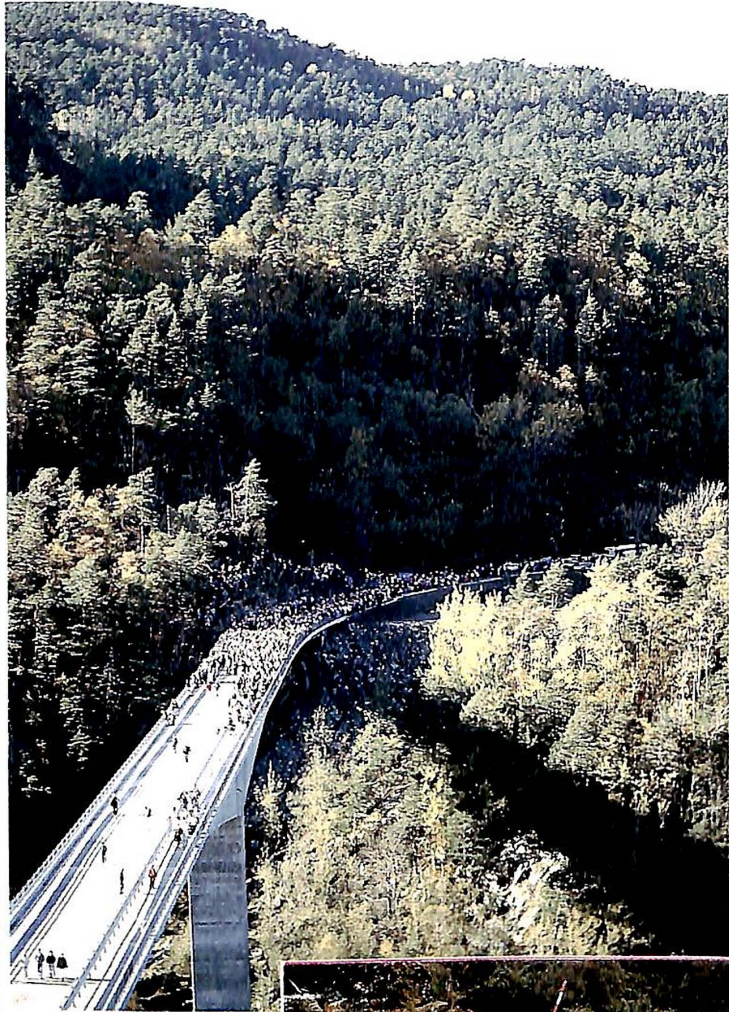
Den nye vegen over Grunnasundet bru til Sundvord skal stå ferdig til sommaren, og når denne vert teken i bruk, vil vegen til Bergen verte 12 km kortare.

Også for den nord-vestre delen av Kvinnherad kommune gjev det nye vegsambandet lettare reis rute til Stord, m.a. med tanke på transport vidare med fly eller båt. Kvinnherad kommune er dessutan knytt til fylkessjukehuset på Stord, og reisetida frå Ølve-Hatlestad-området vert korta kraftig ned.

Trafikkteljingar

For å kartleggja trafikken på det nye Lukksund-sambandet, har vegvesenet oppretta tre tellepunkt i området. To av teljepunkta ligg på Rv 547; — på Stussvik og Lukksund, medan eit tredje ligg på Fv 121 ved Baldersheim, for å registrera ei eventuell trafikkauke når vegen til Sundvord vert opna. Det er Arne Kleiveland ved trafikkseksjonen, planavdelinga som opplyser dette.

På bakgrunn av dei tellingane som til no har vore gjort, kan vi anslå årsdøgertrafikken for 1987 til å verte



«Frå opningsdagen 4. oktober.»

«Synfaring for bruopning: Frå v.: (...), formann i brustyret .. (...), distriktsleiar Arne Wilhelm Epland, oppsynsmann.(...), byggeleiar Tor Arne Thorsen.»



Rv 547 Lukksund	400 køyretøy 1)	Tala for køyretøy er rekna i
Rv 547 Stussvik	350 køyretøy	PBE (= personbil-emingar)
Fv 121 Baldersheim	550 køyretøy	

Sprøyteapparat til vedlikeholdet

Eige utstyr kostar minst

Sprøyting av ugras langs vegkantar, skråningar og grøfter er ei av dei mange oppgåvene for vedlikeholdet i sommerhalvåret. I denne jobben har ein tidlegare for ein del nytta handhelde sprøyteapparatar og dels har ein basert seg på innleigd maskinutstyr, men nå har vedlikehaldsavdelinga satsa på å byggja opp eit eige sprøyteapparat for montering på bil, opplyser avd.ing. *Georg Bye Pedersen* på vedlikehaldsavdelinga. Utstyret er levert av LOG, og Håkon Korsøen i firmaet har vært rådgjevar under oppbygginga. Sprøytemekanismene er av eigen konstruksjon, og monteringa vart utført på vegsentralen i Rådalen. Håkon Olsnes og Olav Sandvik, som hadde arbeidet med oppbygginga, brukte ei drøy veke på jobben.



Frå v.: Olav Sandvik, Håkon Olsnes og Norvald Breivik i diskusjon med verkstadsformann Øystein Rød og rådgjevar Håkon Korsøen frå firmaet LOG.

Utstyret består av ein 2.800 l tank, montert på planet på ein Volvolagbil. Eipumpe som vert drive av hydraulikk-uttaket på bilen, pumper væska fram til 4 dyser som sitt på eit frontmontert regulerbart stag. Dysene kontrolleres frå førarhuset, medan sjølve sprøytingsvinkelen på staget førebels må regulerast manuelt. I tillegg er det uttak for manuell sprøytepestol.

Rimeleg er det også blitt: noko under 35.000 i utstyr og montering, opplyser Bye Pedersen, som ser seg godt nøgd med prøveresultatene etter ein stutt sesongs drift. Løysinga har synt seg klårt billigare enn å kjøpe tenestene eller leige inn utstyret.

Etter dei gode erfaringane forrige sesong, er det nå bestilt 3 slike utstyrseiningar i tillegg. Dei skal stasjoneras på Gjervik, Voss og Stord. Oddaområdet vert òg vurdert, opplyser Bye-Pedersen.

Vi gratulerer med at vegvesenet har vist seg konkurransedyktige på nok eit område!

