



# VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN I HORDALAND



NR. 3 - 15. NOVEMBER 1987 - ÅRGANG 11



Nr. 3 - 1987  
Årgang 11

**REDAKTØR:**

Ragnhild Øverland Arnesen

**REDAKSJONSRAÐ:**

Josef Martinsen

Oddbjørn Lynghammer

Per S. Myhren

Finn Gulbrandsøy

Carlo Jakobsen

Helge Haukeland

Opplag: 2.500

**UTGJEVAR:**

Statens Vegvesen, Hordaland

Postboks 3645

Spelhaugen 12

5033 Fyllingsdalen

tlf. 17 30 00

**Framsidedeilete:**

Innsjurt i tube 1 Fløyfjellet

Foto: Marita Aarekol,

Mediapartner A/S

**Baksidedeilete:**

Nyevegen nærmar seg Evanger

Foto: Thorstein Haugen

**Redaksjonelt arbeid:**

Publicity Vest

Lay-out, sats og trykk:

BT / J.W. Eides Trykkeri

Ettertrykk av illustrasjonar

er ikkje tillat utan

samtukke frå

Hordaland Vegkontor

# «Redaktøren har ordet»

«Veg i Vest» skal framleis komme ut fire gonger i året, om nokon skulle vere i tvil om det. Bedriftsbladet vårt og andre interne og eksterne informasjonstenester har vore oppe til drøfting i ulike organ den siste tida. Ei rundspørjing i sommar kunne stadfeste det vi alle eigentleg trudde, at det er stor interesse for avisa mellom dei tilsette og at dei fleste av oss ønskjer å halde på Veg i Vest som internt informasjonsorgan.

I tråd med dette kjem no nummer 3, av ulike årsaker noko seint i høve til det planlagde programmet. Vi reknar med å få ut eit nummer til før jul. Denne hausten er vi avhengige av å få eit konsulentfirma til å hjelpe oss med avisa, som det vil gå fram. Med tida vonar vi å finne ei meir permanent ordning internt.

Vi vil elles minne om den nye medarbeidaren som vart introdusert i førre nummeret, Herr redaksjonssekretær Kråka. Kråka ventar på brev eller korte synspunkt om saker og ting i vårt vegvesen-tilvære. Kan hende har du tips eller gode historier? Ring eller skriv!

Red.

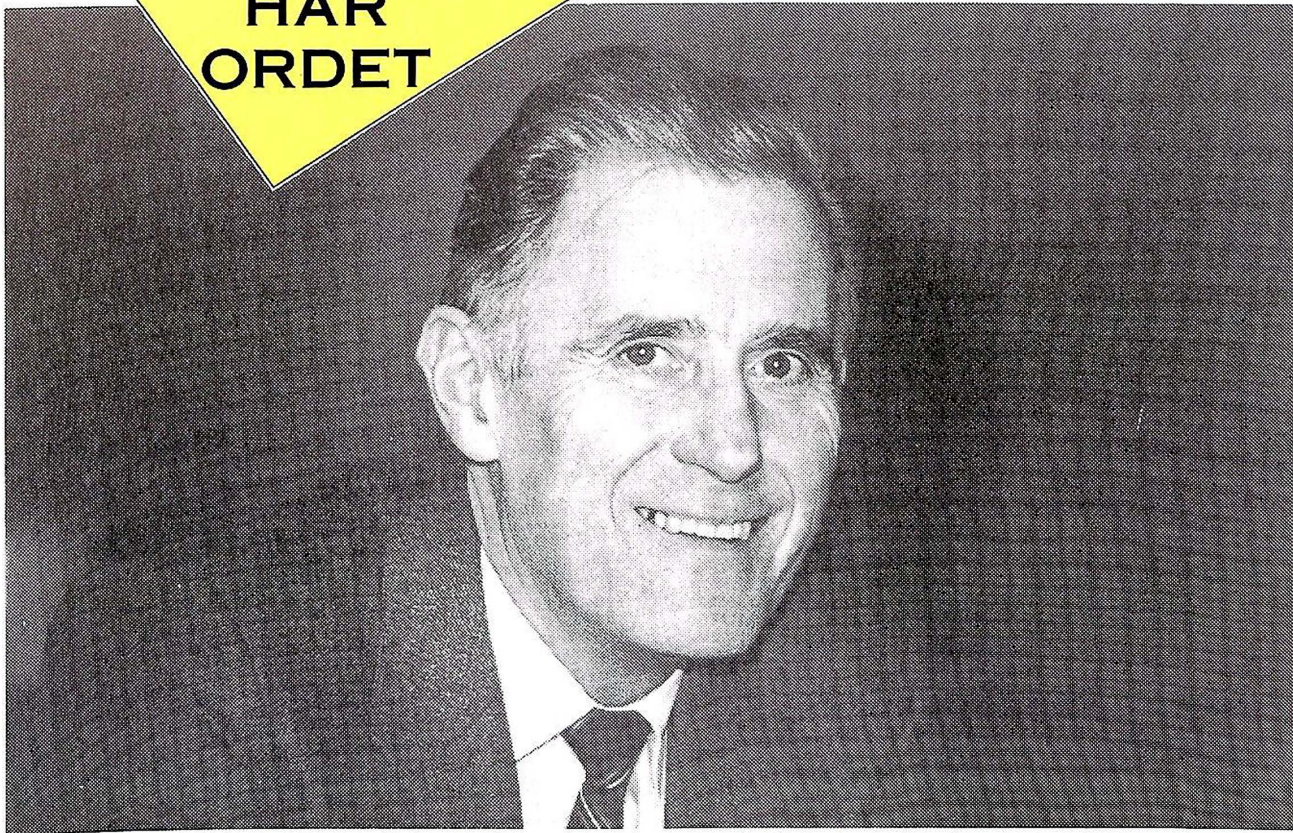
## INNHALD

	Side
Vegsjefen har ordet .....	3
Artiklar om Fløyfjellstunnelane .....	4
Synspunkt på tunnelskiftordninga .....	10
Ide for sikring av vegarbeidarar .....	13
Driftssjefen om økonomistyring .....	14
Oversikt over anlegg i indre strøk .....	16
Fykkesundbrua 50 år .....	18
Pioner i attføringsarbeidet .....	22
Stor interesse for fagopplæring .....	24
Biltilsynet øker servicen .....	26
Aksjon Møteulykker .....	27
Vegcupen i fotball .....	28
Personalnytt .....	31



VEGSJEFEN

HAR  
ORDET



# Veg mot spådommar

Prognosar over folketallet i indre strøk av fylket viser nedgang eller stagnasjon over det heile. Utan ei sterk utbygging av vegnettet for å betra kommunikasjonane er dette sikkert også riktig.

Det vil imidlertid skje så mykje med vegnettet dei næraste 10 åra, at desse spådommane kan bli endra. I 1991/92 opnar vi ny veg frå Dale til Voss. Samstundes kan vi kjøre ferjefritt frå Voss via Gudvangen til Oslo. Dermed er Vosseområdet kome i sentrum både for ferdsla aust/vest og nord/sør i indre strøk.

I tillegg vil utbetring av vegen Stamnes - Gammersvik, med innkorting av ferjesambandet til Vikanes, føre til at også Ytre Sogn og Nordhordland får kortare veg mot Voss. Utbetring av E68 mellom Voss og Vinje, samt opprusting av Vikafjellsvegen til 10 tonn akseltrykk, vil ytterlegare lette sambandet mot Sogn.

Arbeidet med utbetring av vegen Voss - Granvin er alt i gang, med forskor frå Voss kommune. Tidleg i 90-åra reknar eg med at vi har to kjørefelt frå Voss til Granvin. Det er meininga Ulvik kommune skal forskottere store summar til vegen mot Bruravik, og kommunen vil få godt samband til stamvegnettet. Dette er også nødvendig med den sterke satsinga som er gjort i turistnæringa.

Eidfjord kommune har alt forskottert store summar til rv. 7. Reforskottering, saman med statlege midlar, gjev oss om få år ein god tofeltsveg frå Buskerud grense og til Brimnes. I Buskerud arbeider dei no for å få 10 tonn akseltrykk på rv. 7 fram til fylkesgrensa også i teleløysinga. Dette er viktig for tungtransporten og heilt avgjerande for ein stadig aukande turisttrafikk.

På rv. 47 mellom Brimnes og Jøsandal ville det bli gjort utbetningsarbeid på dei dårlegaste partia. Vi vil likevel ikkje makte å få to kjørefelt på denne vegen dei første 10 åra utan ei vesentleg heving av vegplanrammene.

Rv. 550 Odda - Utne vil bli bygd ut til 2 kjørefelt, og ferdsla over Utne - Kvanndal vil auke.

Mellom Granvin og Øystese vil også dei dårlegaste partia bli bygd ut til 2 kjørefelt. Men også her må vi med noverande vegplanrammar rekne med at det tek tid å få tofeltsveg.

På E76 vil det skje mykje dei næraste åra. I Røldal er arbeidet med ny veg alt i gang med bompengemidlar og ordinære løyvingar. Om 2 år har vi tofeltsveg frå Telemark grense og til Vintertun. Om 1 år tek arbeidet til på Åkrafjordsvegen, og med bompengar og ordinære løyvingar kan vegen byggjast om på 5 år. Indre Hardanger kjem då «nærare» både Sunnhordland og Haugesundsområdet.

Men det store spørsmålet er likevel når Hardangerbrua mellom Vallavik og Bu kan stå ferdig. Inga veginvestering vil få så mykje å seie for heile Hardanger som denne brua. Teknisk sett er problema løyste, og vi får vone at vi kan finne økonomiske løysingar. Skal folketallet i indre strøk av fylket haldast oppe, må turisme vere eitt av dei viktigaste satsingsområda. God atkomst er eitt av hovudkrava, og kanskje den viktigaste grunnlagsinvesteringa for denne næringa. Med ei hengjebri over Hardangerfjorden er grunnlaget lagt for ei rik utvikling i indre delar av fylket.



# HALVANNET ÅR OG 70 MILL. S



*Den siste fimpuss.  
(Foto: Marita Aarekol,  
Mediapartner A/S)*

*Ventilasjonsystemet  
er omfattende. (Foto:  
Marita Aarekol,  
Mediapartner A/S)*



# SPART PÅ FLØYFJELLSTUNNELENE

- Bygging av Fløyfjellstunnelene har gitt oss gode erfaringer til senere tunneldriving, sier Arild Hegrenæs.

## VI HAR GREPET PÅ NY «TUNNEL-TEKNOLOGI»

- Vi kan trygt si at våre folk har fått taket på moderne tunneldrivingsteknologi, sier Arild Hegrenæs. Veg i Vest tar en prat med prosjektleder midt i innspurten før åpningen av tube 1 i Fløyfjellstunnelene 28. november.

- Vi har fullført det 3.150 meter lange sørgående tunneløpet halvannet år raskere enn forutsatt i den opprinnelige tidsplanen. Når hele tunnelanlegget tas i bruk før vi tar sommerferien 1988, kan vi notere at det hele er ferdig 1 år før tiden, slår Hegrenæs fast.

Driften har gått utmerket, sier han. Vi har spart ca. 70 mill. kr. i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag. Vi har møtt mindre problemer med vannsig og isolasjon enn forventet.

### Liten sjanse

- Hva med forstyrrelser for omgivelsene?

- Bagatellmessig i forhold til det som ville skjedd ved konvensjonell drift, sier prosjektlederen.

Det er altså vestre tunnel, tube 1, som åpner 28/11. Sørgående løp går fra Amalie Skrams vei til Nygårdstangen. Det blir med andre ord trafikken inn til sentrum som kommende halvår får bruke hullet under Fløyen.

Det nordgående (østre) løp blir 3,7 km langt, med utløp i nord ved Sandviken sykehus. Etterarbeidet her pågår fram til åpningen, for sommerferien neste år.



### Nyttige erfaringer

Fløyfjellstunnelene har gjort oss mange erfaringer rikere. Bygging av to parallelle løp med to felt i hver tunnel, er gjennomført for første gang her i fylket. Tverrforbindelser på hver 300 meter, og et omfattende ventilasjonssystem, med egne luftesjakter, er også spesielt for Fløyfjellstunnelene.

Våre erfaringer fra dette prosjektet gjør at vi står sterkere i valg av teknologi ved nye tunnelanlegg. Selv om det har vært drevet fullprofilboring i krafttunneler siden 70-tallet, har vi her boret det desidert største tverrsnitt i Norge, sier Arild Hegrenæs til Veg i Vest.

## Tunnel med sprinkleranlegg

Bergen får landets første tunnel med sprinkleranlegg mot brann. Det er resultatet av de forsøk og drøftelser som denne høsten har pågått mellom brann- og vegmyndigheter om bruken av polyetylen-plater. Brannsikringen i tube 1 i Fløyfjellstunnelene utgjør en tilleggskostnad på 5 mill. kr., men faller likevel langt rimeligere enn betong-sprøyting, som også har vært på tale.

Monteringen av sprinkleranlegget i sørgående tunneløp er i gang, men blir ikke komplett før etter at den er tatt i bruk. Overrisslingen er en løsning som gjør at man får beholde det isolasjonsmaterialet som er montert i denne tun-

nelen. Om det vil bli brukt en annen metode for innvendig beskyttelse i tube 2 er ennå ikke avgjort. En avklaring vil ventelig komme i løpet av november måned. Det samme gjelder eventuelle tiltak i andre tunneler med tilsvarende isolasjonsmateriale.

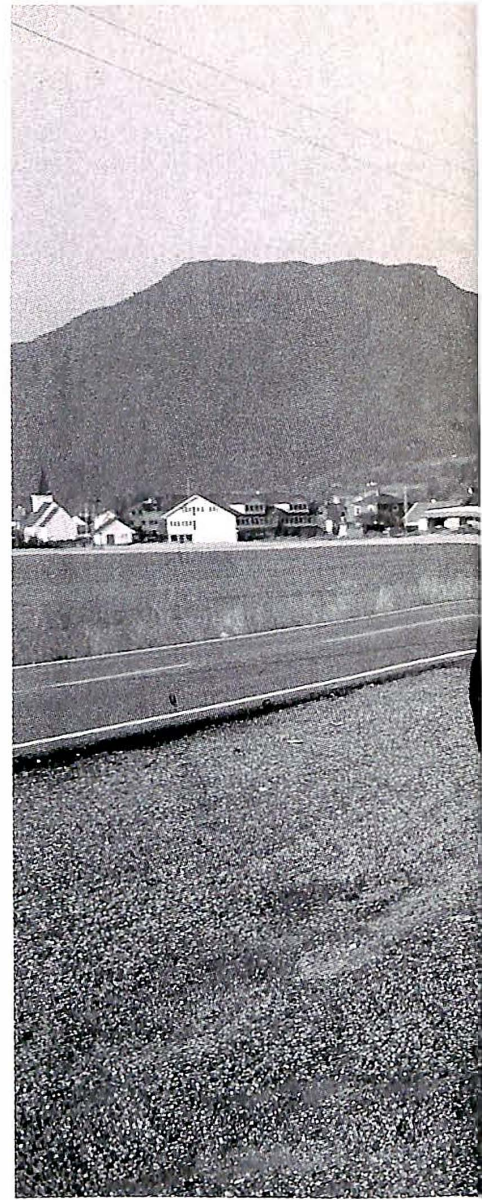
### Avvikende resultater

Fullskalaforsoeket som i høst ble gjennomført i Åndalsnes viste andre brannegenskaper ved polyetylen-platene enn tidligere laboratorieforsøk. Derfor ble det ikke gjort noe med dette problemet på et tidligere tidspunkt, sier Arild Hergrenæs til Veg i Vest.



Lørdag 28. november åpnes sørgående løp av Fløyfjellstunnelen for trafikk. samtidig settes vegvesenets nye vaktssentral i drift. Sentralen er plassert ved vegkontoret i Fyllingsdalen, og skal overvåke trafikken i den nye tunnelen. I tillegg til å svare på eventuelle nødtelefoner fra tunnelen og ha et øye med internovervåking og styring av trafikksystemet, skal vakthavende overvåke trafikksentralen og betjene vegmeldingstelefonen.

