



BIBL.

VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN HORDALAND

VEGDIREKTORATET
22 MARS 1988
BIBLIOTEKET



NR. 1 - 15. MARS 1988 - ÅRGANG 12



Nr. 1 - 1988
Årgang 12

REDAKTØR:
Ragnhild Øverland Arnesen

REDAKSJONSRAÐ:
Josef Martinsen
Oddbjørn Lynghammer
Per S. Myhren
Finn Gulbrandsøy
Carlo Jacobsen
Helge Haukeland

Opplag: 2.500

UTGJEVAR:
Statens Vegvesen, Hordaland
Postboks 3645
Spelhaugen 12
5033 Fyllingsdalen
tlf. 17 30 00

Framsdebilete:
Vegen er open over vidda!
Frå bomstasjonen på Leiro.
(Foto: Erling Grønsdal)

Baksdebilete:
Formannen i samferdslestyret,
Sigurd Helle, førete den
offisielle opninga
av Øyanevegen på Sotra.
(Foto: Erling Grønsdal).

Redaksjonelt arbeid:
Publicity Vest

Lay-out, sats og trykk:
BT/J.W. Eides Trykkeri

Ettertrykk av illustrasjoner
er ikkje tillatt utan
samtykke frå Hordaland
Vegkontor.

Redaktøren har ordet.

Informasjon er viktig. Få i vegvesenet vil protestere på det. Informasjon er ein nødvendig del av alt arbeidet vegvesenet gjer. Å byggje vegar er ikkje noko mål i seg sjølv. Vi byggjer vegar for brukarane, eller kundane våre. Men alle verksemdar er avhengige av å vite kva kundane meiner om produktet dei leverer, dei må nå fram til kundane med informasjon om produktet, og om kva føremuner og ulemper det eventuelt kan føre med seg. Det er svært viktig å vite kvifor kundane ikkje aksepterer det ein har å tilby, og så tilpasse produktet etter folk sine ønskjer og behov.

I ni år har vegvesenet i Hordaland hatt eigen informasjonsmedarbeidar. Det har vore ni år med bra framgang i vegvesenet sin informasjon til omgivnadene. Mykje er gjort, men framleis har vi langt att til å seie oss nøgde med publikumsservicen vår. Vi kan ikkje hevde at vi ikkje har tid eller råd til å gjere meir på dette feltet, dette er ein lovfesta del av det å planleggje og byggje nye vegar, og av det å ha forvaltningsansvar. Eit godt samarbeid med publikum og brukarar kan gje færre konfliktrar, og lettare aksept for vedtak. Det er ikkje lett å gjere alle til lags, det har vi i vegvesenet ofte fått røyne, og det er vel ikkje meininga at alle skal vere samde i det vegvesenet gjer, heller. Det viktigaste er at vegvesenet alltid spelar med opne kort, legg fram alle sider og føresetnader av ei sak, og freistar å nå fram til alle med så god informasjon og service som mogleg - det vil vere ein vesentlig del av vegvesenet sin «image», tilhøvet til omgivnadene og konkurranseevne i tida som kjem.

Etter ni trivelege år i «kamp» for denne saka, takkar eg for meg. Eg vonar grunnen er lagt for ei vidare utvikling av eit marknads- og serviceretta vegvesen. For å makte det, gjeld det å utnytte dei ressursane vegvesenet har, i samarbeid på tvers av avdelingsgrenser.

Eg ønskjer lykke til.
Ragnhild Øverland Arnesen.

INNHALD

| | Side |
|--|------|
| Gjennombrøt for eigenregikalkyle | 3 |
| Positiv skulekontakt i Bømlo | 4 |
| Framifrå innsats i Kringla-tunnelen | 6 |
| Biltilsynet slepp avgiftsinnkrevjinga | 8 |
| Vi kan tevla med privatbygde rasoverbygg | 10 |
| Vegvesenet som «pukcentreprenør» | 12 |
| Avskilsintervju med RØA | 14 |
| Ny Bosphorus-bru nyttig for Askøybrua | 16 |
| Søkelys på kosthald og mosjon | 21 |
| Grundig konsekvensanalyse for Salhusbrua | 22 |
| Ein open vinter på Hardangervidda | 24 |
| Styrking av utekontrollen | 26 |
| Personality og kryssordløysing | 31 |

Sogesus ved nyanlegg i Eidsvåg:



Anleggsjef Bengt Drageset (t.v.) i samtale med oppsynsmann Rolf Nielsen i Eidsvåg. Henry Olav Eid, Christian Austrheim og Svenn Henning Sæle er i full gang med arbeidet på fotgjengarundergangen. (Foto: Erling Grønsdal).