Ny biltilsynssjef

Den 1. september vart det tilsett ny leiar for biltilsynsavdelinga ved Hordaland vegkontor. Kjell Hasselgren er utdanna ingeniør frå motorlinja ved Bergen ingeniørhøgskule. Sin yrkeskarriere starta hani i 1970 som ingeniør ved biltilsynsstasjonen i Alta. Der heldt han til i to år før han vende attende til Bergen for å arbeida ved stasjonen der. I 1979 vart han seksjonsleiar for kjøretøyseksjonen og året etter stasjonssjef. Så når han no tek over som biltilsynssjef er det med brei røynsle frå etaten sjølv.

— *Kva slags tankar gjer du deg når du no går over frå å ha ansvaret for ein stasjon til å ha ansvar for eit heilt fylke?*

— Det vert jo litt rart å skifte slik. Hordaland fylke er litt spesielt i høve til resten av landet — med ein svær og dominerande stasjon og tre små-stasjonar. På den andre sida skjer jo 90 prosent av arbeidet ved Bergens-stasjonen, slik at det difor framleis vil vera naturleg å engasjere seg mest i arbeidet som vert gjort her.

— *Ei anna side ved det å skifte arbeidsplass slik er at eg no må gå over til å tenkje meir langsiktig; — trekkje opp dei store linene. Dette vert ein meir tilbaketrekt posisjon i høve til arbeidet ved stasjonen, kor eg tok del i det daglege arbeidet og dessutan hadde dagleg kontakt med publikum.*

— *Ja, kan du allereie no røpelitt av kva slags langsiktige planar du har for biltilsynet?*

— I fyrste omgang vert det ikkje aktuelt å koma med noko programklæring, sjølv om eg kjenner biltilsynet godt. Eg må føla meg fram og sjå kva ein kan oppnå frå denne posisjonen. Men eg har jo gjort meg nokre tankar. Eg er mellom anna interessert i å få biltilsynet inn på bana når det gjeld trafikktryggleik. Her må det nytteljving til, og vi må vera viljuge til å sjå på oss sjølve med nye augne

Eg er vidare oppteiken av at vi

skal utvikla oss meir i retning av ein service-etat. Publikum skal kunne koma til oss å få hjelp; dette har dei rett og krav på — dei skal ikkje måtte stå der med lua i handa.

— *Så det gamle synet på dei biltilsynssjefane som einerådande småkongar har du ikkje mykje til overs for?*

— Nei, som sagt bør vi vera ein service-etat som står til teneste for publikum. Eg meiner vi har kome eit stykke på veg her, men framleishar vi mykje vi kan utvikle vidare. Samstundes må vi og syta for at publikum og andre instansar har respekt for oss som fagetat. Vi kan tinga våre.

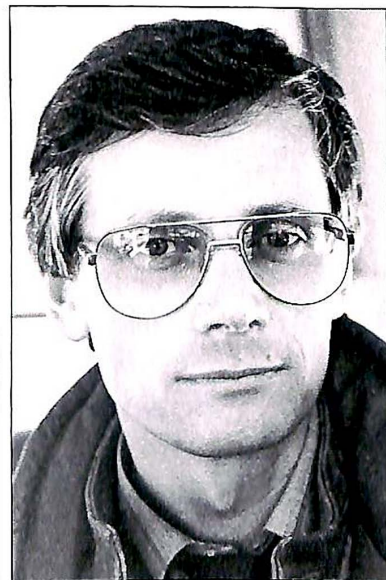
— *Du nemnde trafikktryggleik i stad. Kva kan eigentleg biltilsynet gjera for å få ned ulykkestala i trafikken?*

— For det første må vi meir ut på vegane der ulykkene skjer. I dag er vi i for stor grad ein «ni-til-fire-etat». Men det er ikkje i korttida at ulykkesfrekvensen er høgast. På sikt bør vi difor ut på vegane til alle tider i døgret.

Og når eg seier at vi må vera meir ute på vegen, så har eg ikkje berre i tankane at vi skal kontrollere kjøretøy, men og dei som sit bak rattet. Biltilsynet er i dag den største fagetaten i staten når det gjeld kunnskap om dei som ferdast på vegane bak rattet.

For det andre er eg oppteiken av å betre kontakten mellom biltil-

*Den nye biltilsynssjefen
Kjell Hasselgren.*



synet og andre avdelingar på vegkontoret som jobbar med trafikktryggleik. Det må ei kopling til mellom dei som planlegg og bygger vegane og vi som tek oss av dei som ferdast på dei same vegane. Saman vert vi verkelege fagekspertar utan sidestykkje.

Vi for vår del kan berre avslutta med å ynskje Kjell velkomen til vegkontoret og ynskje han lykke til vidare i den nye jobben.

Tove Karlsen

Mureren som glemte å planlegge

Planlegging av egne arbeidsoppgaver er viktig ikke bare av effektivitetshensyn, men kan også være avgjørende for sikkerheten under utføring av arbeidet. At manglende personlig planlegging lett kan få svært dramatiske konsekvenser, blir overbevisende dokumentert i nedenstående lille epistel. Den er innsendt av Jostein Waage og sakset fra Norsk Bedriftshelsetjeneste, som igjen har sakset den fra Falconbridges bedriftsorgan Falcon. Opprinnelig sto den å lese i et engelsk tidsskrift...

(Redaksjonen går ikke god for sannhetsgehalten i stykket).

Til verneingeniøren!

Jeg vil med dette svare på en forespørsel om nærmere opplysninger angående pkt. 3 i min skademelding. Jeg oppgir «dårlig planlegging» som årsak til ulykken. Du sier i ditt brev at jeg bør forklare mer fullstendig og jeg håper derfor at følgende detaljer vil være tilstrekkelig:

Jeg er murer av yrke. På ulykkesdagen arbeidet jeg alene på taket av et 5-etasjers nybygg. Da jeg var ferdig med jobben, oppdaget jeg at jeg hadde ca 200 kg murstein til overs. I stedet for å bære steinen ned for hånd, bestemte jeg meg for å fire steinen ned i en tønne ved hjelp av talje som, heldigvis, var satt fast i bygningen i 5. etasje.