*Personalet ved vaktssentralen har gjennomgått et seks ukers kurs, og blant annet vært ute i felten og sett på forholdene. Fra venstre Leiv Solberg, Terje Myking, Evelyn Helledal, Gunn Hellesøe, Hjørdis Fjellstad og Terje Totland. Foran Lars Juvik, som har ledet undervisningen for staben.*



## DE SKAL OVERVÅKE FLØYFJELLSTUNNELEN

Nyetablert vaktssentral gir bedre service for publikum

Den endelige plasseringen av vaktssentralen skal vurderes av en egen gruppe som er nedsatt. Innen 1. november 1988 skal en innstilling fra gruppen foreligge. I første omgang vil vaktssentralen holde til i 3. etasje i enden av brakkeriggen ved vegkontoret. Sentralen er underlagt vegbruksseksjonen på vedlikeholdsavdelingen.

### Tre nye stillinger

Vaktssentralen får fra starten av 3 fast ansatte, samt 3 reserver som kan tre inn på kort varsel. Samtlige er rekruttert blant vegvesenets egne folk. Mannskapene er ansatt som spesialarbeidere, og holder nå på med en seks ukers opplæringsperiode. Her gis det innføring i bruk av det tekniske utstyret ved sentralen, og man forberedes på å takle alle de mulige situasjoner og

spørsmål som vil melde seg under tjenesten. Ikke minst gjelder dette vegmeldingstjenesten. Personalet skal også ut i felten for å gjøre seg kjent med forholdene.

### Staben

De tre faste ansatte ved den nye vaktssentralen er Terje Myking, Gunn Hellesøe og Leiv Solberg. Terje Totland, som fra før blant annet har hatt vegmeldingstjenesten for vegkontoret, - blir formann for sentralen. Han går inn som en av de tre reservene, og vil steppe inn i kontortiden, f.eks. i forbindelse med lunsjavvikling o.a. De andre reservene er Hjørdis Fjellstad, Erling Grønsdal og Evelyn Helledal.

### Brannvesenet om natten

Vaktssentralen blir bemannet vanlige yrkedager fra kl. 06.00 til 22.00. Lørdager er vaktene på plass fra kl. 08.00 til 16.00,

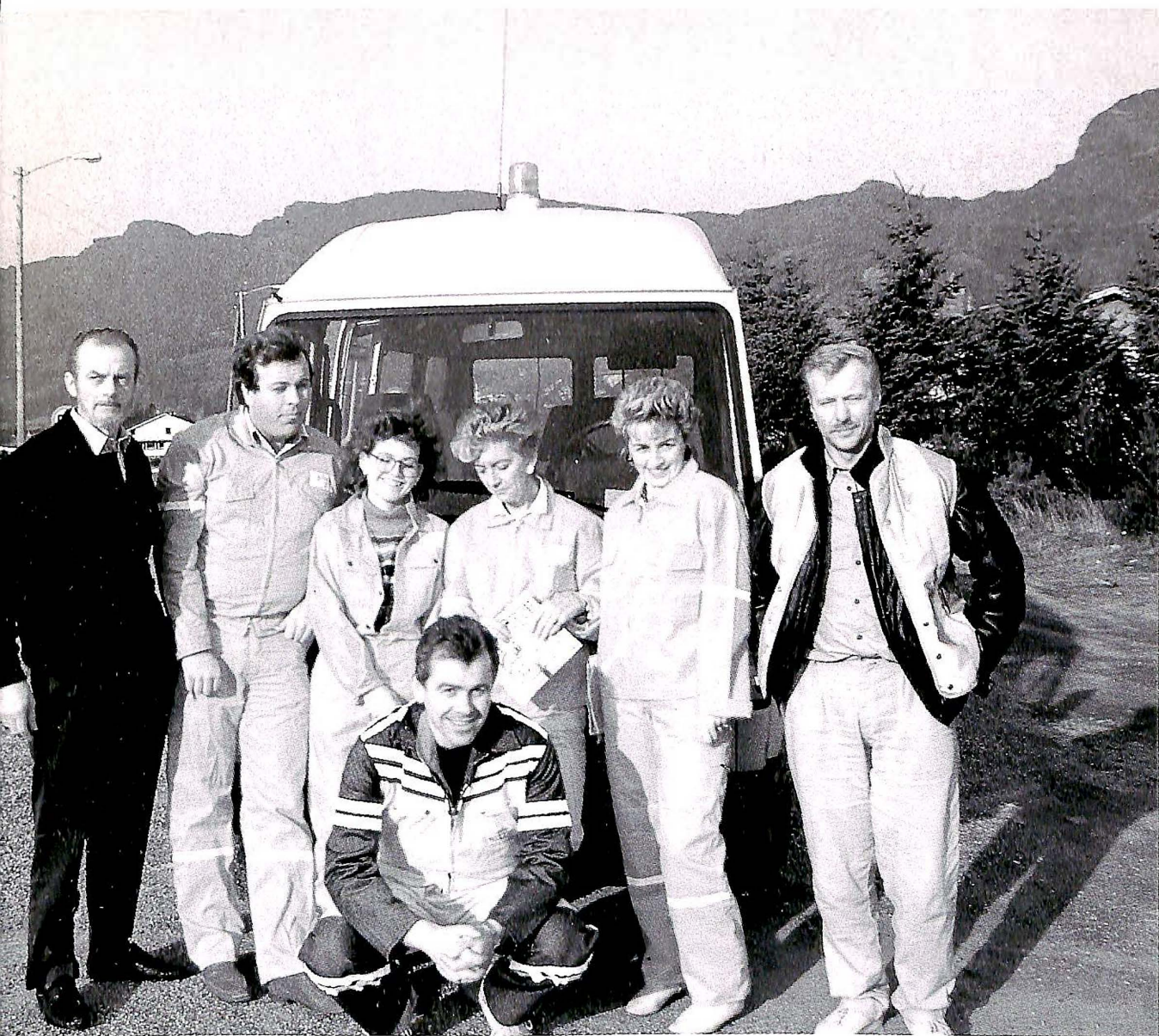
mens søndagsåpning er 14.00-22.00. Vegvesenet har inngått et samarbeid med Bergen Brannvesen, som innebærer at brannvesenet tar mot nødtelefoner fra tunnelen som har installert dette, når vaktssentralen ikke er betjent. Når det gjelder Fløyfjellstunnelen har brannvesenet muligheter til å stenge denne for trafikk under brann eller ulykker.

Nødtelefonen skal besvares manuelt ved sentralen. Telefonsentralen hos vaktene i Fyllingsdalen skal få direkte telefonoverslag til politi, brannvesen og kommunens vaktssentral.

### Tvangsstyring

Vaktssentralen får datamaskiner med forbindelse til overvåkingsutstyret i tunnelene, og ellers på vegnettet. Her får vaktene





informasjon om CO-alarm, kødannelser, brann, ulykker o.l.

Tunnelvaktjenesten omfatter forøvrig blant annet instrumentovervåking og -styring. Ventilasjonsvifter trer automatisk i funksjon ved en viss konsentrasjon av CO-gass. Monitorbilder på vaktentralen viser om dette fungerer som det skal. Ved brann kan viftene tvangsstyres fra sentralen, slik at røyken trekkes vekk fra bilene som er i tunnelen.

#### Kjørefelt kan stenges

Trafikksystemet i Fløyfjellstunnelen kan også styres fra data-anlegget på vaktentralen. Oppstår det ulykker i tunnelen kan man stenge det feltet der det har skjedd, ved rødt kryss i lystavlene over vegbanen. Det er også mulig å sperre ved hjelp av bomber.

Overvåkningsoppgavene til den nye vaktentralen omfatter ellers tilsyn og styring av trafikkregner. Som ellers ved lyskryss i Bergen, reguleres dette etter trafikkbelastningen. Også lysene kan tvangsstyres, men det vanlige vil være at forventede trafikktopper er innprogrammert på forhånd, foran f.eks. større idretts- eller konsertarrangementer.

Vakten er den første som skal få melding om feil på anlegget. Omfanget av disse blir vurdert, og man kan rekvirere fagkyndig hjelp via vegstasjonen.

#### Vegmeldinger

Vil Hansen i Eidsvåg vite siste nytt om snøforholdene over Kvamskogen eller når raset i Romarheimsdalen blir ryddet, er

vaktentralen rette stedet å ringe til, fra 26/11. Man overtar funksjonen til den nåværende opplysningstjenesten ved vegkontoret. Her blir det altså et utvidet tilbud til publikum, ettersom folk nå får vegkontoret i tale også utenom kontortiden.

Samarbeidet med NAF-sentralen fortsetter forøvrig som før. Behovet for veg- og føremeldinger er enormt. NAF har registrert hele 34.000 telefonsamtaler om slike spørsmål på ett år. I tillegg har vegvesenet 2 automatiske telefonsvarere, med en kapasitet på 120 samtaler i timen.

Hordaland er det eneste fylket som gir vegmeldinger på et kortnummer (0172) som er kunningjort framme i telefonkatalogen.



# TRE TUSEN HAR STUDERT FLØYFJELLSTUNNELANE

Heile 3.000 personar har vore med på synfaring i Fløyfjellstunnelane under arbeidet med fullprofilboremaskina. Dette opplyser Johan Sørensen til Veg i Vest.

Han er pensjonert overingeniør frå Vegvesener, og har vore engasjert av sin gamle arbeidsgjevar som omvisar for prosjektet.



Det vart gjort filmopptak av transport og montering av Madam Felle, og av boringa i startfasen. Filmen har eg synt som ein del av programmet for alle gjestane vi har hatt desse 3 åra. Vi tok dei ombord i maskina, og eg heldt ei orientering om tunnelarbeidet. Ein gjennomgang av planene for dei nye innfartsårene til Bergen sentrum inngjekk også i programmet.

## Kinesarar

- Kven er det som har teke del i desse synfaringane?

- Hovudsakleg fagfolk frå andre vegkontor, og dels frå vegstyresmakter i andre land. Heilt frå Folkerepublikken Kina har det kome vegekspertar for å ta fullprofilboremaskina nærare i augesyn.

Interessa har og vore stor frå entreprenørhald. Sameis frå tekniske utdanningsinstitusjonar, både på vidaregåande nivå og høgskular.

Vi køyrde gjestane innover anleggssområdet i bussar, og etterkvart fylde vi opp med andre interesserte som ville sjå Madam Felle i aksjon. Både lag og organisasjonar nytta høvet til å tinga seg studietur innover i Fløyfjellet, sier Sørensen.

*Johan Sørensen har vore engasjert som omvisar i Fløyfjellet.*

## Eidsvågstunnelen i rute

Madam Felle gjør seg ferdig i det nye løpet mellom Øyjorden og Eidsvåg før bergenserne startet årets juleinnkjøp. Fullprofilboremaskinen kom ganske tidlig opp i rette «turtallet» på vei nordover gjennom fjellet, og arbeidet er nå i rute.

- Starten er tung med en såpass stor maskin. Det kreves mye arbeid for å få det hele på plass før borestart. Det gikk rimelig bra denne gangen, selv om leverandørproblemer ga oss 14 dagers forsinkelse, sier Jan Elvøy.

### Små trafikkvansker

Selve starten har gitt oss få overras-

kelser. De problemer som kom ble taklet med en gang. Siden har utstyret fungert mer eller mindre knirkefritt.

- Hvordan har trafikkavviklingen gått?

- Som forutsatt. Vi valgte TBM-metoden nettopp for å unngå ekstra vansker på nordre innfartsåre. Problemene har vært minimale.

Når maskinen er ferdig første halvdel av desember, starter utstrossing av hjørnene. Dette arbeidet blir ikke så omfattende som i Fløyfjellstunnelen på grunn av den økte diameteren på borehodet. Vi er klar til å slippe tra-

fikken gjennom Eidsvågstunnelen sommeren 1988.

### Liaros etter påske

- Hva skjer med mannskapene?

- Det er mulig noen vil følge med Madam Felle til Svartisen og krafttunnelen der. Ellers blir det etterarbeid både på Eidsvågstunnelen og den siste Fløyfjellstunnelen.

Etter påske neste år går vi i gang med Liaros-tunnelen i Samnanger. Vi regner med å ha tunnelarbeid til de fleste av de som nå arbeider i Eidsvågstunnelen, sier Jan Elvøy.





## STORE BESPARELSER PÅ NYGÅRDSTANGEN

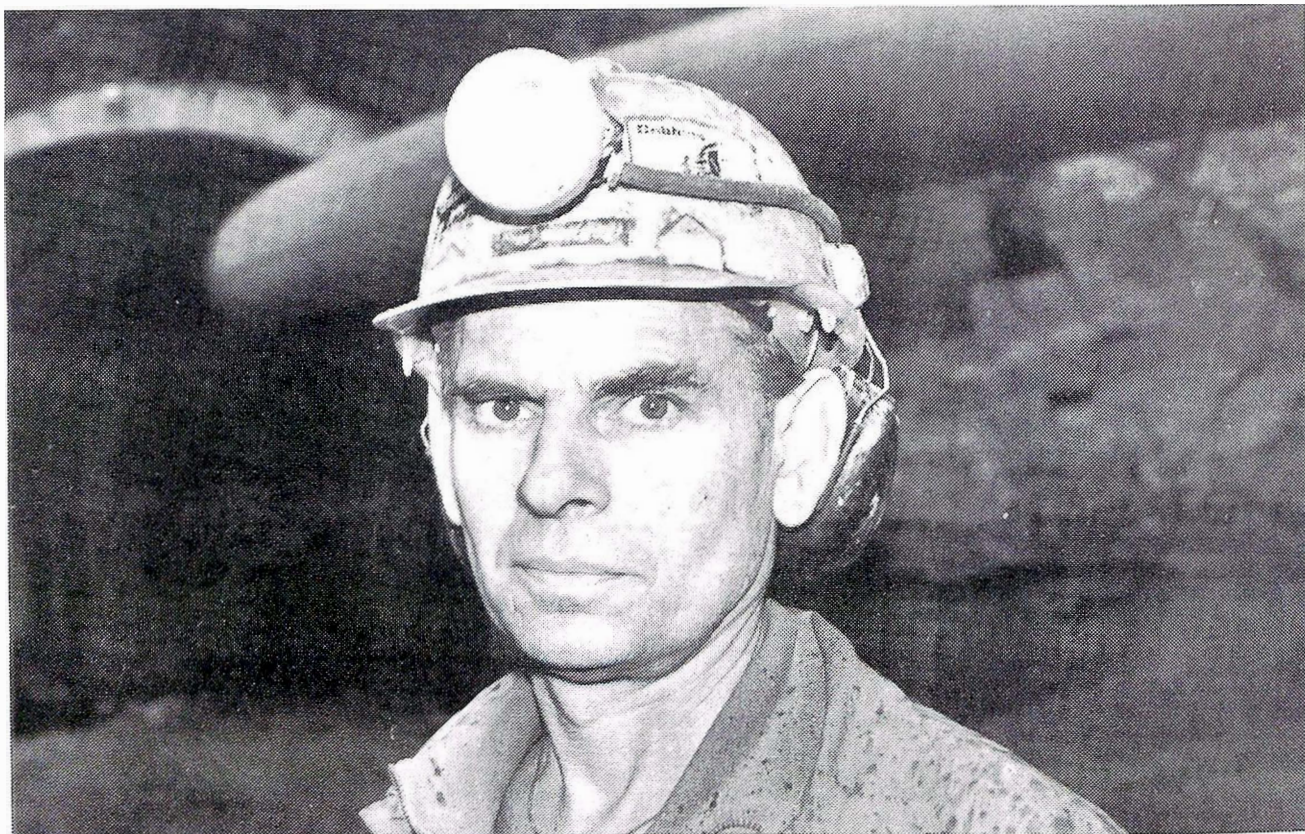
Bygging av viadukt og vegkryss på Nygårdstangen blir ca. 40 mill. kr. billigere enn forutsatt i det opprinnelige kostnadsoverslaget. Arbeidet er utført i 3 store entrepriser. Vegvesenet innhenter anbud på arbeidene på et heldig tidspunkt, noe som har medvirket til den gunstige prisen.