Vegvesenet fekk tilslaget i tevling med 13 entreprenørar

Statens vegvesen, Hordaland har levert tilbud på eit veganlegg i Eidsvåg, i tevling med private entreprenørar. Vanlege tilbudsreglar er følgd, og for første gong har den ubundne tilbodsnemnda gjeve tilslaget til vegvesenet, som ligg klårt lågast i pris.

Anleggsjef Bengt Drageset er svært godt nøgd med utfallet av tevlinga. Dette er eit godt døme på at systemet med eigenregikalkyle er ein veg å gå for statens vegvesen. Sjølv om det her «berre» er

tale om ein kulvert til 727.000 kr., var det stor interesse for jobben mellom dei private entreprenørane som vi tevla med. Tilsaman 14 bod kom inn. Vårt ligg 70.000 kr. under nest lægste tilbud. Dei private byggjetilboda ligg mellom 797.000 og 975.000 kr.

- Kvifor vil vegvesenet no ut i open pristevling med private entreprenørar?

- Dette er vårt svar på den utfordringa som politikanane har retta mot vegvesenet. Det er kome signal frå

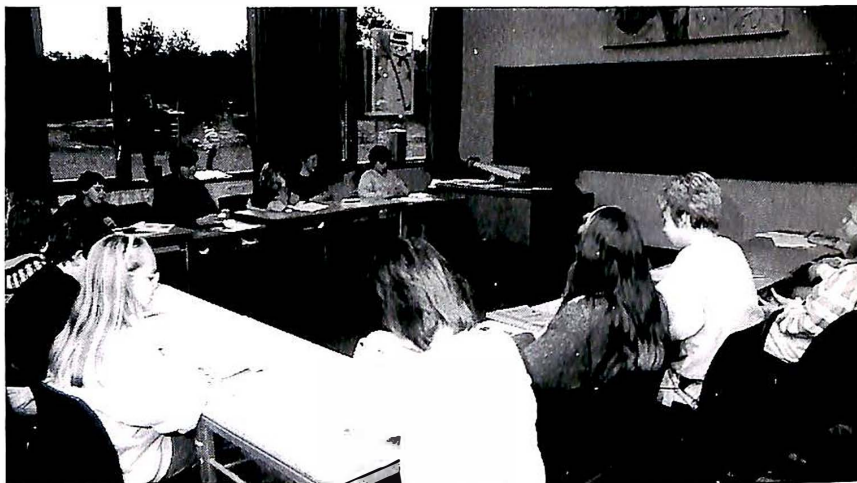
samferdslenemnda i Stortinget at vi skal driva effektivt. Vegdirektoratet har tilrådd at vi reknar eigenregikalkylar på 10 prosent av produksjonen. Dess meir vegvesenet reknar på sjølv, dess sterkare vert tevlinga om arbeidsoppgåvene i vegsektoren.

Misnøye mellom entreprenørane

- Eigenregikalkylane er dessutan eit svar på alle de ropa vi har høyrd frå privat hald om at vi driv ineffektivt. Private konkurrentar har stadig peika på kor mykje betre dei kan gjera jobben vår, og etterlyst dokumentasjon når vi har drive eit anlegg i eigen regi.

Framhald side 5

- No har me hatt tema- dagar om miljø- og na- turvern. Me vil be dykk om at de ikkje sprøyter vegkantane våre her på Bømlo til våren. Me trur ikkje løvetenner, heste- hov, tiriltunge og jord- bær er årsaka til trafikk- ulukker her på vegane, skriv dei 17 femtekla- singane ved Våge skule på Bømlo til Hordaland vegkontor. Brevet før jul ga startskotet til ein positiv kontakt mellom vegstasjonen på Stord og skuleklassen.



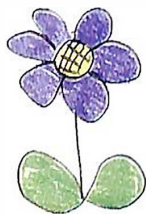
Skuletimen vart for kort, og elevane tok i bruk frikvar- teret for å høyre kva vegman- nen frå Stord hadde å seia.

«Me trur ikkje hestehov gjev trafikkulukker»

Positivkontakt mellom skule og vegvesen på Bømlo



Kjære vesle sprøytemenner,
ikkje sprøyt på løvetenner!
Ingen av våre venner
liker sårne sprøytemenner.
Tenk naturvern neste vår,
så blir det ikkje vånn som i år!



Dikta av
5. klasse,
Våge skule.
5137 Finnås



Elevane har skrive fleire dikt, der dei fortel om blomane på Bømlo, og særleg dei langs vegkantane. Sjølv- sagt rikt illustrert med fargerike teikningar.

Rimsmed Havrevoll

Vegstasjonen på Stord fekk saka til handsaming, og oppsynsmann Erik Havrevoll meinte elevane fortente svar på same vis. Ikkje mindre enn 8 vers vart rimsvaret frå Havrevoll på, og konklusjonen i siste vers var at ein gjerne ville koma på vitjing i klassen.