Etter å ha sikret tauet nede på bakken, gikk jeg opp på taket, svingte ut tønna og la steinen oppi. Så gikk jeg ned på bakken igjen og løsnet tauet samtidig som jeg holdt det fast for å sikre en sakte og pen firing av de 200 kg med stein. Som du vil se av

pkt. 11 i skademeldigen, er min vekt 60 kg.

På grunn av overraskelse ved plutselig å bli rykket opp i lufta, mistet jeg selvkontrollen og glemte å slippe tauet. Selvfølgelig fór jeg nokså fort opp langs bygget.

I nærheten av 2. etasje møtte jeg tønna som fór nedover med en like imponerende fart. Dette forklarer kraniebruddet, de mindre skrammene og det brukne kragebeinet som var nevnt i skademeldingens del III.

Bare noe forsinket fortsatte jeg min hurtige oppstigning og stoppet ikke før 2. ledd av fingrene på høyre hånd satt inne i talja som er nevnt i 2. avsnitt av dette brevet.

Heldigvis hadde jeg på dette tidspunkt gjenfunnet min åndsnærværelse og klarte å holde fast i tauet til tross for den pinefulle smerten jeg nå begynte å kjenne.

Men tønna med stein traff bakken omtrent samtidig — og bunnen falt ut av tønna. Fri for vekten av mursteinen veide tønna nå ca. 20 kg.

Jeg viser igjen til min vekt nevnt i pkt. 11. Som du sikkert kan forestille deg, startet jeg nå en hurtig nedstigning langs bygningen.

I nærheten av 2. etasje møtte jeg tønna som var på vei opp. Dette er grunnen til de 2 ankelbruddene, den brukne tanna og de alvorlige riftene i beina og underkroppen.

Her begynte lykken å snu seg noe. Sammenstøtet med tønna så ut til å ha sinket meg såpass at dette begrenset skadene da jeg falt oppi haugen med murstein og heldigvis brakk kun tre ryggvirvler.

Dessverre må jeg rapportere at da jeg lå der i smerte på mursteinshaugen, ute av stand til å bevege meg og mens jeg betraktet den tomme tønna 5 etasjer over meg, ble jeg igjen åndsfraværende og slapp dermed tauet

Frå side 17

VETERANBIL...



sparkling, sliping, sparkling, sliping og atter sparkling og sliping, var det etterhvert temmelig nedstøvet, men da var også lakkeren fornøyd.

For å være på den sikre siden, valgte Thorstein en lys beige farge på lakken, men etter å ha sett resultatet av grunnarbeidet, ser han at han nok trygt kunne ha våget seg på en skinnende svart overflate.

— Monteringsarbeidet startet straks lakken var tørr, med lykter, nytt ledningsnett, nye vinduer i ny innpakning og svært mye mer... Ensadelmaker fra Stamnes restaurerte setene til «proff» stand med møbelstoff som jeg fikk tak i fra Tyskland. (VegI Vest's redaktør, som har hatt gleden av å prøvesitte setene, kan skrive under på at komforten er fortreffelig! — red. anm.) Nytt taktrekk fra USA, kjøpt i metervis, ble fasongsydd av naboen, velour på innerpanel og dører ble kjøpt hos KIM og påsydd metalassé av svoger. Resultatet ble til slutt en lun og koslig kupé...

Restaureringen har vært en lang og omstendelig prosess, og planlagte tidsrammer har blitt overskredet mer enn en gang. Etter at han en gang tapte en flaske whisky på veddemål, har Thorstein lært å uttale seg i meget forsiktede vendinger med hensyn til ferdigstillingstidspunkt. Men han begynner da å se enden på det: Endel etterarbeid står naturligvis igjen. — Men «til sommeren» skal den rulle på veien med skinnende ny lakk, og da kan dere høre rumlingen fra V8'eren! lover Thorstein med stjerner i blikket, og drømmer om en ferie nedover i Europa bak rattet i sin Ford de Luxe 1941....



Mange gangbruer i Hordaland er skadde — meir og mindre alvorleg. Her er ei bru over Rv. 554 mellom Rådal og Flesland. Foto: E. Rønvik.



Skilting av høgde i tunnelar og andre byggverk enn tunnelar

I siste utgåva av Veg i Vest hadde juridisk seksjon ein artikkel om erstatning ved skade på fast eigedom valda av ukjent køyrety.

Ei rekkje av desse skadene kjem som følgje av at det er nytta for høg last. Eksempel på dette kan vera skade på gangbruer og installasjonar i tunnelar. Ei aktuell sak i denne samanheng er skaden på gangbrua på riksveg 555 ved Nygård på Laksevåg. Denne saka vil utløysa eit stort erstatningskrav, som vil bli fremja mot trygdelaget til køyretyet. Saka kunne imidlertid lett fått alvorlegare følgjer dersom det hadde vore folk på gangbrua då uhellet skjedde

Med heimel i vegtrafikklova er det gitt reglar for køyrety når det gjeld *breidde*, *lengde* og *vekt*. Reglar om dette finn ein i køyretyføresegnene, som imidlertid ik-

kje ar reglar om *høgdebegrensing*.

I Noreg er det ikkje generell høgdebegrensning på køyrety, herunder last.

På vegnettet har vi imidlertid ei rekkje tunnelar, viadukter og gangbruer, noko som fører til ei faktisk høgdebegrensing.

Med heimel i vegtrafikklova er det gitt føresegnar om offentlege trafikkskilt. Vi har her reglar om skilting av tunnelar og andre byggverk enn tunnelar.

For tunnelar og andre byggverk enn tunnelar er det etter vegnormalane lagt opp til at fri høgde over vegbanen skal vera på 4,5 m. Dersom høgda er større enn 4,5 m skal det ikkje nyttast skilt om høgdegrense. Skilt nr. 314 — høgdegrense — er eit forbodsskilt for køyrety, inklusiv last, og skal nyttast når fri høgde er

mindre enn 4,5 m. Når det gjeld nærare reglar for bruksområdet for skilt nr. 314 viser vi til handbok 050 for Statens vegvesen, Trafikkavvikling, side 98-99.

I samband med planlegging av køyrerute for transport må det kontrollerast at ein ikkje kjem i konflikt med høgdebegrensingane (tunnelar og andre byggverk enn tunnelar). Materieell som viser høgdebegrensingar på vegnettet kan ein få ved å venda seg til vegkontoret eller vegstasjonane.