Fra 28. november kan hele Åsane og halve Sandviken kjøre gjennom Fløyfjellet, over vegbroen som krysser jernbanen, og videre inn i krysset på Nygårdstangen.

Viadukten har vært i bruk som anleggsveg i 2 år. Under Kalfarvegen går den nye vegen i en betongkonstruksjon, som leder direkte inn i fjellet.

*Günstig konkurransesituasjon da anbudet var ute har medvirket til store besparelser på Nygårdstangen. (Foto: Marita Aarekol, Mediapartner A/S)*





## Meir fritid med familien

- Skiftordninga er ypperleg for oss som reiser, seier Håkon Bakke til Veg i Vest. Han arbeider no med Madam Felle i Eidsvågstunnelen, og er mellom dei som bur i brakkeleiren på Hop. Bakke er heimehörande i Omvikdalen i Kvinnherad, og set pris på å ha fri tredjekvar veke heime hos familien.

Bakke har drive som tunnelarbeidar i 25 år, og har vore i lag med Madam Felle sidan ho blei verva av Statens Vegvesen for over 3 år sidan.

### God løysing

- Då vi drøfta skiftordninga på førehand la vi vekt på at det er verd å ofra ei helg for å få lengre samanhengande fritid. For oss som driv vekependling er dette ei god løysing. Der kan diskuteras om skiftordninga er tenleg for dei som er heime kvar dag. Men eg har ikkje høyrd nokon av mine arbeidskameratar seia at dei er mot ordninga, sier Håkon Bakke.

### Roleg brakkeleir

- Blir det ikkje lange økter i tunnelen?

- Eg synest ikkje det. I utgangspunktet kan 10 timar samanhengande under dagen verka langt. Men om eg sluttar arbeidsdagen ved midnatt eller klokka 2 om natta, merkast lite. Tida går fort med den arbeidsrytmen vi har.

- Får du nok kvile i brakkeleiren når du går på kveldsskift?

- Hop er den rolegaste brakkeleiren eg har vore i. Trass i at den ligg etter måten sentralt i Bergen, er det utroleg stilt. Vi har veldig flinke kokkar, og ro på kjøkenet. Det er svært viktig, seier Bakke, som har gode og mindre gode røynsler frå tidlegare brakkeleirar han har vore i.

### Hagestell og fisketurar

- Blir du meir sliten med den noverande skiftordninga?

- Eg føler meg ikkje meir sliten, trass i at eg har passert dei 50. Eg har prøvd dei skiftordningar som har vore i bruk, og tykkjer den vi no har er ei veldig grei ordning.

- Men du ser fram til friveka di?

- Det gjer eg. Hus og hage heime i

Kvinnherad skal stellast, så det er nok å henga fingrane i. Ein fisketur på fjorden høyrer og med når veret tillet det, fortel Bakke.

### Meir informasjon

- Kva blir det til med deg når Eidsvågstunnelen er fullført?

- Eg saknar informasjon om slike spørsmål. Det hender vi blir fortald om forflyttingane berre få dagar før det skal skje. Ein del av oss blir vel opptekne med etterarbeidet når Madam Felle har gjort sitt i Eidsvågstunnelen, og nokre få føl vel med madammen til Nord-Norge.

- Vonar du på tunneldriving heime i Kvinnherad snart?

- Dersom du tenkjer på Folgefonntunnelen, så ser det smått ut med det. Så lenge kommunen sine folk ikkje kan semjast seg imellom om kva dei vil, så blir resultatet som regel at ikkje noko skjer i dei heile teke, sier Bakke.



# ØKT BELASTNING FOR FAMILIELIVET

- Det er utvilsomt mye å hente rent driftsmessig på den nåværende skiftordningen for tunneldriving. Men jeg tror ikke vi menneskelig sett har noe igjen for dette, sier oppsynsmann Gunnar Gjæringen til Veg i Vest.

Han har 9 års erfaring fra vegvesenet, og er stasjonert ved Eidsvågstunnelen, der Madam Felle nå eter seg innover i fjellet.

Vi møter Gjæringen i Søre Øyjordsvei 38, en villa rett ovenfor tunnelinnslaget, med utsikt i «millionklassen» over Ytre Sandviken og Byfjorden. Den tidligere eieren har forlenget rømt huset, og Statens Vegvesen har flyttet inn, med daglige gjøremål for blant annet 3 oppsynsmenn ved tunnelanlegget mot Eidsvåg.

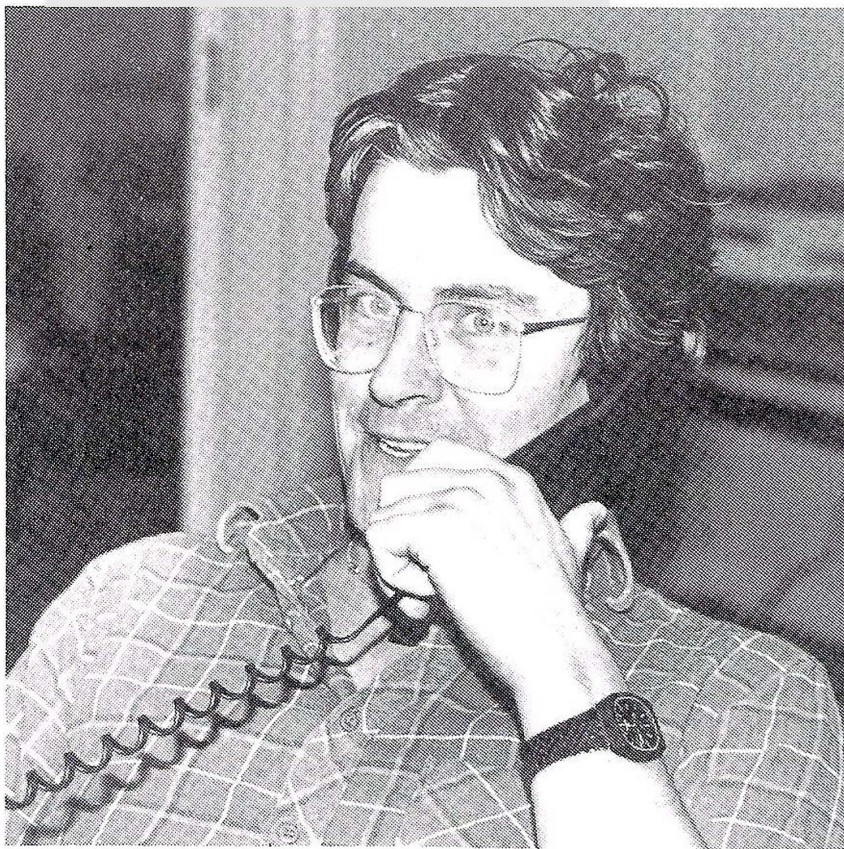
*Gunnar Gjæringen bruker mye av friken sin til plikter han har som tillitsmann for oppsynsgruppen i Hordaland.*

### Ødelegger døgnrytmen

- Det er nok forskjellige oppfatninger om skiftordningen, sier Gjæringen. Det avhenger ikke minst av om man er langpendler eller reiser hjem til familien hver dag. Selv hører han til den siste kategorien.

- Du ødelegger den vanlige døgnrytmen i familien når du går på skift som dette, - enten du skal være på jobb fra 05.55 til 16.00 eller fra 15.45 til 02.10. Reisetiden hjem gjør at du ikke er i seng før 03.30 om natten. Har du små unger som krever sitt om natten, blir det ofte lite søvn. Uansett begynner resten av familien å røre på seg i 7-tiden om morgenen. Dersom du ikke er av dem som sover tungt, blir det kanskje til at du våkner, du også. Så blir spørsmålet om det blir særlig med søvn eller hvile utover dagen. Da skal du helst bo i rolige omgivelser.

Det var verre før, egentlig, - da vi hadde lørdagsarbeid på tunnelskift, legger



Gjæringen til. Lange økter blir det likevel når du går på slike 10-timers skift. Du blir lettere irritabel med økt stress og tidsvis mangel på søvn. Familielivet blir påvirket av dette.

### Mest å gjøre på dagskift

- Hvordan arter arbeidsdagen seg?

- Det avhenger av om jeg er på dag- eller nattskift. Oppsynsmannsjobben innebærer mye kontakt med vegkontoret og private leverandører. Det sier seg selv at denne kontakten skjer i vanlig kontortid. Det blir derfor langt mer hektisk på dagskift enn om kvelden.

Ellers skal du sørge for at det nødvendige utstyr er på rett plass til rett tid, og at uttransporten går som den skal, pluss oppfølging av en rekke oppgaver. De rent sikkerhetsmessige aspekter ved job-

ben er selvsagt også noe du må ha minst ett øye til hele tiden.

### Fritiden godt belagt

- I det hele tatt ser du fram til friuken din. Den er jo det absolutt mest positive ved denne skiftordningen.

- Hva bruker du den til?

- Så mye fritid blir det ikke, all den tid jeg har oppgaver å ta meg av på vegkontoret i friuken. Det er plikter jeg har som tillitsmann for oppsynsgruppen i Hordaland.

- Hva skjer med mannskapene på Eidsvågstunnelen når anlegget er fullført?

- Det er svært usikkert. Vi vet heller ikke om det er behov for alle når den nye Eidsvågstunnelen er ferdig neste år, sier oppsynsmann Gunnar Gjæringen til Veg i Vest.



- Vi har gått så langt som tilrådelig i den skiftordningen som gjelder nå, sier Jan Elvøy.



## GOD ØKONOMI I KORTERE BYGGETID

Med de store investeringene som ligger i bruk av tunnelboremaskin, må vi sikte mot maksimal produksjon. Det ligger økonomi i kort byggetid. Målet er en flytende drift, og det forutsetter en skiftordning som den vi nå praktiserer, sier Jan Elvøy i en samtale med Veg i Vest.

Både rigg-kostnader og maskinleie kan

reduseres med forsert driftstid. Den økonomiske gevinsten ved dagens skiftordning er også til stede i konvensjonell tunneldriving.

### Felles ønske

Syklustiden må klaffe med arbeidstiden. Som et resultat av arbeidsridsforkortelsen ble det korte lørdagsskiftet avvirket. Økonomisk sett er dette ugunstig, men ordningen gir de ansatte mer samlet fritid.

Folkene våre som bor i brakkeleir har gitt uttrykk for at de heller vil ha mer konsentrert arbeid og mer fritid hjemme, framfor å bruke mye fritid i brakkene. Dette ønsket er sammenfallende med ledelsens ønske om en mer effektiv framdrift av tunnelarbeidet, sier Jan Elvøy.

Blant de som bor hjemme er det et ønske om normal arbeidstid.

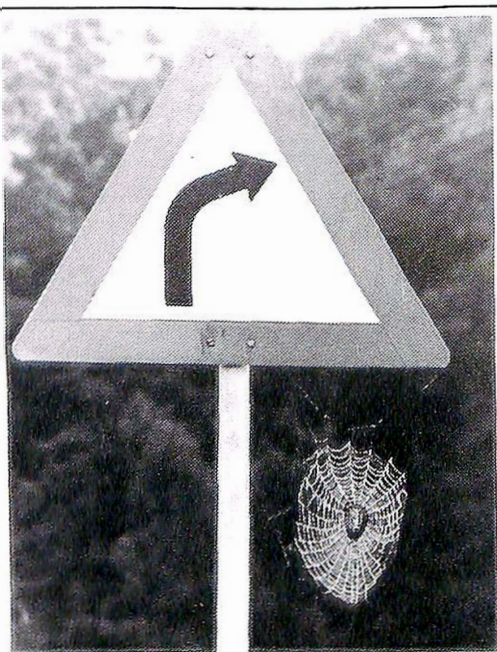
### Langt nok

- Blir det ikke lange skift?

- Personlig synes jeg at de 14 dagene på skift er en hard belastning. Vi har her gått så langt som tilrådelig. Det er ikke bare av det gode å arbeide med denne rytmen over mange år. Etter en lengre periode vil folk begynne å bli slitne.

Men vi må huske at denne skiftordningen ikke er spesiell for vegvesenet. Vi har satt oss som mål at vi skal være konkurransedyktig med entreprenørene. Da er vi nødt til å arbeide noenlunde på samme måten, sier Jan Elvøy til slutt.

## VEG- NETT



(Foto:  
Thorsten Flaugen)





*Veghumpar er det einaste som fører til nedsett fart, sier Dagfinn Notnæs.*

## MOBILE FARTSHINDRINGAR FOR TRYGGARE VEGARBEID

Dagfinn Notnæs er rekneskapskonsulent ved Hordaland vegkontor. Når han ikkje driv med avrekning for privat maskinleige, og anna talarbeid i administrasjonen, puslar han mellom anna med idear om korleis vi kan gjera arbeidsdagen vår tryggare og betre. Notnæs har t.d. kome med framlegg om mobile, kunstige fartshumpar til bruk ved vegarbeid. Ideen er honorert med første-plass i vegdirektoratet si tevling om sikrere vegarbeid.

- Kvifor humpar, Notnæs?

- Trafikantane syner ikkje respekt for skilta som fortel at vegarbeid pågår. Det vert ikkje synt nok aktsemd frå bilistane. Skilte ein ha von om at slike varselsskilt vert tekne omsyn til, må ein ha politi i buskane som kan knipe syndarane, meiner Notnæs.

- Vi veit frå bustadområde at fartshumpar gjev nedsett fart. Det verste ein bileigar veit er å få gjort skade på doninga. Råköyring over fartshumpar har ingen bil godt av i lengda.

**Aluminiumshaug**  
Kunstige, mobile veghumpar er eit alter-

nativ som vil høve for å sikre vegarbeidarar. Utstyret bør vera såpass lett at ein ikkje treng ekstra kranbil for å flytta det. Aluminium peikar seg ut som materialval. Eg tenkjer meg humpen bygd opp med skott, om lag som på ein flyvenge. Det seier seg sjølv at det må vera solide forsterkingar både på kryss og tvers. I dei 4 hjørna kan det festas ringar for tau, til forankring i vegkantane. Samleis kan det monterast hjul under, slik at det er lettare å flytte veghumpen. På overflata måtte det vera eit stoff som kunne gjera at det ikkje vert for glatt, sier Dagfinn Notnæs til Veg i Vest.



## ØKONOMISTYRINGSPROSJEKTET - målstyring, framdrift, måloppnåing

I juninummeret av «Veg i Vest» lova eg å kome attende i eit seinare nummer av bedriftsavisa med ei utgreiing om «Økonomistyringsprosjektet».

Dei fleste i vegvesenet har vel i ein eller annan samanheng høyrte om dette prosjektet, som i aukande grad påverkar vårt daglege arbeid, og medverkar til at vi løysar våre oppgåver på ein meir rasjonell måte. Men eg trur dei færreste kjenner bakgrunnen for prosjektet, målsetjing, og kva konkrete følgjer dette har for organisering, planlegging, gjennomføring og rapportering av vegkontorets aktivitetar.

Mot slutten av syttiåra (78/79) opplevde Statens vegvesen ein drastisk reduksjon i disponible midlar over dei offentlege budsjetta, særleg på investerings sida. Samstundes auka biltrafikken på vegnettet jamnt, og mengda av tungtrafikk blei stadig større. Særleg auken i tungtrafikk førte til sterk slitasje på vegane og behov for investeringar grunna krav til gode framkomsttilhøve. På toppen av dette fekk vi eit sysselsettingsproblem i Statens vegvesen, som eit resultat av dei reduserte løyvingane.

Vegsjefmøtet drøfta denne stoda våren 1981 og i desember same året sette Vegdirektoratet ned ei styringsgruppe med 11 medlemmer frå Vegdirektoratet og fylka, med teknisk direktør Grotterød som formann. Vegsjef Martinsen blei med i gruppa som ein av representantane frå fylka.

### Målsetjing:

Vurdere endringar i økonomisk/teknisk ansvar for dei administrative nivåa.

### Hovudmål:

- høgare produktivitet
- betre effektivitet

### Hovudstrategi

Målet er leita å nå ved å betre den administrative tilrettelegginga og planlegginga av drifta

### Kortsiktige mål

Betre administrative rutiner frå vegsjefnivå til lagsnivå

### Langsiktige mål:

Utvikle og tilpasse kompetansenivået til dei tilsette på dei ymse administrative nivåa.

Styringsgruppa vart samd om å starta prosjektet på vedlikehaldssida og sidan gå vidare til andre avdelingar.

Fire prøvefylke blei plukka ut til vedlikehaldsprosjektet:

- Vestfold
- Hordaland
- Telemark
- Buskerud

Arbeidet tok til hausten 1982, og i kvart fylke blei det oppretta arbeidsgrupper på 4-5 personar frå vegsjef/driftssjef-nivå til lagsnivå. I Hordaland var desse i arbeidsgruppa:

- Lagformann Fimland
- Vegmeister Sørensen
- Overing. Lundstad
- Driftssjef Jensen

Seinare blei gruppa utvidet med økonomisk saksbehandlar Irene Leknessund. Flatekval frå konsulentfirma K. Bruer var prosjektkontakt til Vegdirektoratet.

Arbeidsgruppa var i funksjon frå hausten- 82 til årsskiftet 85/86, og prøveprosjektet «Tema vedlikehald» blei offisielt avslutta i januar 1986. Seinare blei det vedtatt å spreia erfaringane frå prøvefylka til andre fylke i regi av Vegdirektoratet og med deltakarar frå prøvefylka som støttespelarar. Denne prosessen går føre seg i desse dagar. I fyrstninga av 1985 blei så maskinavdelingane trekte inn i prosjektet, og på møte 29. januar blei det nedsett ei arbeidsgruppe i Hordaland.

### Medlemmer:

- Maskinsjef Kleppe
- Avd.ing. Hjøllo
- Arbeidende formann Ø. Rød
- Maskinoppsm. I. Vik
- Avd.ing. E. Norstrøm, Vegdirektoratet
- Ing. Flatekval, Ing. K. Bruer
- Arbeidsgruppa er framleis i arbeid.

### Framdrift/måloppnåing

Vedlikehaldsavdelinga:

Før å forenkle informasjonsgang, rappor-

tering og møteverksemd er det definert i nivå:

Nivå 1: Vegsjef/driftssjef

Nivå 2: Vedlikehaldssjef/vedlikehaldsavdelinga på vegkontoret

Nivå 3: Oppsynet

Nivå 4: Laget på veggen

Før å sikre ei jamn planlegging, oppfølging og informasjonsrutine er det gjennomført eit fast møteopplegg:

Nivå 4: Planleggingsmøte på veggen, kvar måned

Nivå 3: Områdemøte på vegstasjonen, kvar måned

Nivå 3: Byggmøter på vegstasjonen, kvar 3. måned

Samtlege leiarar og tillitsmenn i områder er til stades på desse møta.

Før å sikre eit fast rapporteringsopplegg frå nivå 4 til nivå 1 og attende til nivå 4 over måloppnåing/avvik frå planlagd og godkjent arbeidsprogram, er det innført ei rutine med avdelingsvise kvartalsrapportar for 1., 2. og 3. kvartal. Ein årsrapport skal ligga føre ved månads-skiftet januar/februar.

Denne rutinen gjeld alle vegkontorets avdelingar, også biltilsynet.

### Fase I og II.

Før å følgje opp intensjonane om å betre den administrative tilrettelegginga, betre servicen til publikum, meir rasjonell utnyting av ressursane og auke trivselen/engasjementet hos den einskilde tenestemann ved delegering av oppgåver og ansvar, blei begrepa Fase I og Fase II innført.

### Fase I:

Denne fasen omfatter ein revisjon av områdeinndelinga, vurdering av behov for driftsbygningar og ein analyse av ressursbehovet i vedlikehaldsområda. I Hordaland blir ei 2-årig prøveordning med 5 område avslutta 1. desember 1987. Det er ei målsetting at forhandlingar med dei lokale organisasjonane skal gjennomførast i haust med tanke på ei permanent løysing frå årsskiftet 87/88. Behovet for driftsbygningar er gjennomdrøfta, og ein hand-





lingsplan for sanering av eldre bygg er sett i verk.

Ein drøftningsprosess vedk. personell og utstyr er gjennomført, og i desse dagar blir ein personalplanleggingsplan i drifta fram til 1993 lagt fram for leiarmøtet/POC til drøfting/vedtak.

Fase II:

Vegdirektoratet har i skriv til vegkontora trekt opp tilrådde retningslinjer for ei reorganisering av vedlikehaldsavdelinga for å få avdelinga meir resultatretta. Hovudkonklusjonen er at vedlikehaldsavdelinga blir delt inn i funksjonar i staden

for distrikt, der vedlikehaldssjef, funksjonsleiar og vegmeistrarar tilsaman utgjer leiinga i vedlikehaldsdrifta.

Vi vonar fase II kan vera gjennomført til nyttår.

#### Maskinavdelinga.

Som nemnd kom maskinavdelinga med i økonomistyringsprosjektet i fyrstninga av 1985, og arbeidet pågår for fullt.

Dei viktigaste sakane som det har vore arbeidd med til no er følgjande:

- Planleggingsprosedyren.
- Korttidsplanlegging har her vore eit stikkord, og frå desember i år blir det tatt i bruk eit nytt opplegg for korttidsplanlegging, og oppfølging av økonomi og urnytting på dei største maskinene.
- Samarbeidsrutiner mellom avdelingane.
- Målstyringsprinsippet.
- Målstyring/delegering nedover i avdelinga. Større ansvar til oppsynet og maskinførar/sjåførar.
- Opplæring i møteleiing.

Ei viktig sak for maskinavdelinga i tida framover er dokumentasjon av produktivitet og effektivitet for å oppnå eit betre budsjettssystem (prøveprosjekt, maskin).

#### POC

Som eg var inne på i «Veg i Vest» nr. 2, juni 1987, er POC eit barn av økonomistyringsprosjektet. Dette gjeld spesielt for Hordaland. Vi hadde behov for eit slikt breidt samansett forum for å få ein meir solid plattform for viktige avgjerder i organisasjonen, lokalisere problemområde og auka tempoet i gjennomføringsprosessen.

#### Økonomistyringsprosjektet, Kva skjer framover?

Ut frå dei opplysningar vi sitt inne med i Hordaland vil fleire avdelingar på landsbasis bli trekt med i prosjektet. Dette gjeld i fyrste rekkje anleggs- og planavdelingane. «Tema vedlikehald» blei offisielt avslutta som prøveprosjekt ved årsskiftet 85/86, og ein spreingsprosess til nye fylke er no i gang. Den same spreingsprosessen vil venteleg skje på maskinsida når prøveprosjektet blir avslutta.

Som det går fram av denne enkle orienteringa om økonomistyringsprosjektet, vil vi alle før eller sidan koma i kontakt med resultatene av dette prosjektet. Økonomistyringsprosjektet vil gjennomsyra vår organisasjon, og det er etter mitt syn liten tvil om at dette til no har hatt ein god og naudsynt verknad på vegvesentens produktivitet og konkurransevne.



# ANLEGG I INDRE STRØK:

Fullføring av den nye rv. 7 gjennom Måbødalen er ein milepel som er notert i den status distriktsleiar Odd Sæveraas har gjort seg for anleggsverksemda i indre strøk 1987. Av disponible midlar inneverande år er det elles rv. 571 Bulken-Dale som har den største løyvinga, med 42 mill. kr.

## Milepel i Måbødalen - stor innsats Bulken - Dale

Etter fullføring av nyevegen med tunnelar i Måbødalen første delen av året, har vegvesenet sett i stand gamlevegen, som gang- og sykkelveg (og ikkje minst utsiktsveg for turistar). Anleggsmessig er jobben gjort, med unntak av utsiktspaviljongane på to av rasteplassane (sjå eigen artikkel om dette annan plass i bladet).

- Vi har fått mykje skryt frå publikum for dette arbeidet, sier Særeraas til Veg i Vest.

Av andre anlegg på rv. 7 Buskerud grense-Giravvin, nemner han fullføring av parsellen Fossli-Dalberg, der asfaltdekke vart lagt i oktober, og berre noko landskapspleie står att.

Rasoverbygget i Kyskreda blir fullført med ledevollar, og trafikken omlagt i november.

Arbeidet med omlegging av Simadalskrysset i Eidsfjord sentrum er i gang, og vil bli fullført til våren.

På E68 vart det utført anleggsarbeid på Bjørgumsparsellen. Entreprenør Spilde A/S har kontrakten, og anlegget starta i august i år. Dette skal fullførast til sommarferien 1988, og heile anlegget er ferdig i oktober neste år.

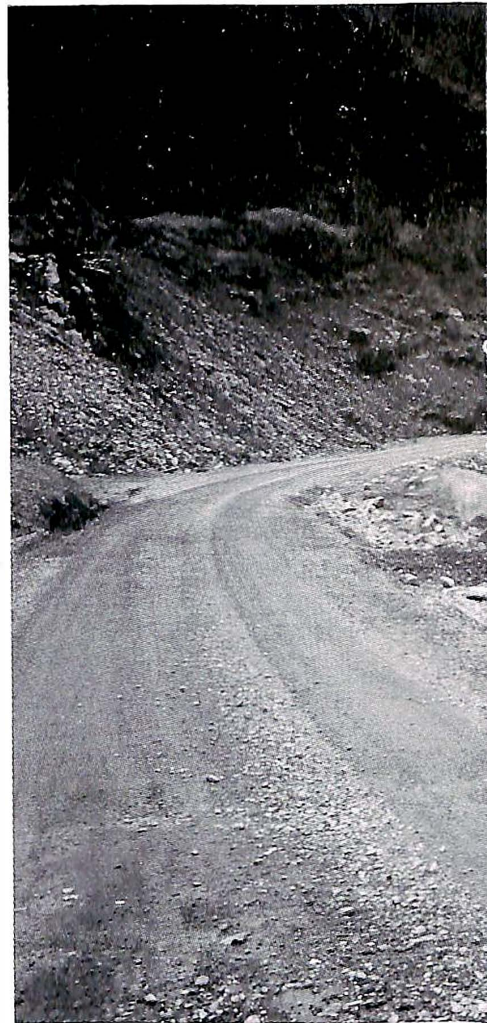
Ei ny tid i Hordalia og Røldal sentrum E68 i Hordalia har vore ein flaskehals, med smal veg i slynger, og vanskelege tilhøve for lokalmiljøet. Her kom vi i gang med førebuande arbeid i september. Dette vart eit hovudanlegg i distriktet neste år, og vi reknar med å kunne sette trafikk på den nye tunnelen i løpet av 1988.

På rv. 550 Odda-Utne har vi i år disponert 22 mill. kr. På strekninga Edna-Eikhamrane er anlegget ferdig, med penetrasjonsdekke. Her vart det ein kostnadsauke på 600.000 kr. grunna vanskeleg sprenging og meir omfattande komplimenteringsarbeid enn planlagt.

Velare rasoverbygg vart fullført til 1. desember. Vi reknar med å få ledevollane ferdig før vinteren set inn for fullt, seier Odd Sæveraas.

### Bulken-Dale

Rv. 571 Bulken-Evanger med Evanger sentrum får ferdig berelag av penetrert pukk i november. På parsellen Evanger-Vassenden pågår det arbeid med Herne-tunnelen, med forventa gjennomslag før jul. Tunnelmassane vart lagra på utsi-



da av tunnelen for seinare bruk til steinlag på Bulken-Voss.

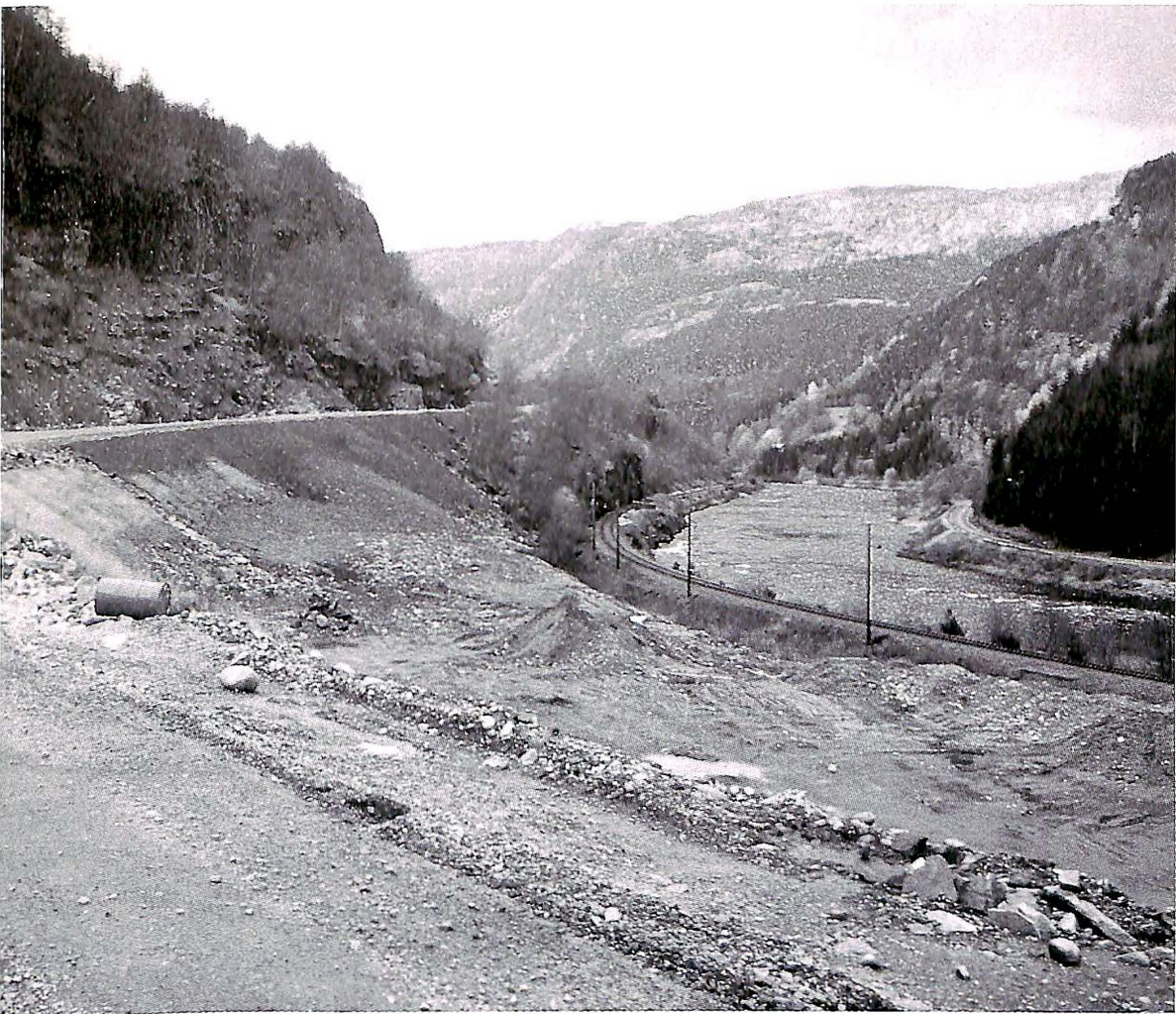
På rv. 572 Ulvik-Bruravik reknar vi med å bruka 3,5 mill. av ei samla løyving å 5,2 mill. kr. frå Ulvik kommune. Veggen har fått to køyrebaner over 2 km, sikra og asfaltert. Desse arbeida held fram.

For fv. 307/308 er det forhandla grunn på kring 1,5 km av parsellen Kløve-Palmafossen. Arbeid med forsterkning og ombygging pågår. Mesteparten av løyvinga på 2 mill. går med i år.