Vegvesenet gjev ikkje dispensasjon frå høgdebegrensingane. Dersom ein *må* nytta høgare last enn høgdebegrensingane viser, og det er mogleg å ta seg fram ved å nytta midfeltet i vegbanen, kan ein ta kontakt med *politiet* for å få politieskorte, jfr. vegtrafikklova § 9. Politiet må då følgja transporten i kvart tilfelle, og det seier seg då sjølv at det berre er ved enkelttransportar at høgdebegrensingane kan fråvikast

Det er ein klar tendens til auke i antall erstatningssaker som referer seg til skade på installasjonar på vegnettet som følgje av at det er nytta for høg last. I tillegg til at desse skadene kan føra til alvorlege situasjonar for trafikken på vegnettet, medfører det mykje ekstraarbeid i form av administrasjon for vegvesenet.

Ein kan så spørja kva som eventuelt kan gjerast for å løysa dette problemet?

Å utrusta vegnettet slik at ein hadde fri høgde på minimum 5 meter synest ikkje vera ei aktuell løysing. Med dei løyvingane vi årleg har til vegbygging vil det enno gå mange år før vi kunne nå ei slik eventuell målsetjing. Dersom tungt lasta køyrety/vogntog blir

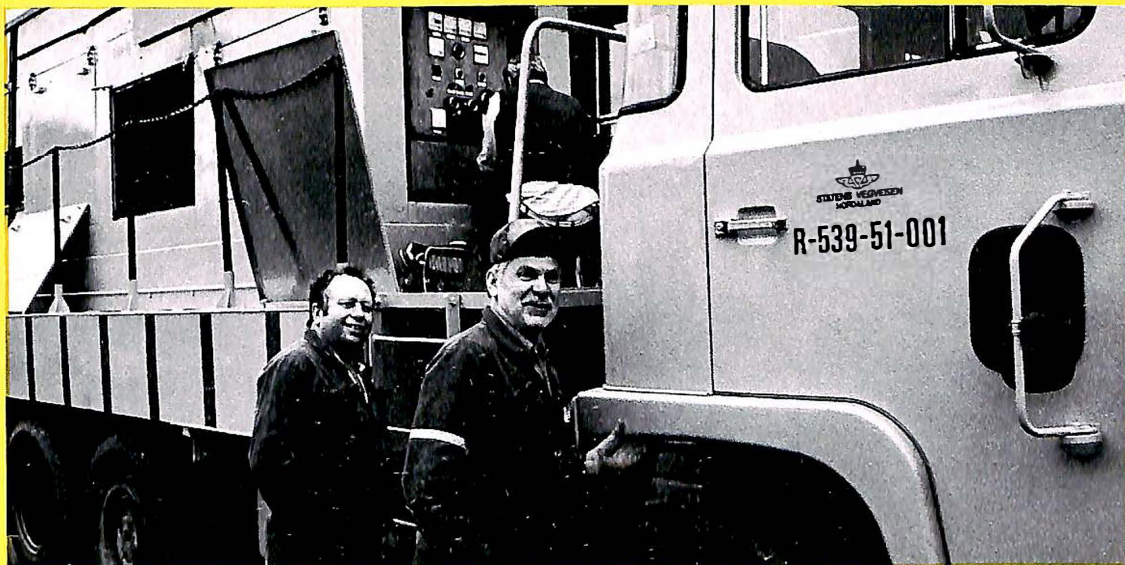
altfor høge vil det dessutan gå ut over stabiliteten, med fare for velt.

Ei mogleg løysing på problemet kan vere eit strengare reaksjonsmønster ved brot på høgdebegrensingane. Slik situasjonen er i dag med ingen generell høgdebegrensing på vegnettet, blir det først reagert frå biltilsyn/politi når uhellet er skjedd og veginstallasjonar er påført skade.

Transportørane kan idag kalkulera med at det ikkje er fare for reaksjonar frå biltilsyn/politi dersom det ikkje skjer uhell. Det burde kanskje vore innført ein generell regel om høgdebegrensing, på same måte som når det gjeld breidde, vekt og lengde på køyrety. Først då kan biltilsyn/politi

føreta ein effektiv førebyggjande kontroll når det gjeld høgdebegrensingane.

Det har vore vurdert innføring av ein generell høgdebegrensing på 4 m, slik det i dag er innafor EF. For Hordaland kunne vi gjerne tenkt oss ei generell høgdebegrensing på 4 m, då vi har svært mange og lange tunnelar med maks. denne høgda. Det vil likevel ikkje vera uproblematisk å gå inn på ei slik regulering, då maskintransportar på maskinhen-gjarar som i dag køyrer med generell dispensasjon frå vegetaten, har ei høgde på mellom 4,20 m – 5,00 m. Ei generell høgdebegrensing på 4,0 m vil utløysa ei rekkje dispensasjonssøknader.



Rolf Ramslid og Gunnar Rogne foran ein supply-bil som er oppbygd på vegsentralen. Bak: Bjørn Fjæra (med ryggen til).

Forsyningsbil for tunnelriggar

Ein forsyningsbil som skal forsyna tunnelriggane med strøm og vatn er nyleg oppbygd på verkstaden i Rådal og vart overlevert til tunnelseksjonen den 21. april. Fram til no har ein løyst forsyningsproblema kvar for seg, og ein slik kombinert pakke har difor

lenge vore sakna. Reiskapen er bygd opp på eit Scania-chassis frå ein utrangert lastebil. Prosjektering og bygging har tatt 2 månader og arbeidet har i alt kosta 250.000 kroner. Strømaggregatet er montert oppå chassiset og i ramma ligg det ein 6000 l vasstank.

Framme har ein montert ein hydraulikkdreven trommenl med 200 m slange.

Oppbygginga har skjedd i samarbeid med tunnelseksjonen og prosjektansvarleg har vore mekanikar Rolf Ramslid.

Oss pensjonistar i mellom

Ein del av oss har vore so heldige å fenge vore med på pensjonistkurs og seinare pensjonistsamkome og tur no i haust i slutten av oktober. Me tykkjer dette er eit fint tiltak av vegkontoret og er svært takksame for det.