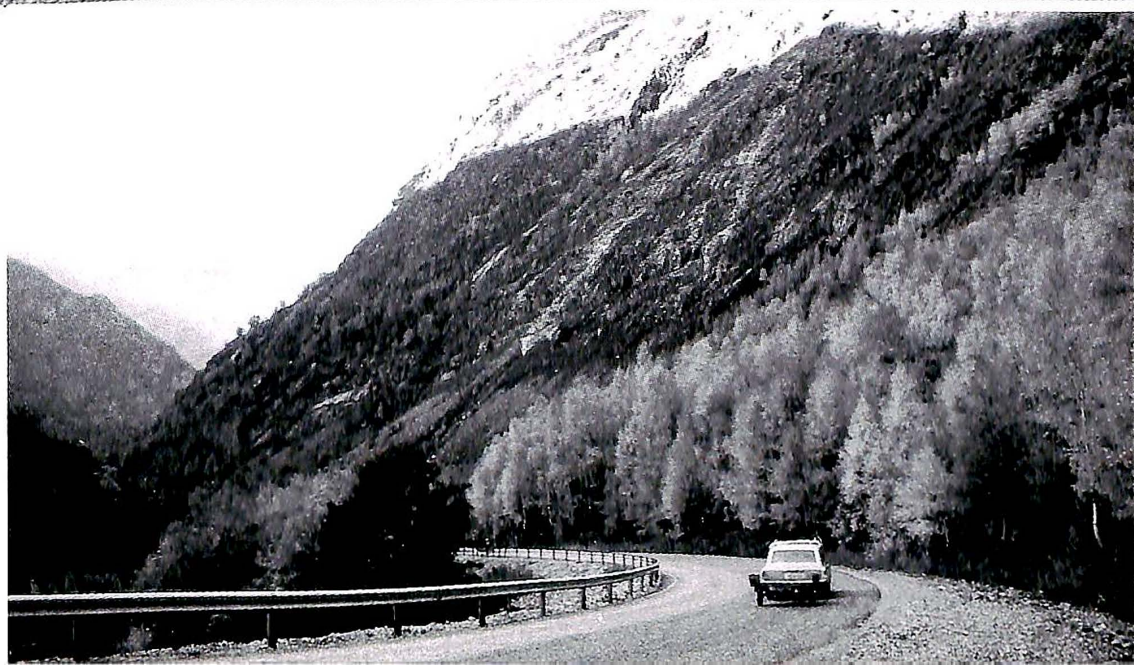
### 80 prosent i eigen regi

- Vi har nådd måla vi sette oss for anleggsdrifta i indre strøk 1987, sier Odd Sæveraas. Dette trass i at anleggsstart fleire stader har blitt forseinka grunna mangel på oppsyn. Av anleggsdrifta er 80 prosent utført i eigen regi. Mannskapssituasjonen, utanom oppsynet, er rimeleg god.



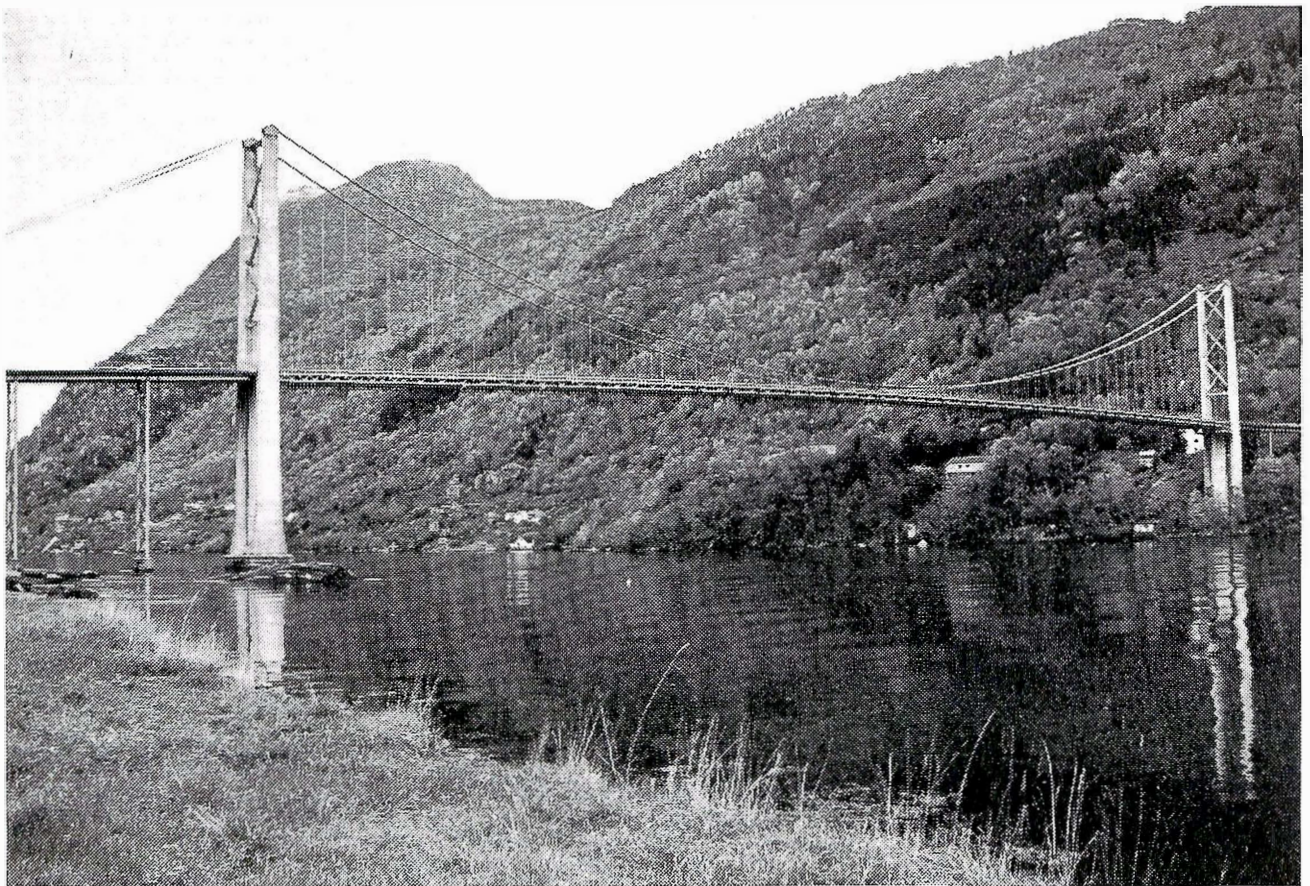


*Ny teg kjem  
mellom Bulken  
og Evanger.  
Bolstadetva og  
jernbanelina til  
bogre.*



*Ny r. 7 gjennom  
Måbodalen vart  
teken i bruk i år.*





Fyksesundbrua står i dag som då ho vart opna for over 50 år sidan.

## Mjuk hengjebbru med grøn sone

Fyksesundbrua fyllde 50 år 9. oktober. Den 344 meter lange hengjebbru i Kvam har vore ein ruvande støttespillar i aust-vest sambandet gjennom Hordaland i desse åra. Brua står i dag i hovudsak i same stand som då den blei opna av dåverande kronprins Olav i 1937. Fyksesundbrua vil også gjera nytte for seg i mange år framleis. Noko ny og breiare bru over Fyksesundet er ikkje på tale i dette hundreåret, opplyste vegsjef Josef Martinsen i samband med 50-årsjubileet.

Då Fyksesundbrua blei opna var dette den største hengjebbru i Skandinavia, med ei spennvidde på 230 meter, 9 meter lengre enn Lillebeltbrua i Danmark.

To års arbeid

Bygginga tok under 2 år. Vegvesenet i Hordaland utførde sjølv alt fundamenteringsarbeid for brupillarane, samt sprenging av forankringstunnelane

Våren 1936 tok entreprenør Laur. Eide over resten av fundamenteringa og fekk mellom anna forankringsskinnene på plass. F. Selmer kom i gang med støyping av dei 61 meter høge brutårna ut på sommaren 1936.

**Av internasjonal klasse**

Brua er konstruert av overingeniør Stang ved brukontoret i Vegdirektoratet. Han er mellom dei fremste brubyggjarane vi har hatt her i landet. Konstruksjonen fekk stor merksemd ute i Europa, og Fyksesundbrua er seinare karakterisert som ei uvanleg mjuk hengjebbru.

Utviklinga innan transportnæringa har gjort det nødvendig å oppgradera tillate akseltrykk over brua frå 8 til 10 tonn. Dette gjorde det naudsynt å innføra ein-vegskøyning med trafikklys på brua.

**Engsteleg**

Mange var engstelege då brua skulle byggjast. Ikkje berre av økonomiske grunnar (Dei greidde å halde kostnadsoverslaget på omlag 600.000 kr.)

Brua verka lett og elegant. Så lett at ein utanlandsk turist rista tenksamt på hovudet då han studerte byggjearbeidet frå land sommaren 1937.

Det blei fortald om ein gamal mann som dagstøtt følgde med i bygginga. Han ville absolutt sjå når brua ramla ned, sa han. Etter at brua hadde vore i bruk ei tid, drista den gamle endeleg seg til å gå over.

- Vågde du verkeleg dette då, spurte naboen.

- Ja, men eg gjorde meg så lett som mogeleg, svarte mannen.





Ordføreren i Kvam, Johs. Waage foretok «gjenopninga» av brua.

## FEST FOR 50-ÅRINGAR I KVAM

Kvam feira 50-årsjubileet til Fykkesundbrua. Ei rein privat tilskipping var det, rett nok, men ikkje så lite original. Alle som fyller 50 år i 1987 var innbedne til feiringa. Vi leita oss fram til jublantane gjennom lista på folkeregisteret, fortel Marita Totland til Veg i Vest.

Ho har vore ei av drivkreftene bak dette noko spesielle arrangementet. Tilsaman femti 50-åringar møtte fram, frå ulike kantar av landet - alle fødte i Kvam kommune.

Det var laga brosjyre og vise til jubileumsdagen, og 50-åringane delte ut Hardanger-eple til trafikantane.

Ordførar i Kvam, Johs. Waage, markerte 50-årsdagen med å «opna» vegen på nytt.

Op etterpå var det stor brufest i Øystese, med 75 gjestar.



To og to mottok 50-åringane brua, med utdeling av jubileumsmateriell til dei vegfarande. Hordaland Vegkontor spanderte 5.000 kr. til blomar på brua.



## Fykkesundbrua 50 år

*Tone: En pige vandret ut i en have.*

Dei bygde bru over Fykkesundet  
i nittenhundra og trettisju.  
Då heile Kvam vart isaman bunde,  
og ingen måtte ved stranda snu.

Då kronprins Olav, som no er konge,  
han opna brua som heidersgjest.  
Han stirde storøygd på dette tronge  
og smale sundet hjå oss her vest.

På vegen hit, kan me enno hugsa,  
ved Soldalsnova han tok ein stopp.  
Då var det nokon som skalv i buksa,  
og tok det nokso unådigr opp.

Men bygdastriden er gått i grava,  
og saknet er ikkje særleg stort.  
No får me heller isaman kava,  
og prøva få noko nyttig gjort.

Om brua står her og er til nytte,  
som ho har vore i femti år.  
So er problema istaden flytte  
til den elendige vegen vår.

Ei løysing er ikkje lett å finna,  
men noko må vel skje til slutt.  
Når Kvammamannen og Kvammakvinna  
arbeider saman og jobbar trutt.

Me helsar brua som bind oss saman,  
på hennar femtiårs fødselsdag.  
Lat oss jamaldringar ha det gaman,  
og prøva gløyma dei tapte slag.





Dei gamle bruene i Måbødalen inngår i «verneplanen».

## «Skrekken» er verna i Måbødalen

Den nifse køyreturen på riksveg 7 gjennom Måbødalen er avløyst av trygg ferd gjennom fjellet. Men interessa for å nytte den gamle vegen er stor. Turistane vil oppleve skrekk-kjensla ved å følgja den gamle smale slyngvegen på berghylla opp gjennom Storagjelet. Vegvesenet, Eidfjord kommune og fylkeskultursjefen har gått saman om istandsetjing av gamlevegen.

Vegvesenet har gjennomført arbeidet og teke på seg å halde vegen vedlike i framtida. Den over 70 år gamle vegen er ein studie i vegbyggingskunst. I år har opprustinga av vegen blitt fullført for 3 millionar kroner. Fire rasteplassar og fleire parkeringsplassar er bygd. Det er dessutan under bygging 2 utsiktspaviljongar.

Her har ein nytta naturstein i veggane, og bygningane blir fullført neste år. Paviljongane er oppførte ved Måbø bru nede i dalen og ved Dalberg tunnelen i øvre delen av Måbødalen.

200 år gamal «trappe»

Det er 200 år sidan den fyrste «vegen» vart bygd gjennom Måbødalen. Opp Må-

bøberget vart det hogd ut ein kløvstig på tilsaman 1.500 steintrinn i 124 slyngar.

Ridevegen inn til botnen av Vøringfossen blei bygd i 1872, og i 1888 kunne ein ri til toppen av dalen.

Den gamle riksvegen er sett i god stand, men nytt asfaltdekke. Også grofteinne er asfalterte for betre å sikre vegbana mot utrasing under smørsmelting og kraftig nedbør.

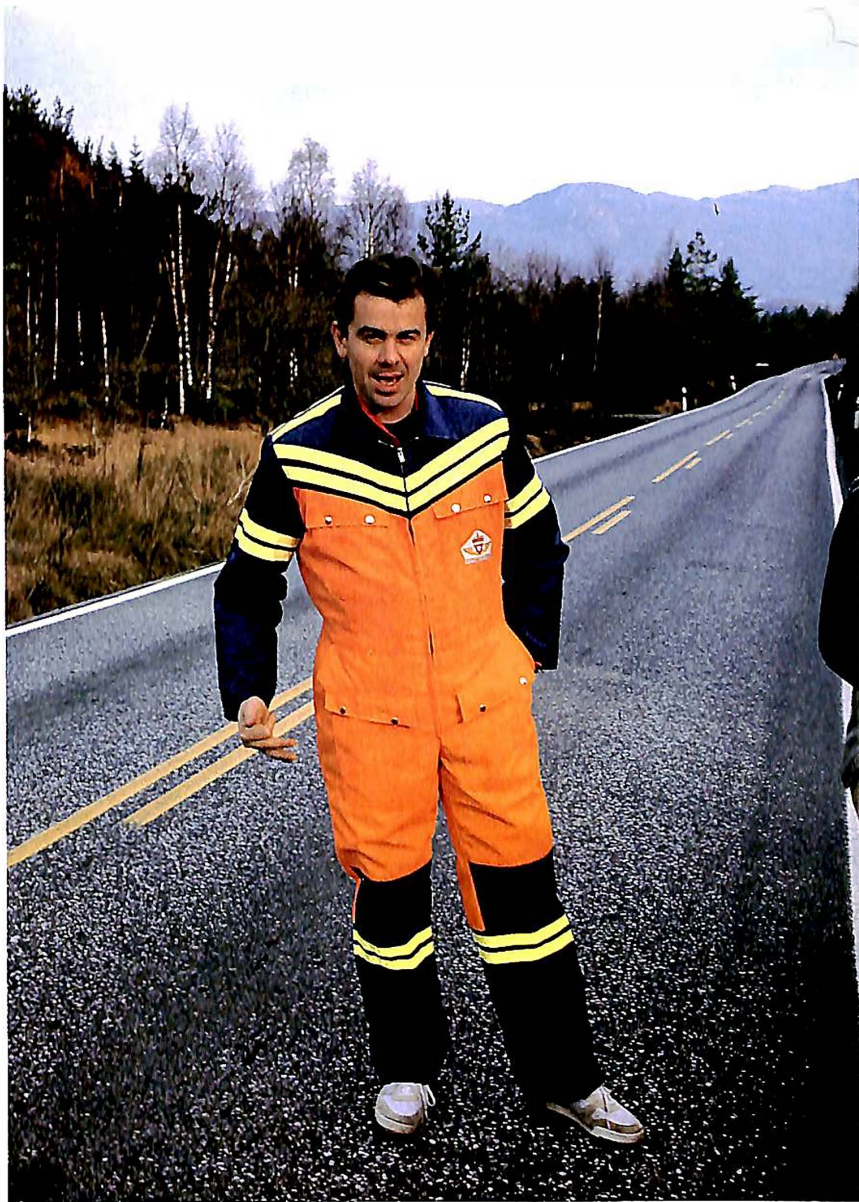
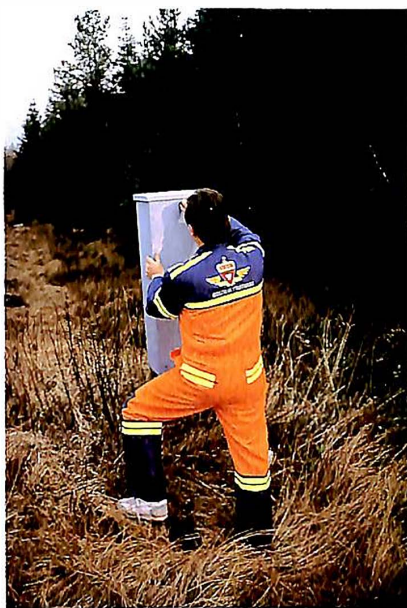


Det skal byggjast tak over to av rasteplassane i Måbødalen.



*Slik ser den nye arbeidsdressen ut.*

# GRADVIS HAM- SKIFTE



Vi skal få ny «bunad». Overgangen til dei nye arbeidskledda skal skje gradvis, opplyser hovudverneombod Konrad Ulvatn til Veg i Vest.

- Vi vil bruka opp det vi har liggjande av dei oransje dressane før vi tek i bruk dei nye kledda.

## Blått og og raudt

- Kvifor blir gamledressen no skifta ut?

- Fargekombinasjonen har ikkje vore god nok. Fargane i stoffet og refleksmerka tapar seg når dressen blir vaska, noko som sjølvstapt reduserer verneverdien til kledda. Fargane tapar seg ytterlegare når

ein t.d. arbeider under høgtrykks natriumslys.

- Kva blir endra på den nye dressen?
- Det blir blått stoff på skulder og arm.

I forkant blir det raudfarga frå knehøgde og opp til skulderstykket. Dei nemnde endringane gjeld utearbeidande. Ellers blir det ingen endringar.

## Etaten i ryggen

På ryggen kjem vegvesenet sitt emblem, som dekkjar eit 20 cm breidt felt. Under emblemet står det «Statens Vegvesen»

På denne måten får vi vist at vi arbei-

der for Statens Vegvesen, og det vil vi gjerne.

Siktemålet med omlegginga er at alle tilsette i Statens vegvesen skal bli meir synlege i trafikken, seier Ulvatn.

- Våre folk er i arbeid på sterkt trafikkerte vegar. Det er derfor viktig at dei er utstyrte med klede som gjer at dei blir godt sett av trafikkantane.

Eg vil gjerne nytte høve til å koma med ei oppmoding til oss alle som trafikkantar: Vis omsyn når du køyrer forbi eit arbeidsområde på vegen. Reduser farten til det forsvarlege eller stogg - om nødvendig, seier Konrad Ulvatn til slutt.



Tilsammen 30 ansatte i Statens Vegvesen har til nå vært innom attføringsverkstedet på Toppemyr i Åsane, i perioder på mellom 2 måneder og 2 år. Samtlige har gått tilbake til arbeidet i vegvesenet etterpå. Bare 7-8 av disse har fått en varig omplassering utenom vegarbeidsdriften, opplyser verneleder Bjørn Langedal til Veg i Vest.



Arbeidsformann Johannes Thunestvedt (t.v.) og verneleder Bjørn Langedal utgjør administrasjonen ved attførings-senteret.

# HORDALAND PIONER I ATTFØRINGSARBEIDET

## Gode erfaringer med verkstedet på Toppe

Bedriftsintern attføring er oppgaven til senteret i Toppemyrvegen 1, der vegvesenet disponerer en 3 måls tomt i et industriområde. Anlegget omfatter to rubbhaller og en hovedbygning. I hallene produseres det forskjellig utstyr til vegar-

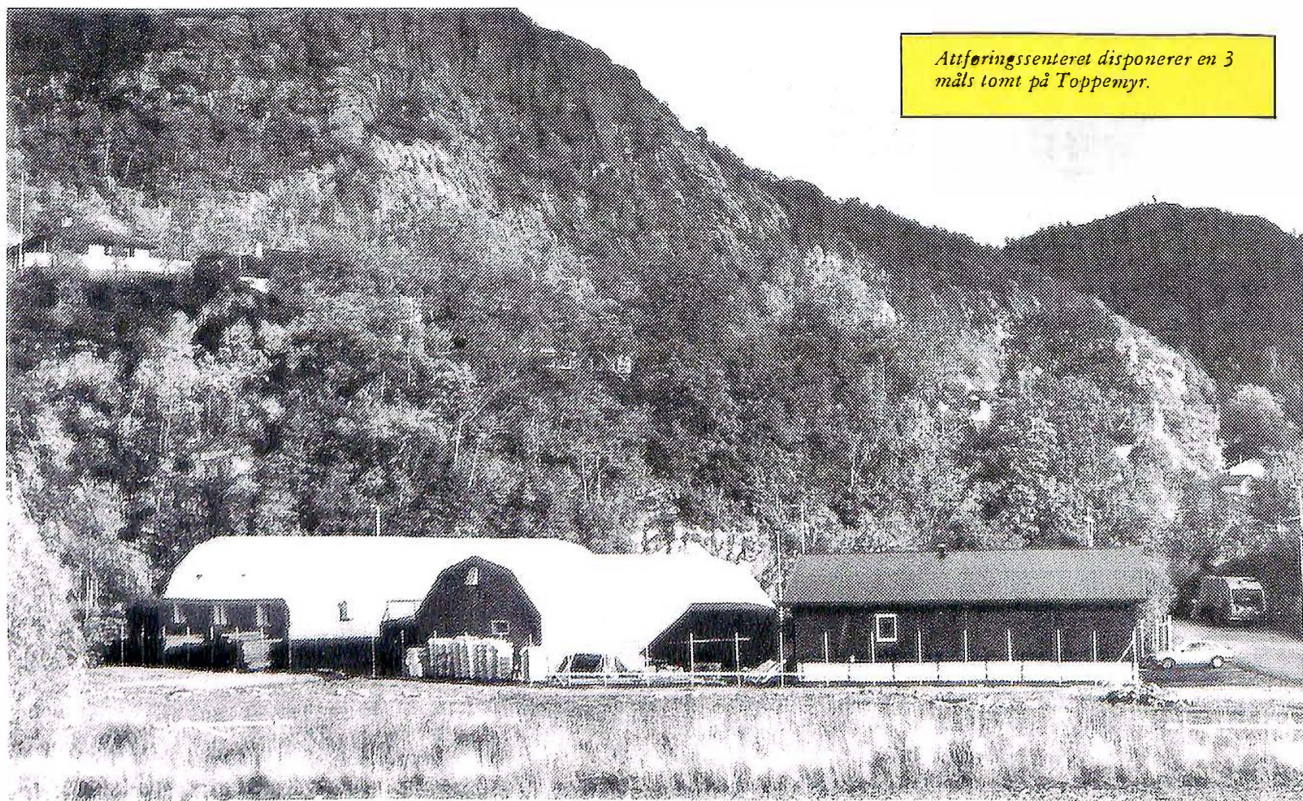
beidsdriften, både i Hordaland og for veg-etaten ellers i landet.

Man driver også reparasjon av brannslukkingsutstyr.

I hovedbygningen er det trimrom, spiserom, garderober og kontor.

Eneste i Statens Vegvesen

- Vi tar hånd om ansatte i vegvesenet som på grunn av sykdom eller ulykker trenger lettere arbeid en periode. Alternativet til vår arbeidstrening er sykemelding.



Attførings-senteret disponerer en 3 måls tomt på Toppemyr.





*Sperremateriell er ett av produktene fra attføringsverkstedet.*

- Er slike attføringsentra vanlig innen Statens Vegvesen?

- Vi er foreløpig eneste fylke som driver eget verksted. Men etter hvert som arbeidet vårt har blitt kjent, har andre vegkontor vist økende interesse for tiltaket. Tilsvarende opplegg er under forberedelse i blant annet Nordland og Rogaland, sier Bjørn Langedal.

#### Plass til 13

- Hvor lenge har senteret blitt drevet?

- Vi startet i Eidsvåg i 1983. Sist årsskifte tok vi i bruk anlegget på Toppemyr, der vi investerte 3 mill. kr., inkludert tomten, som vi har kjøpt av Bergen Tomteselskap.

- Hvor stor er kapasiteten?

- Vi har til enhver tid plass til 13 personer på verkstedet. Vi produserer blant annet Ethafoam-plater til vannsikring i tunneler. Denne produksjonen er midlertidig stoppet i høst, som et resultat av brannvesenet sine merknader til disse produktene i Floyfjellstunnelen.

- Ellers lager vi støyskjermer, sperremateriell, skytematter og forskjellige produkter i tre og stål, etter oppdrag fra vegarbeidsdriften, sier Langedal.

#### Åpen for nye produkter

- Dagfinn Notnæs ved Hordaland Vegkontor har lansert ideen om mobile veg-

humper i aluminium som sikkerhetsmaterieell ved anlegg langs trafikkert veg. Noe for Toppesverkstedet?

- Dersom et slikt produkt skulle lages, kan vi ta jobben her. Vi har mulighet for sveising, og har alt det produksjonsutstyret som ellers trengs. Vi er i det hele tatt opptatt av å lage nye produkter. Ingeniører, oppsynsmenn og andre er velkomne med forslag.

#### Ti mill. i omsetning

- Driver dere god butikk?

- Vi har en omsetning på 9-10 mill. i året. Vi kan selge produktene 20-50 prosent under vanlig markedspris, noe som skyldes lønnskuttet fra fylkesarbeidskontoret. Vi får refusjoner på 75 prosent for våre ansatte det første halvåret de er her, mens tilskuddet reduseres til 40 prosent resten av toårsperioden. Vi er nå kommet opp i en tilskuddssum på 3,5 mill., opplyser Langedal, som er administrativ leder på Toppe.

- Han legger til at administrasjonen forøvrig bare teller en stilling. Det er arbeidsformann Johannes Thunestvedt, som står for den daglige ledelsen ved verkstedet.

- Produktene selges bare til vegvesenet, og regnskapet gjøres opp med balanse.

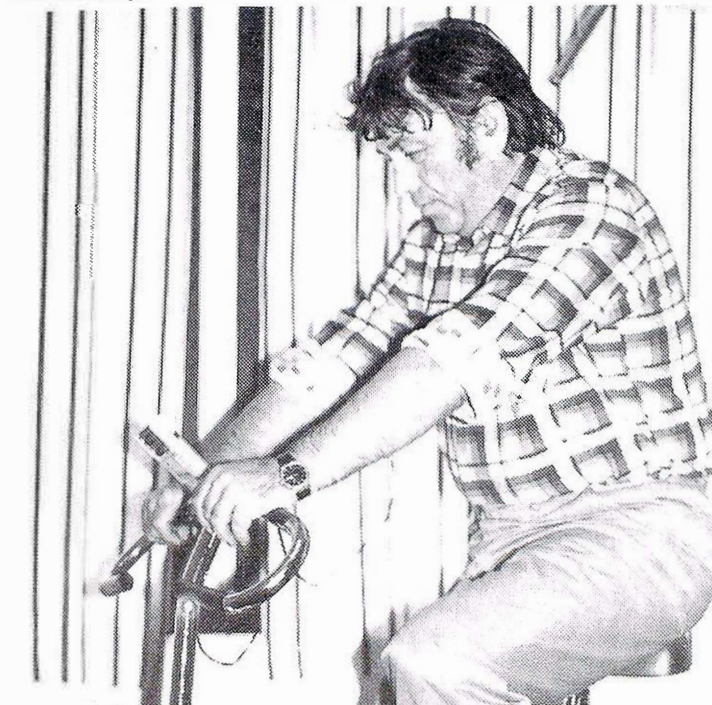
#### Slitasje og hjertesykdommer

- Hvem kommer til Toppemyr?

- Ansatte i vegvesenet med slitasjeskader i nakke, skulder og rygg. Disse kommer til oss i forbindelse med et behandlingsopplegg. Hjertesykdommer er også en gjennomgående bakgrunn for en rehabiliteringsperiode. Bedriftslege er medisinsk ansvarlig for attføringsprogrammet.

- Det er folk fra Bergens-området som kommer hit. Men vi vil ved årsskiftet ta i bruk en verkstedshall på Voss, med en kapasitet på 5-6 arbeidsplasser. I Odda har vi benyttet en midlertidig brakke siden i fjor, og har nå fått tilbud fra kommunen om å leie tomt. Vi kommer muligens i gang med et fast opplegg der neste år.

- På lengre sikt har vi også planer om et anlegg for Sunnhordland på Stord, sier Langedal, som understreker betydningen av å ha regionale tilbud for attføring i vegvesenet.



*Trimrommet er en viktig del av attførings-senteret.*



SEKS NYE STILLINGER TIL BILTILSYNET:

# VI TREFFES PÅ VEGEN 7 DAGER I UKEN

Biltilsynet i Hordaland har fått tildelt 6 nyopprettete stillinger til kontroll av kjøretøy på vegene.

Dette vil gi en vesentlig omlegging og økning av vårt kontrollarbeid her i fylket.

I dag kontrollerer vi årlig ca. 43.000 kjøretøy hvorav ca. 18.000, d.v.s. ca. 40%, i form av utekontroller. Når de nye stillingene kommer i funksjon vil vi få en økning på ca. 39.000 utekontroller vil da utgjøre ca. 70% av kontrollarbeidet.

## Øker 200 prosent!

Hovedtyngden av vår kontrollvirksomhet vil i fremtiden altså være på vegen, og den vil øke med over 200% i forhold til nåværende situasjon.

Biltilsynet vil nå bli å treffe på vegen til alle døgnets tider, 7 dager i uken.

For trafikantene vil dette bli svært merkbart. Nå vil våre utekontroller ikke bli lagt opp til å «ta» flest mulig. Biltilsynets oppgave er først og fremst å motivere og rettlede bilister til å holde kjøretøyene i orden og kjøre riktig. Våre kontroller blir derfor nok så «myke». Vi vil pålegge trafikanter å reparere feil eller mangler på kjøretøyet og bare ved grove overtredelser anmelde forhold



det til politiet.

## Sikkerhet

Hva vil biltilsynet kontrollere på vegen?

Først og fremst vil det være en ren teknisk kontroll av kjøretøy. Dette vil ikke være like omfattende som hallkontroll, men være spesielt rettet mot viktige sikkerhetskomponenter på kjøretøyet, så som bremseser, styring, lys og dekke.

Vi vil også se på bruken av kjøretøyet. Har det overlast? Er lasten nok sikret? Inneholder lasten farlig gods?, o.l.

Føreren av kjøretøyet er vi også

interessert i. Har føreren gyldig førerkort? Overholdes kjøre- og hviletidsbestemmelsene?

## Gir gevinst

Vi vet at en del trafikanter kjører feil eller foretar seg ting som kan skape farlige situasjoner i trafikken. Vi vil også se på disse forholdene for å rettlede, og ikke minst samle opplysninger, til bruk for å bedre trafikkoppleringen.

Vi har tro på at en slik sterk økning i vårt arbeide på vegen vil gi en trafiksikkerhetsgevinst og gjøre det tryggere å ferdes på vegen.

K. Hasselgren



## BILTILSYNET MED ATFERDSVEILEDNING:

- Biltilsynet ønsker å bli oppfattet som et serviceorgan for publikum. Vi vil ikke ha stempel som noen «busmenn», sier stasjonssjef Bjørn T. Sætervik og avd.ing. Alf F. Trætteberg til Veg i Vest.

Vi oppsummerer prøveordningen med atferdsveiledning, som har pågått siden tidlig i vår. Biltilsynet i Bergen har sammen med kollegaene i Finnmark gjennomført dette som de første i Norge. Vi ønsker å la dette inngå som en fast del av vårt arbeid, sier Sætervik.



*Rundkjøring gir oss anledning til å møte trafikkantene med gode råd, sier Alf F. Trætteberg i biltilsynet i Bergen.*

# ØNSKER Å YTE SERVICE TIL TRAFIKANTENE

### Plukke vekk feil

- Hva er atferdsveiledning?