Men kva med eit lag for pensjonistane? Det kan vera positivt å møtast av og til. Sjølsagt måtte me ta kostnadene med dette sjølve, men at vegkontoret måtte ta litt av styringa.

Eg nemnde dette for Anna Maria Måge sist me var samla, og ho meinte dette var noko som me kunne arbeida litt med. Skulle dette vera av interesse, vil eg oppmoda pensjonistane om å gjeva eit lite vink om det til vegkontoret.

**Med helsing
Magnar Horvei**

VEG I VEST sender oppmodinga vidare. Dersom det syner seg å vera interesse for eit slikt tiltak, vil vegkontoret sikkert vera vilju-

ge å hjelpa til med tilretteleggjing o.l. ved slike arrangementer.

Nedanfor viser vi bilete frå siste pensjonistsamkome.



Avskil med vegmeisteren i R-3 på Voss



30. januar var det vegmeister Martin Sørensen sin tur å ta steget over i pensjonistenes rekkjer, etter nærare 52 år i vegvesenet.

27. januar vart dette markert med ei tilstelning på Park Hotel på Voss for innbedne medarbeidarar. Mange var det som helsa Sørensen med både gåver og godord. Olav Lundstad leia bordsetet og gav eit tilbakeblikk over Sørensen si yrkesaktive tid. Vegsjef Martinsen gav Sørensen god attest og takka for innsatsen gjennom alle år. Ikkje minst understreka han den store innsatsen Sørensen hadde vist i samband med sammenslåinga av vegmeisterområda og det resultat som var oppnådd.

Det var elles taler og helsingar frå vedlikehaldssjefen, oppsynsmannsforeningen, arbeidsmannsforbundet og andre kollegaer og

medarbeidarar. Sørensen kvitterte i kjent stil med den eine gode historia etter den andre.

Martin Sørensen er fødd på Askøy 12. februar 1919. Han byrja i arbeid 1. mai 1935 på Askøy, men det meste av tida har han tilbragt i indre del av fylket. Han har vore innom det meste både på anleggs- og vedlikehaldssida. I tida 1960-68 var han lastebil- og brøytesjåfør i Eidfjord og på Hardangervidda. Dei siste 19 åra har han vore i oppsynet i vedlikehaldet. Han vart vegmeister i Odda i 1970 før han overtok som vegmeister i Norheimsund 1. januar 1977. Dei siste åra har han vore leiar for det store vegmeisterområdet R-3 med hovudkontor på Voss.

Vi ynskjer Martin Sørensen tillykke med pensjonisttida!

Arne W. Epland

LEGEBUSSEN I RUTE



Frå v. verneleiar Bjørn Langedal, sjukepleiar Eldbjørg Nilsen, konsulent Anna Maria Måge og bedriftslege Jostein Waage foran sitt nye rullande kontor.

Bedriftshelsetenesta har som vel dei fleste ansatte har merka, begynt å lea på seg. Ikkje at dei har vore særskilt passive før, men no er røyrsla merkbar. Dei fleste i utedriften har truleg alt stifta bekjentskap med det nye rullande legekantoret som vart opna omkring nyttår: «Legebus- sen» vart levert ved vegkantoret

den 13. november, og i januar starta han på dei første vitjingane omkring i fylket. Sunnhordlendingane var dei første som fekk stifta bekjentskap med nyskapingen, deretter fulgte turen til Odda, Voss og Nordhordland. Anlegga i Bergensområdet vart tatt mellom dei andre turane.

— Vernepersonellet ved veg-

kantoret er og med på turane, slik at ein kan ta arbeidsmiljøbefaringar samstundes med helsekontrollar, opplysar bedriftslege Jostein Waage.

— Det er sjukepleiaren som har hovudansvaret ved desse kontrollane; legekantoret vart tatt når det vart naudsynt. Det er meininga at alle arbeidsplassar i fylket skal ha besøk av bussen annakvart år, seier Waage, som tykkjer ordninga fungerer bra til no.

For å auka utnyttinga av bussen vart det no undersøkt om andre etatar m.v. vil ha behov for ein slik mobil legeteneste, slik at bussen eventuelt kan leigast bort i periodar.

Frå side 11

Prosjekt mask...

Det er om å gjera å få dei fram i dagen så dei kjem til nytte i det praktiske arbeidet. Vi må difor gje den einskilde større ansvar og større handlefridom. Den som er nærast til problemet er best i stand til å løyse oppgåva, forutsett at han har målet klart for seg og rår over dei naudsynte ressursar.

— *Kva gjer avdelinga for å få dette til?*

— Vi arbeider med kursopplegg for å skolere formenn, oppsynsmenn og mekanikarar i den nye leiingsformen. Stikkord her er målstyring og delegering. Vi burde og ha gjennomført dette på maskinførarsida, men det er i verk-

staddrifta vi lettast kan få det til, av di vi der rår over folka våre sjølv.

Fagleg satsar vi mykje på videre- skoling. Vi tar i år fatt på eit nytt opplæringsprogram for maskinførarar.

I maskinvedlikehaldet prøver vi å effektivisere styringa og betre analysemetodane. Vi tek i bruk EDB og tilstandsrapportering, m.a. for å få betre vurderingsgrunnlag til å skifta ut maskinene på eit økonomisk riktig tidspunkt.

Vi prøver og å styrke samarbeidet og kommunikasjonen i alle ledd, og vi trur at møtesystemet vårt er ein god reiskap til dette.

— *Med bakgrunn i det du nå har sagt - korleis vurderar du framtidssiktene for maskindrif- ta i vegvesenet.*

— Det kjem an på kva rammer

vi får å arbeida etter. Dersom vi i nokre år ikkje får fornya maskinparken hurtigare enn rammene til- seier for 1987, kan maskinparken verte redusert til bort imot det hal- ve innan fem år.

Dette vil få store konsekvensar for bemanning, driftsbygningar og administrasjonen, som også må reduserast tilsvarande, skal vi få ein tilfredsstillande økonomi for den maskinparken som blir att.

Vi voner likevel vi skal klare å snu denne utviklinga, slik at vi kan oppretthalda den maskinparken som er riktig ut frå økonomiske — og beredskapsmessige tilhøve.