- På grunnlag av teknisk overvåking (video eller radar) prøver vi å gripe tak i feil fra trafikantenes side i aktuelle situasjoner. Istedenfor refs og andre reaksjonsmåter, vil vi oppnå en positiv dialog med publikum. Ikke minst er vi ute etter synspunkter og tilbakemeldinger om problemer på vegene. Er det noe som mange mener bør rettes på, så bringer vi signalene videre til rette vedkommende.

### Rundkjøring

- Eksempler?

- Vi har særlig funnet det aktuelt å ta for oss nye rundkjøring. Vi trenger ikke gå så langt fra stasjonen for å finne et aktuelt eksempel. Rundkjøringen sør for Spelhaugen har vært overvåket med videokamera. Selv posterte vi oss litt lenger oppe i Folke Bernadottes vei, der vi samtalte med trafikantene som nettopp hadde passert rundkjøringen.

Det hele var selvsagt frivillig. De som

hadde andre ting å tenke på, kjørte videre. Vi opplevde også at mange stoppet uoppfordret for å spørre om råd. Våre folk hadde med seg brosjyremateriell til utdeling under aksjonen.

### Bedre oppmerking

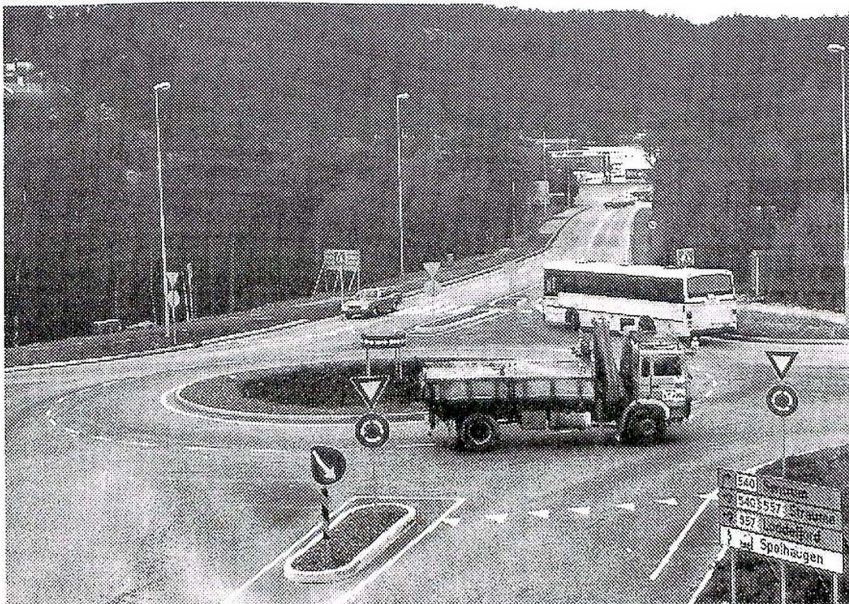
- Hva sa trafikantene?

- En gjennomgående reaksjon var at man savnet en merket linje som delte rundkjøringsfeltene i to. Vi tok dette opp med trafikkseksjonen, som straks fikk utført oppmerkingen. Etterpå har vi kunnet bivåne at trafikantenes oppførsel i dette krysset er blitt betydelig bedre, sier Sætervik.

- På samme måte kan vi viderebringe signaler fra publikum til kjøreskolene og de som bestemmer trafikkreglene.

- Hvilke andre atferdskontroller er gjennomført?

- Trafikantenes reaksjoner på den automatiske lysskillingen for kontrollstopp mellom Hop og Nordås har blitt testet. Observasjoner er foretatt i vegkryss ved Mindevegen. Både video og radar har vært i bruk for å overvåke trafikken gjennom 60 km-sonen forbi Kaland skole. Først var usedvanlig glatt da vi hadde kontroll av avstand til forankjørende på vegen mot Sotrabrua, forteller Alf F. Trætteberg, som ser fram til at denne atferdsveiledningen kan føres videre som et fast innslag i biltilsynets arbeid.



*Rundkjøringen ved Spelhaugen har vært overvåket av biltilsynet.*



# Meget god oppslutning om fagprøven

I forbindelse med innføringen av det nye Bygg- & anleggsfaget ble det på møtet mellom Hovedtillitsmannsutvalget og administrasjonen vedtatt at vi skulle tilrettelegge opplæring, slik at flest mulig av vegarbeiderne kunne klare fagprøven innen dette faget.

### Omorganisering

Årsaken til at det nå er nødvendig med opplæring for at erfarne vegarbeidere skal klare fagprøven, ligger i omorganiseringen av faget.

Før kunne en forskalings snekker gå opp til teoretisk og praktisk prøve innen faget forskaling og få fagbrev som bare gjaldt for forskalingsarbeid. Spørsmålene på prøven ville da kun være innen dette området.

### Økt konkurranseevne

Nå er de tidligere fagområdene slått sammen til ett fag: Bygg- & anleggsfaget, med følgende fordypningsretninger: Forskaling, armering, betong, tunneldriving/fjellarbeid og grunnarbeid/anleggsteknikk arbeid.

De som skal opp til fagprøve vil på den teoretiske prøven få spørsmål fra alle fordypningsretningene.

Når de, etter bestått teori-prøve kommer opp til praktisk prøve, vil denne bli avlagt innen den fordypningsretning som er valgt.

En av hensiktene med opplæringstilbudet er med andre ord å kunne sette, f.eks. en betongarbeider, i stand til å besvare oppgaver innen fjellsprenge-ning.

Hovedformålet med opplæringen er imidlertid å heve nivået innen hele yrkesgruppen og dermed øke konkurranseevnen.

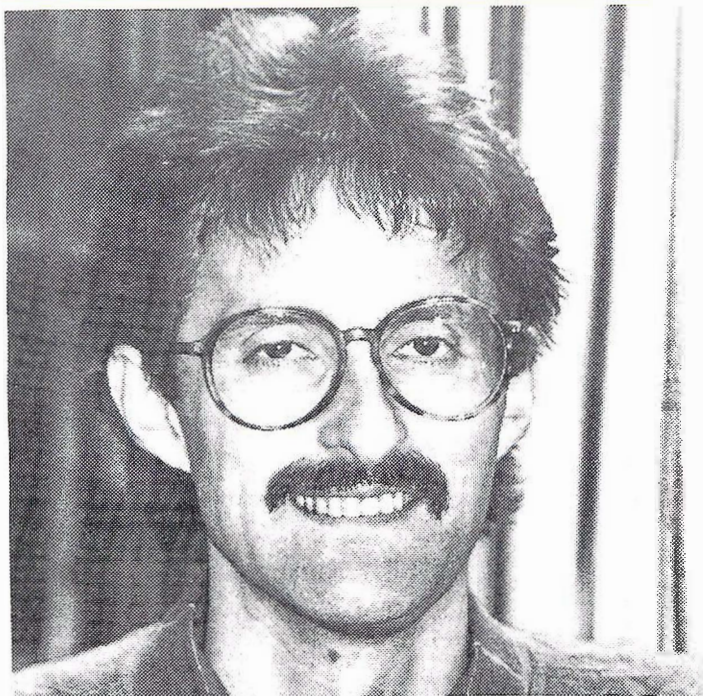
### Helgesamlinger

Vegadministrasjonen har i samarbeid med NKI og AOF satt sammen en kurs-pakke som består av:

Brevkurs (selvstudium, oppgaveløsning - NKI)

5-6 Internatsamlinger (støtteundervisning) fredag - lørdag

I tillegg kommer opplæring på arbeidsplassen og en del mindre «støtte-



Svein Hoff er leder for kursvirksomheten.

kurs» for dem som har særlige problemer innen spesielle emner.

### Sterk påmelding

Etter at dette opplegget ble lyst ut blant alle tilsatte, fikk vi i overkant av 100 påmeldte. Noen trakk seg etter at kurset kom igang, slik at vi nå sitter igjen med 96 deltakere. Dette er et meget godt resultat på landsbasis. Det store deltakerantallet kan nok delvis skyldes den store innsatsen hovedtillitsmannen har gjort for å motivere folkene til å gjøre en innsats.

Det store deltakerantallet har gjort at vi nå har måttet dele deltakerne inn i 4 puljer. 3 med internatsamlinger i Bergen og 1 Ulvik.

Vi har nå vært igjennom første omgang av kurs-pakken. Alle deltakerne har vært på en internatsamling og er igang med brevkurset.

### Startvansker

Det er ikke å legge skjul på at vi hadde en del problemer i startfasen. Da det i sommer viste seg at anleggsavdelingen, pga. kapasitetsproblemer ikke kunne stille med forelesere, måtte vi kontakte eksterne krefter for å få hjelp innen noen av emnene. Dette var uheldig, da det har vist seg både på dette opplegget og andre, at etaten selv har de dyktigste foreleserne på mange områder.

Det viste seg at vi fikk startvansker i læresituasjonen.

Vi har imidlertid nå så bra lærerkrefter internt, fra AOF og fra entreprenører at vi sier oss rimelig fornøyd med opplegget og har håp om at de aller fleste vil gjennomføre kurspakken og bestå prøven.

Kursdeltakerne har fått utdelt en stor bunke bøker, tegneutstyr, konvolutter og papir i store mengder.

### Forstår skepsisen

Fagene vi startet opp med var tegning/tegningslesing, grunnarbeid (strikning/masseberegning) og sprengning.

Sett på bakgrunn av at mange ikke har «vært på skolebenken» siden folkeskolen, og den usikkerheten som deltakerne på 1. pulje må ha følt, er det ikke rart at en del ble skremt av opplegget og uttrykte skepsis overfor kursledelsen og arbeidskamerater.

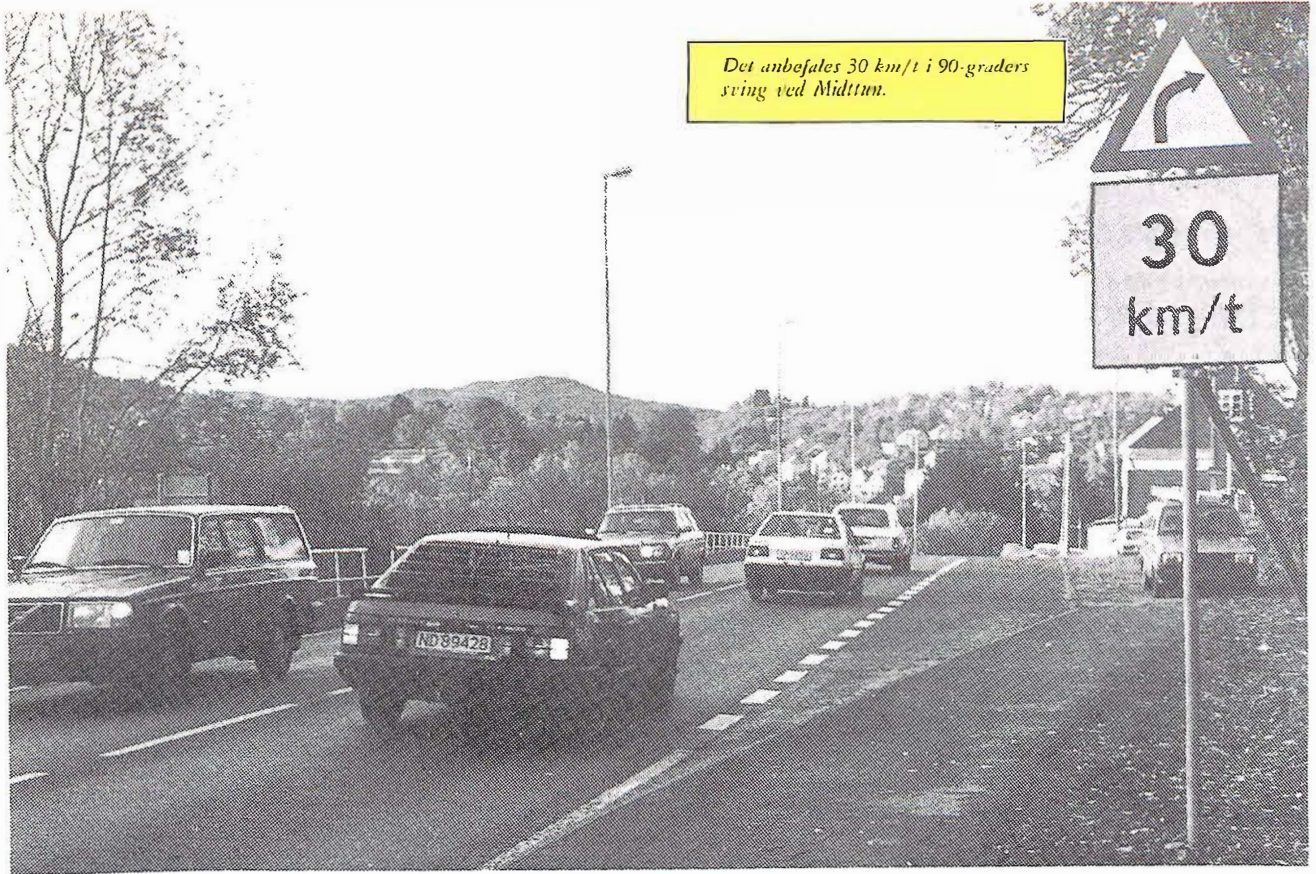
### Imponerende

Denne stemningen synes nå å ha snudd. Jeg er imponert over den interessen som vises, og den innsatsen de aller fleste gjør, for å stille best mulig kvalifisert når vi i 1988 skal arrangere fagprøver.

Jeg håper arbeidsledelsen har forståelse for hvilket løft detter er for den enkelte, slik at de bistår med sitt, hvis deltakerne skulle stå helt fast med enkelte oppgaver.

Svein Hoff





Det anbefales 30 km/t i 90-graders sving ved Midttun.

## TRAFIKKAKSJONER NYTTER

# Skilting av skarpe kurver lønner seg

Bedre skilting og oppmerking av skarpe kurver lønner seg for samfunnet. På E68 Voss-Bergen har Hordaland Vegkontor nå bedret oppmerkingen av 50 kurver. Vi forventer å få redusert antallet ulykker på strekningen med 3-4 pr. år. Investeringen vil være meget samfunnsøkonomisk lønnsom, sier Henrik Hvoslef til Veg i Vest. Skiltingen vil ha betalt seg i form av reduserte ulykkeskostnader på godt under et år.

Aksjon Utforkjøringsulykker er avsluttet, og fra årsskiftet av står Aksjon Møteulykker for tur. Problemene er til dels sammenfallende. Ved siden av et bedre vintervedlikehold, er det påkrevet å få gjort noe med de farlige kurvene. I første omgang skilting og oppmerking av de farligste partiene.

### 30 km/t fort nok

- Erfaringene tilsier at vi med den nevnte nyskiltingen Bergen-Voss vil vi redusere antallet ulykker på strekningen med 3-4 i året. Ved siden av oppmerking som viser at man kjører inn i en krapp kurve, be-

nytter vi oss av skilt som anbefaler ned-satt fart i de 10 vanskeligste kurvene.

- Hvor mye nedsatt?

- Det kan være fart på 30 til 60 km/t på vegstrekninger som ellers har 80 km/t som fartsgrense.

### Analysér

- Hvor langt er arbeidet kommet i Hordaland?

- Vi har skiltet oss oppover rv. 14 fra Rogaland grense til Bergen, og fortsetter nå kartleggingen av farlige svinger på rv. 14 videre nordover gjennom fylket. Også E76 fra Haukeli til Rogaland grense er ferdig skiltet.

- Analyser er ferdig for rv. 13 Voss-Trengereid. Andre vegstrekninger vi vil se på etterhvert er rv. 550 Odda-Utne og rv. 47 Odda-Brimnes. Rv 57 gjennom Lindås, rv. 555 sørover Sotra og rv. 561 nordover Øygarden kommer vi også til å ta for oss. Til slutt vil jeg nevne rv. 13 Trengereid-Kvinnherad.

- Hvoslef understreker at vegkontoret kun plukker ut de farligste kurvene. Erfaringene tilsier at man oppnår en reduk-

sjon i antallet ulykker på 40 prosent i kurver som blir skiltet.

### Bedre brøyting

Det er vegdirektoratet som trekker opp retningslinjer for Aksjon Møteulykker. Utenom skilting og oppmerking av farlige kurver, og eventuelt ombygging av de verste partiene, vil man under aksjonen neste år satse på et bedre vintervedlikehold.