DRIFTSÅRET...

engasjement på dette området i 1986. Eg trur det er liten tvil i leiinga om at dette er eit godt prosjekt som m.a. har vore sterkt medverkande til at vi, på tross av dei store vanskane i 1986, har makta å løysa dei fleste av oppgåvene og halda på største delen av det framifrå personalet vi har ved Hordaland vegkontor.

Konkrete resultat:

— Hovudregistra og ei rekkje fagregistre som vil utgjera rygggraden i databasesystemet ved vegkontoret verkar no betre etter kvart. Eit synerteam har gjeve eit vesentleg bidrag her vedk. fagregistre/rutiner for avleveringsforretning for nyanlegg.

— Sakshandsaminga ved nytilsetjing av personell går no raskare enn før. Eit synerteam har utarbeidd nye rutiner her.

— Eit synerteam arbeider med å få til ei ordning med barnehage for tilsette ved vegkontoret.

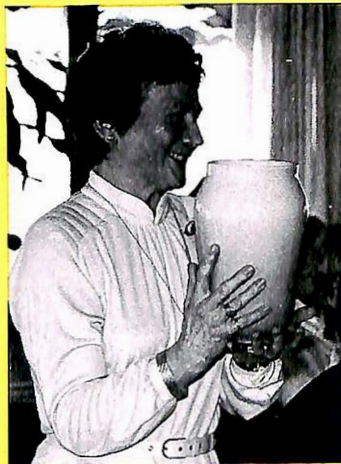
— Tiltak for å betre arbeidstilhøva for oppsynet blir vurdert av eit nyleg nedsett synerteam med frist 1.7. 1987.

— Eit prøveprosjekt vedk. maskindrifta for 1987 er starta opp. Resultatet får venteleg stor verknad for vegvesenets maskinpark på konkurransebasis i tida frametter. Eg vil her visa til eigen artikkel i bladet.

Ved sida av desse konkrete sakene vil eg nemna fleire tilhøve som frå min synsvinkel stadig synes å bli betre. Vi har lite uro på arbeidsplassane i drifta og mellom dei ymse avdelingane på vegkontoret. Det er ein open tone i drøfting av problemstillingar og større forståing for at løysing av *medarbeiders* problem i mange høve også fører til løysing av *eigne* problem på sikt. Har ein forståing for dette, er det ofte kort veg til semje om ei prioritert rekkjefølgje av problemløysinga.

Ein del tilsette ved biltilsynet og ved administrasjonsavdelinga har vel til tider hatt ei kjensle av at det er fokusert sterkt på den tekniske sida ved vegkontoret dei

Ruth Furhovden går av med pensjon: Fra regnskapsseksjonen går de av med overskudd, styrke, inspirasjon og motivasjon når de er 67!



RUTH FURHOVDEN bestemte seg for at hun fra 1. mars i år, (overraskende nok, vil vel mange si) ville bruke tid og krefter på andre gjøremål enn regnskapsseksjonen. Men som den bestemte dame hun er, forstod vi at overtalelseskunst for å få henne til å fortsette utover aldersgrensen — skal vi si 10-15 år til — ville være til ingen nytte.

Fru Furhovden begynte ved

seksjonen i 1959. Fra 1962 ble hjemmets plikter hennes arbeidsfelt. Hun begynte igjen ved vegkontoret i 1969 og har siden vært kontinuerlig engasjert med seksjonens arbeidsoppgaver.

Som leder for regnskapsseksjonens del II (materiell, entreprenørarbeider, eiendomsstatninger m.v., driftsoppfølging), har fru Furhovdens engasjement, iver, humør og vilje til samarbeid vært en viktig inspirasjonskilde for seksjonen. Såvel driftsavdelingene på vegkontoret, utedriften og øvrig personale har kunnet erfare hennes imøtekommenhet og faglige dyktighet.

Hosstående bilde taler vel egentlig for seg selv. Dersom vaset står som symbol på framtiden, er det ingen tvil om at hun har et sikkert grep på den. Vi har grunn til å tro at den vil blomstre i lang tid framover.

Regnskapsseksjonen vil ta ke en kjær venn, iherdig og dyktig medarbeider og ønske henne lykke til med sine nye engasjement i framtiden.

seinaste åra og mindre på deira løns- og arbeidsforhold.

Eg har forståing for dette. Vi må likevel vere viljuge til å sjå heile vegkontorets funksjon i høve til dei oppgåvene vi skal løysa til ei kvar tid, og er det delar av vegkontoret som ikkje fungerer på linje med resten, så må dette få høgaste prioritet. I dag gjeld det teknisk personell ved vegkontoret, i morgon kanskje andre sektorar/avdelingar.

Etter ei slik oppsummering av

driftsåret 1986, sit kanskje nokon att med ei kjensle av motløysse for framtida. Eg trur ikkje det er grunnar for det. Det er teikn som tyder på at personellstoda kan betra seg i nær framtid. Vi har møtt forståing i Vegdirektoratet når det gjeld oppsynets rekruttering og arbeidsforhold. Innsatsviljen er på topp både på kontoret og ute i felten, og i det heile er det ingen grunn til å henge med hodet sjølv om utfordringane er av skikkeleg storleik.

Saksbehandlarkurs med eksamen

Det femte saksbehandlarkurset i vegvesenet vart avslutta i februar etter eit halvt år med regelmessige samlingar. Dei 24 deltakarane var med på ialt 6 samlingar over 2-3 dagar. Samlingane omfatta 84 undervisningstimar og mellom desse hadde ein gruppearbeid med i alt omlag 30 timar. I tillegg kom heimeoppgåver og sjølstudier.

Nytt med dette siste kurset var at deltakarane gjekk opp

til ein individuell 5 timers eksamen.

Hovudoppgaven her var ein konkret forvaltningssak som kandidatane skulle ta stilling til og gjere framlegg om vedtak. Det vart satt krav både til skjønn og lovkunnskap, samtundes som meir formelle si der som formuleringsevne og kunnskap om handsamingsreglar og organ heller ikkje vart neglisjert. Ellers fekk kandidatane rikeleg høve til å de-

monstrere kunnskap om kva lovar og paragrafer ein må slå opp i for å gje svar på ulike spørsmål, og kjennskap til arbeidsmiljølov, personalforvaltning og rekneskapsystem vart og testa.

Alle klarte seg bra igjennom prøven, og det var ein sams oppfatning at kunnskapskrava var rimelege, men at tida vart knapp. Deifleste sat til siste minutt og det var ikkje fritt for at lufta vart litt tung og klam mot slutten. Og då smakte det jo ekstra godt å kunne slå seg litt laus om kvelden i den hyggjelege atmosfæren på Solstrand.



Nye oppgåver for verkstadene

Verkstaddrifta er i ferd med å orientera seg mot nye oppgåver i tillegg til reint vedlikehald og reparasjonsarbeid på maskinane. M.a. vil oppgåvene på elektroside auke i åra som kjem — men også oppbyggingsoppgåver som sveising av stålkonstruksjonar til ferjekaiar m.v. er blant dei oppgåvene som er nærliggjande; — ved å nytta ledig kapasitet får ein ofte rimelege og gode løysingar.

Her er Gunnar Rogne og Ola Kreken på Vegsentralen i Rådal i gang med å sveisa saman ein bufferkonstruksjon til ferjekaien på Valestrand.

Databasert...

Det har tatt maskinavdelinga nærare to årstid å koma fram til eit EDB-system dei trur seg tjent med. Det største problemet i denne perioden har vært å avsetje nok tid til systemplanlegging og samarbeid med systemleverandøren, Offshore Computer Services (OCS) på Kokstad.

— Sjølv om framdrifta difor har vore svakare enn vi hadde forutsatt, har det vorte lagt ned svært mykje arbeid i prosjektet frå dei to som i hovudsak har drive med det. Utgangspunktet for prosjektet var eit ferdig system som var utvikla for offshore-industrien, men vi har etter kvart fått til så mange endringar i systemet at resultatet har vorte eit system som svarar til dei særigne tilhøva for vegvesenet, seier Åsmund, som og lét vel over samarbeidet med datafirmaet.

Låge kostander

Kostnadene i systemutviklingsfasen har vore rundt 300.000, eige arbeid iberekna. Av dette har Vegdirektoratet betalt 100.000 til prøveprosjektet.

I tillegg kjem utgifter til registreringsarbeid og datautstyr.

Kostnadene med dette prosjektet må kunne karakteriserast som rimelege. Det har vist seg at bedrifter som har innført slike system i vedlikehaldsstyringa, ofte har betalt millionar for system av tilsvarende kvalitet. Erfaringane tyder og på at den løysinga Hordaland har valt — å basera seg på eit ferdig system som ein tilpasser trinn for trinn, fell rimelegare enn å utvikle systemet heilt på eige hand eller få det «skreddersydd» frå systemleverandøren.

Siste om røyking:

Nå oppfordres flest mulig til å røyke mest mulig for å avhjelpe krisen i folketrygdens budsjett i den eldre-bølge som nå forventes.

Pater Familias

Personalnytt

Nye medarbeidarar

Rune Solheim	oppsynsmann	anlegg
Andreas Østlund	oppsynsmann	anlegg
Arne Stusdal	fagarb.	nordre distr.
Olav B. Aga	spes.arb.	indre distr.
Ole Rune Svingen	spes.arb.	indre distr.
Øyvind Seljestad	spes.arb.	indre distr.
Kåre Viveli	spes.arb.	indre distr.
Jan Egil Juvik	spes.arb.	midtre distr.
Reidar Kleiveland	spes.arb.	indre distr.
Helge Ramberg	spes.arb.	midtre distr.
rond Klafstad	spes.arb.	midtre distr.
Christ. Austrheim	fagarb.	midtre distr.
Arnfinn Tesdal	spes.arb.	søndre distr.
Sigmund Bøe	spes.arb.	søndre distr.
Inge Waage	spes.arb.	søndre distr.
Dag A. Haugland	spes.arb.	søndre distr.
Helge Nordtvedt	spes.arb.	søndre distr.
Kjell Høysæter	spes.arb.	oljejr.
Aud W. Berntsen	kont.fullm.	anlegg
Ingrid Dagestad	kont.fullm.	anlegg
Lasse Austestad	kont.fullm.	anlegg
Glenn O. Kolberg	kont.fullm.	anlegg
Anneli Øvrebø	kont.fullm.	anlegg
Steinar Sævdal	kont.fullm.	anlegg
Turid Klementsens	kont.fullm.	anlegg
Rune Solemdal	mek. m.fagbr.	
Ståle Holmås	mek. m.fagbr.	
Randi Djonne	kont.fullm.	

Endringar

Odd Hauge	oppsynsmann	maskin
-----------	-------------	--------

Slutta

Arvid Andresen	oppsynsmann	anlegg
Tor M. Birkeli	oppsynsmann	anlegg
Sveinung Hovland	oppsynsmann	anlegg
Øystein Kolaas	oppsynsmann	distr.lab
Martin Sørensen	vegmeister	vedlikeh.
Lars Taraldsen	oppsynsmann	anlegg
Kåre Dahle	oppsynsm.ass.	vedl.h.
Marianne Rød	oppsynsm.ass.	anlegg
Jon Thomassen	oppsynsm.ass.	anlegg

50 år

Kirsten Kårbø	Søfteland	FØDD
Torgeir Tislevoll	Fitjar	16.10.36
Odd Steine	Voss	09.02.37
		25.03.37

50 år

Johannes Røen	Årland	05.04.37
Oddvar Aarevoll	Loddefjord	06.04.37
Ane S. Bjugan	Odda	15.04.37
Karl T. Pharo	Mathopen	21.05.37
Jan Johannesen	Knarrevik	13.06.37
Jan Ahlsen	Røldal	25.06.37

60 år

Ragnvald N. Berland	Rosslund	18.02.27
Hermann Svåsand	Jondal	19.02.27
Bjarne Johan Mo	Modalen	27.03.27
Alv Nilsen	Tysse	28.03.27
Olav Bakke	Ytre Laksevåg	18.04.27
Kristine Lekve	Rådal	12.05.27
Gunnvald Søreide	Storebø	16.05.27
Sverre Borge	Haus	25.05.27
Kåre Birkeli	Rådal	26.05.27
Odd Furebotten	Solheim	06.06.27
Arne Sværen	Eikelandssosen	09.06.27
Donald Pedersen	Søreidgrend	21.06.27
Sigurd Åsen	Uskedal	24.06.27

Pensjonistar

John Brekke, Birger Fenne, Hans Haug, Asbjørn Hauge, Gunnar Hel-
le, Monrad Knarvik, Ivar Kårdal, Sverre Sjøtun, Sverre Skatun, Hen-
rik Tveit, Anfinn Trellevik, Lars A. Vinje.