Det betyr raskere utrykking ved snøfall, bedre høvling og bedre oppløring av kontraktører som brøytingens betydning for trafikksikkerheten.

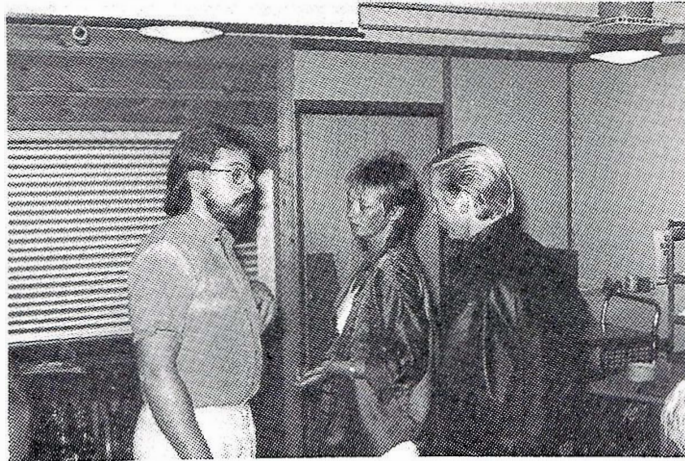
Bedre oppløring på vinterføre er en oppgave som biltilsynet må arbeide videre med, går det fram av forslaget.

En informasjonskampanje skal gjennomføres som en del av Aksjon Møteulykker neste år. Målsettingen med tiltakene er 200 færre drepte og skadde neste år enn i 1987, under forutsetning av uendret trafikkvekst. Det skal satses 30 mill. kr. på tiltak under aksjonen, ifølge vegdirektoratets opplegg.





## SPORT OG FRITID



Arrangementkomiteen fordeler arbeidsoppgavene. Fra venstre Håkon Toverud, Ellen Brown og Terje Totland.

# FOTBALL MED NOKO ATTÅT

## Hordaland kom hederlig fra vegcup-arrangementet

Vegcup 1987 ble arrangert på tradisjonelt vis. Følgende lag kvalifiserte seg til sluttspillet: NORDLAND, SØRTRØNDELAG, AKERSHUS, ØSTFOLD, ROGALAND og arrangør HORDALAND.

Sluttspillet ble arrangert i Bergen 21.-23. august. Alle kampene ble spilt på Stavollen kunstgressbane. Samtlige tilreisende lag og supportere (100 pers) ble innkvartert på Fantoft Sommerhotell.

I arrangementskomiteen satt Håkon Toverud, Bjørn Trygve Andersen, Eli Solberg, Gina Kartveit og Ellen Brown, som hadde ansvaret for å «snekre» rammen om en sportslig og sosial helg.

### Grundig forarbeid

Det ble mange lange og hektiske kvelder før det hele kunne starte. Komiteen skulle sende invitasjoner, søke tilskudd fra VDR, skaffe innkvartering, annonser (ca. 60 firma støttet vegcupen), lage program, bestille baner, dommere, lage kampoppsett etc., skaffe medaljer, og ikke minst lage til et sosialt samvær om kveldene for de tilreisende. Alt gikk etter planen (vi fikk skryt for et godt arrangement).

### Spekemat og husorkester

Fredag kveld, etter at alle lag var kommet til Bergen, var det sammenkomst i kantine på vegkontoret. Det ble servert spekemat med noko attåt (brød). Etter serveringen ble lørdagens kamper trukket til to puljer med tre lag i hver pulje.

Det sosiale samværet ble avsluttet med

dans til vegkontorets husorkester, bestående av Asbjørn Halstensen, Atle Fosse, Rune Kilsen, Per Fredriksen og Endre Leivestad.

### Kampstart ved frokosttider

Lørdag morgen kl. 0900 startet den første kampen. Kampene ble spilt i strålende sol og sommervarme. Det var mye moro, god underholdning og heiarop fra tribunen (selvfølgelig markerte Hordaland seg her også). Det ble heldigvis ingen alvorlige uhell i løpet av kampene.

Hordavag var «dyktige» som kom til sluttspillet uten å slippe inn mål (de var sjølskrevne som arrangører). Her tok det også en brå slutt. Første kampen gikk med 0-1 tap, andre kampen doblet vi usett og tapte 0-4.

### Maratonfinale

I finalen møttes Østfold og Rogaland. Det ble en lang og underholdende kamp. Etter ekstraomganger var stillingen fremdeles 0-0. Østfold gikk til slutt av med seieren da de fikk ett mål mer en Rogaland på straffespark-konkurranse og resultatet ble 5-4.

### GITT OM GUTTA VAR SLITNE!!!

På oppmannsmøtet ble det vedtatt at arrangøren skal sette opp en minnepokal til vinnerlaget. Fra 1989 vil arrangementet for vegcupen bli endret. Dette ble vedtatt på oppmannsmøtet i 1986. Samtlige fylker vil da kunne delta i turneringen/sluttspillet. Forslaget er at turneringen

*Vinnerlaget Østfold diskuterer taktikken kvelden før turneringen.*





skal arrangeres vekselvis i Oslo og Trondheim.

Telemark er foreslått som arrangør av sluttspillet i 1988 etter nåværende modell.

#### Medalje til samtlige

Arrangementer ble avsluttet lørdag kveld med bankett og premieutdeling. Driftsjefen i Hordaland, Jann B. Jensen holdt velkomstrale. Premieutdelingen foregikk med stor stemning, og selvfølgelig fikk alle hver sin minnemedalje. Det var laget sang for å hylle vinnerlaget ØSTFOLD. Etter servering og premieutdeling var det dans til ut i de små timer.

Tidlig «søndag morgen» var alle enige i at det hadde vært en «gosselig» helg.

Arrangementkomiteen

#### RESULTATER:

Sør-Trøndelag - Rogaland	0-1
Hordaland - Nordland	0-1
Sør-Trøndelag - Akershus	0-2
Hordaland - Østfold	0-4
Rogaland - Akershus	2-0
Nordland - Østfold	0-1

#### FINALE:

Rogaland - Østfold 0-0 (e.e.omg)  
4-5 etter straffespark



*Fotballgutta sparket fra seg også på dansegulvet.*



*Hordaveg vander styrke mellom slagene.*



# FØREBYGGJANDE HELSEARBEID - KVIFOR OG KORLEIS?

Av bedriftslege  
Jostein Waage

Eit kinesisk ordtak seier at ein dårleg lege lindrar symptom, ein middels lege helbreddar sjukdom, medan ein god lege forhindrar at sjukdom oppstår. Passar dette ordtaket i vår kvardag med avansert medisinsk teknologi, og korleis kan vi i så fall førebyggja sjukdom?

## Levealder og dødstal

Gjennomsnittleg levealder og dødstal kan vere eit mål for helsetilstanden i befolkningen. Levealderen aukar stadig i Noreg. Årsakene er mange, men den viktigaste er at dei sosiale, hygieniske og økonomiske tilhøva er betra. Dei nye medisinske landevinningane har hatt langt mindre innverknad på levealder og dødstal.

Framleis er det stor skilnad i dødstal mellom ulike yrkesgrupper og sosiale lag. Dette skuldast ulik miljøpåverknad og livsstil, altså ting ein berre kan endra ved førebyggjande helsearbeid. Det kinesiske ordtaket må vi altså ta på alvor framleis.

## Hjelp til sjølvhjelp

Det ligg i sakens natur at førebyggjande helsearbeid berre kan lukkast når kvart individ så vel som heile samfunnet er engasjert. Ingen lege kan endre livsstilen til eit menneske om ikkje personen sjølv vil. Heller ikkje kan ein helsearbeidar få til miljøendringar om ikkje politikarane er med på notane. Som helsearbeidarar kan vi derimot gje dei faglege råd som trengs, og freiste å påverke enkeltpersonar og samfunnet til å ta den rette avgjerlsene. Det er førebyggjande helsearbeid.

## Helskontrollar

Helskontrollar har ein viss verdi i førebyggjande arbeid, men ikkje slik som folk flest trur, ved å avdekke sjukdom. Det finst nemleg ingen universalprøver som kan avdekke alle alvorlege sjukdomar i tidleg fase. Dersom ein trur det, kan kontrollar vere meir til fare enn til nytte, fordi dei kan gje falsk tryggleikskjensle som kan gjere at ein ikkje tek alvorleg dei symptom som bør undersøkjast nærare.

Derimot kan helskontrollar ha verdi for å påvise risikofaktorar for sjukdom, som f.eks. høgt blodtrykk, høg kolesterol, stress, dårleg form, røyking, etc. For slik risikopåvisning er det mindre viktig kor ofte ein får kontroll; langt viktigare er det at ein sjølv gjer noko med dei risikofaktorar ein har, og på den måten førebyggjar sjukdom!

Ein annan måte helskontrollar kan ha verdi på, er når ein målretta leitar etter miljøpåverknad. Slike kontrollar kan vere alt frå samtaler med folk ute på arbeidsplassane, til meir avanserte medisinske undersøkingar som vi til dømes har gjort på asfaltleggjarar. Her er det og viktig å ha målsettinga klart for seg, nemleg at kontrollane skal føre til ny kunnskap med påfølgjande miljøendringar.

## Miljøkartlegging

Såvel målretta helskontrollar som arbeidsplassynfaringar kan gje grunnlag for å stille ein «diagnose» på miljøet. Ved vegkontoret har vi nå tatt i bruk sjekklister og miljøkartleggingsrapportar i dette arbeidet. Meininga er å systematisere miljødiagnostikken, og dessutan skape lokalt engasjement for å løse eventuelle problem. Rapportane blir sende tilbake til lokale arbeidsleiarar og verneombud, for at desse i samarbeid skal finne løysingar på problema. Igjen er det førebyggjande arbeidet avhengig av at alle partar er engasjerte. Ingen må sitje med hendene i fanget og venta på at andre skal løyse problema for dei.

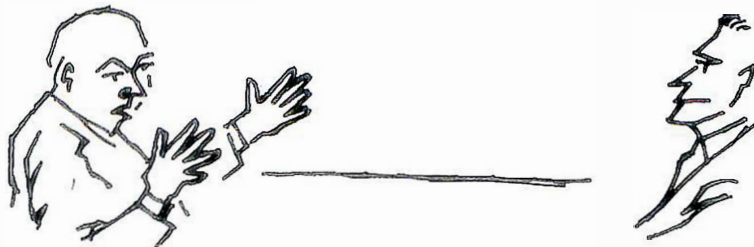
## Eigenaktivitet

Fellesnemnaren for alt førebyggjande helsearbeid blir såleis eigenaktivitet. Dette gjeld for det enkelte individ, for arbeidsplassen og for samfunnet. Kvar og ein må ta ansvar for si eiga helse og sin del av ansvaret for arbeidsplass og samfunn, alt etter den stilling ein har. Helsepersonellet sine oppgåver i ein slik samanheng blir mest å vere konsulentar og pådrivarar i dei oppgåvene som skal løysast.

**Førebyggjande helsearbeid**  
korleis og kvifor?

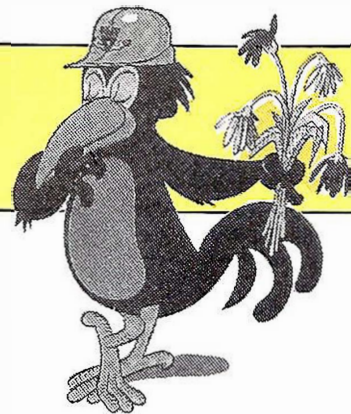


MEN KVIFOR SKAL EG TA ANSVAR FOR  
HELSE MI, NÅR VI HAR LEGAR  
TIL Å GJØRE DET?





# PERSONALNYTT



## 50-ÅRS DAGAR

Håkon Tangerås 10. november  
Lars Markhus 14. november  
Andreas Lillevik 11. desember  
Gerd Moberg Larsen 30. desember

## 60-ÅRS DAGAR

Nils Botnen 2. oktober  
Bjarne K. Ytre Arne 20. oktober  
Fridtjof Ekeland 25. oktober  
Erling Kvingedal 1. november  
Odd Gjelsvik 17. november  
Styrk Ersvær 18. desember  
Peder Grønevik 22. desember

Desse kan venta seg ei helsing og eit gavekort.

## TAKK

Hjerteleg takk for helsing og gåve til 60-årsdagen min.  
Dagfinn Blindheim

Hjerteleg takk for oppmerksomheten i anledning min 50-årsdag.  
William Albrigtsen

## NYE PENSJONISTAR

Lars B. Bauge  
Konrad Grønhaug  
Ingvald K. Jøsendal  
Kåre Sollesnes

Karl Eigestad  
Magnus Haugland  
Jakob Røthe  
Magnus Tvedt

Hans Gjerde  
Ragnar Indrebø  
Karl Solheim  
Olav K. Tvedt

## NYE MEDARBEIDARAR

### I OPPSYNET

Kjell Arvidson  
Øystein Kolaas  
Oddvar Nøding  
Øyvind Rye

### ENDRINGAR

Lasse Austestad opprykk til oppsynsmann  
Finn M. Torvang opprykk til oppsynsmann

### SLUTTA

Espen Valand Stange

Nye medarbeidarar i etaten sidan 15/5:

Veg i Vest ønskjer velkomen  
Jens Kjergaard, overing. planavd.  
Toralf Ramsøy, avd.ing. planavd.  
Alex Cato Lunde, ing. planadv.  
Morten Henriksen, ing. planavd.  
Torgeir Eidsnes, overing.  
vedlikehaldsavd.  
Jan H. Nilsen, avd.ing. maskinavd.  
Ingmar Ølheim, kontrolling.  
anleggsavd.  
Knut Berge, jurist, adm.avd.  
Gudbjørg Agdestein, tegneass.  
planavd.  
Bente Johnsen Aase, tegnass.  
planavd.

Desse har slutta sidan sist:  
Frode Myre, ing. maskinavd.  
Inger Langvik, ing. anleggsavd.  
Ruth Daae, tegneass. planavd.  
Tove Misje Sundal, kontorfullm.  
biltilsynet.

### Permisjonar:

Sølvi Melsbø Narum, vedlikehaldsavdelinga og Marit Reigstad, biltilsynet, har permisjon med løn frå 15/8 til 31/12 for å ta fagutdanning i EDB. Tidlegare har Gro Grønland hatt permisjon for å ta same utdanninga. Informasjonskonsulent Ragnhild Øverland Arnesen er tilbake etter permisjon.

## MINNEORD

### Malvin Arefjord

- Det var med sorg vi mottok meldinga om at vår gode kamerat og medarbeidar, Malvin Arefjord omkom i ei tragisk arbeidsulukke.

Malvin kom til vegvesenet i 1972, etter fleire år i handelsflåten og i entreprenørarbeid på land. Han har gjort teneste både på anlegg og i vedlikehaldet, og har m.a. vore engasjert i krevjande bruvedlikahald i Hordaland. Det siste året var Malvin knytt til vedlikahaldsarbeid i R-2, vesentleg på Sotra og i Øygarden.

Dei mange av oss som kom i kontakt med Malvin, vil minnast han som ein tvers gjennom god arbeidskamerat, og ein dugande kollega. Han hadde eit sjeldan godt lynne. Han hadde ei brei og god yrkesrøynsle og utførte arbeidet på framifrå måte. Dette gjorde at han vart vist tillit og respekt av alle.

Tapet av Malvin Arefjord har sett merke i oss. Men vi vil bera med oss det gode minnet om ein dugande arbeidskamerat. Vi kjenner takksemd for godt samarbeid og samhald i desse 15 åra.

Vi føler sterkt med kona og borna, som sit att i tung sorg etter å ha mistet ei god husbond og far.

Vi lyser fred over Malvin Arefjord sitt minne.

For arbeidskamerater  
Konrad Ulvatn



MASSEKORSBÅND

VEGDIREKTORATET  
BIBLIOTEKET  
PB 6390 ETTERSTAD  
Ø604 OSLO 6

**RETURADRESSE:**

Hordaland vegkontor  
Postboks 3645  
5033 Fyllingsdalen

**NESTE NUMMER KJEM 15/12**