Takk

Eg takkar Hordaland vegkontor
for blomehelsinga til min
60-årsdag.

**Helsing Ragnvald Berland,
5112 Rosslund**

Takk for blomehelsinga til min
60-års dag.

Helsing Alv Nilsen

Det var gildt å få helsing og blo-
mar frå Hordaland vegkontor til
min 60-årsdag. Plantene i blome-
korga er enno i god trivnad og
ser ut til å overleva. Takk for at
de hugsa dagen min.

Helsing Norvald Breivik

Takk for blomane til min
50-årsdag.

Helsing Rasmus Veland

Minneord

om maskininstruktør Ragnvald Hatlelid

(30.01.29 — 24.08.86)

Vår maskininstruktør Ragnvald Hatlelid døydde brått og uventa den 24. august i fjor, berre 57 år gamal. Hatlelid vart tilsett i november 1945 og hadde altså vore over førti år i vegvesenet si teneste då han gjekk bort. Stillinga som maskininstruktør fekk han i byrjinga av 70-åra, og før dette var han m.a. gravemaskinførar.

Os kyrkje var fullsett ved gravferda; mange var dei — både verner, kjende og kolleger, som ville gjeva han si siste helsing. Arbeidskameratane ved Rådal vegsentrall la ned krans på båra, og vi bringer her helsinga deira:

Kjære Ragnvald

Me er samla her i Os kyrkje for å seiatakk og far-vel til vår gode arbeidskamerat gjennom mange år. Det var alltid smil og ein frisk vind der du var; ditt gode humør og din lette måte å vera på verka på oss alle. Me vart i godt humør når du kom innom for å slå av ein prat i kvardagsstrevet.

Frå arbeidskameratane i Rådal vert desse blomane lagt på båra di med takk for godt samarbeid. Fred med minnet ditt.

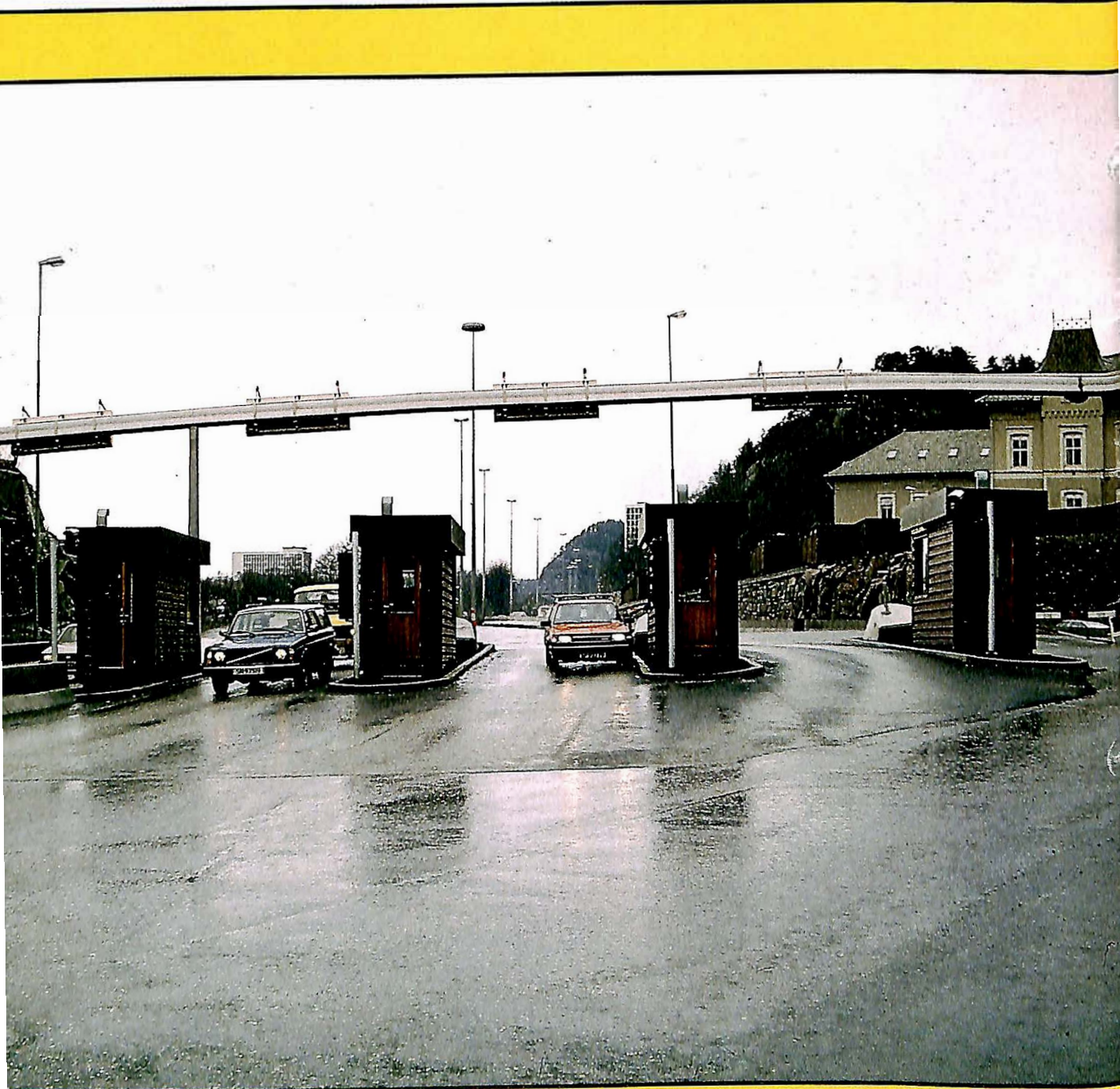
Redaksjonen seier seg leie for at denne helsinga kjem først no, grunna forsinka utgjeving av bladet.

C

MASSEKORSBÅND

Returadresse:

Hordaland vegkontor
Postboks 3645
5033 Fyllingsdalen



Utgitt av: Hordaland vegkontor, postboks 3645, 5033 Fyllingsdalen