Tidlegare i vinter høvde det seg slik at klassen fekk møte oppsynsman- nen i ein naturfagtime. Til Veg i Vest seier Havrevoll at elevane tyde- leg nok hadde budd seg godt til dette møtet med «uhyret» frå vegvesenet.

Flytebru og fartsgrenser

Dei hadde tenkt ut mange ulike spørsmål om trafikk og samferdsel. Ein elev skulle helse frå bestemora og seia at ho ikkje ville ha flytebru til Stord, men heller tunnel. Farts- grenser og trafikktryggleik var andre stikkord.

Våge-elevane har teikna og skrive dikt til Vegvesenet.

- Vi gjekk også gjennom dette med sprøyting av vegkantane, og kom vel fram til ei «kompromissløsning» med dei unge trafikantane, humrar Havrevoll. Vi skal ikkje vera redde for å vedgå at sprøytinga kanhende var i grundigaste laget sist sommar. Men vertilhøva var då også særleg gunstige, slik at kjemikaliane våre verka ekstra godt ved dette høvet.

Positivt motteke

- Rektor ved Våge skule var og med på timen med vegvesenet, og ga etterpå uttrykk for takksemd for måten vi reagerte på. Skular tek ofte skriftleg kontakt med offentlege styresmakter. Som regel får ein ikkje svar på brev ein gong.

- Eg trur vi gjer rett i å ta skuleungdomen på alvor når dei på denne måten tek opp aktuelle spørsmål som gjeld vegvesenet sitt arbeid. Det utgjer ein viktig del av trafikkbiletet, og informasjonen vi gjev går vidare til heimane.

- Haldningsskapande arbeid ligg sjølvsagt også godt til rette når ein får møte elevane i timen. Lys på sykklane og bruk av refleks fekk vi og tid til å snakke om. Men timen vart for kort, og friminuttet vart ofra for at vi skulle bli ferdige med økta vår på Våge skule denne dagen.

Sogesus...

Framhald frå side 3

- Det undrar meg difor at dei same entreprenørane no sår tvil om talgrunnlaget vårt, når vi kan levera eit betre tilbod enn dei sjølve. Dei burde heller applaudera, og helsa ein reell konkurranse velkomen, seier Drageset.

Kartlegging av eigen styrke

Han legg stor vekt på at eigenregikalkylane gjev Vegvesenet eit instrument til effektivisering av drifta. Gjennom ei open tevling med private på fleire område får vi kartlagd kvar etaten ikkje er konkurransetilpassa. Tungvinte reglar og ordningar vil fort kome for dagen på dette viset. Vi får kunnskap om kva for arbeidsoppgåver vi kan utføre like godt eller betre enn private, og kan setje ressursane våre inn her.

- Vil Vegvesenet i Hordaland laga eigenregikalkylar på fleire anleggsoppgåver i år?

- Ja, det vil vi. Og siktemålet er heile tida at jobben skal gå til dei som kan gje det beste tilbodet, anten det er ein privat entreprenør eller Statens vegvesen. Men tilboda må kome etter ei gjennomtenkt prioritering på førehand.

Lagarbeid og kompetanse

- Har du tru på at Vegvesenet er

konkurransedyktig med private entreprenørar på fleire arbeidsområde?

- Eg trur på evna vår til å kunne tevla med entreprenørverksemder. Men skal det bli meir enn fotgjen-garundergangen i Eidsvåg må vi visa oss frå vår beste side. Det er viktig å skipa gode lag, der planlegging, anleggsleiing, oppsynsmann og produksjonslag går godt ihop, og verkeleg legg seg i selen for å skapa konkurransedyktige løysingar. Vi må setje inn den kompetansen vi har på rette plassen.

- Motivasjonen er viktig i denne samanhengen?

- Skal vi krevja skjerpa innsats i tevlinga med private må vi på noko sikt vera budd på å vurdere bonusløysingar eller meir produksjonsretta løn. Det er iallfall viktig at kvaliteten ikkje vert redusert for å oppnå gunstigare pris. Det vil vera ein kortsiktig vinst dersom vi verkeleg ønskjer å halda ein posisjon som reell fagleg konkurrent til privat vegbygging, seier anleggssjef Bengt Drageset til slutt.

Vegdikt frå Stord

Vi takkar for brevet som De skreiv
der De tok opp det vi bedreiv.
De klagar på at vi brukar sprøyta,
slik at blomane måtte gå fløyta.

Før vi starta sprøytesesongen,
vi spurde, ja nesten til kongen.
På Landbrukshøgskulen vi også grov,
vi ville ha sikre prov.

På Bømlo driv mange med bier,
vi skulle derfor ikkje sprøyte på lyng og vier.
Men på kratt, ugras i grøft og skråning,
for ikkje å ødelegge honning.

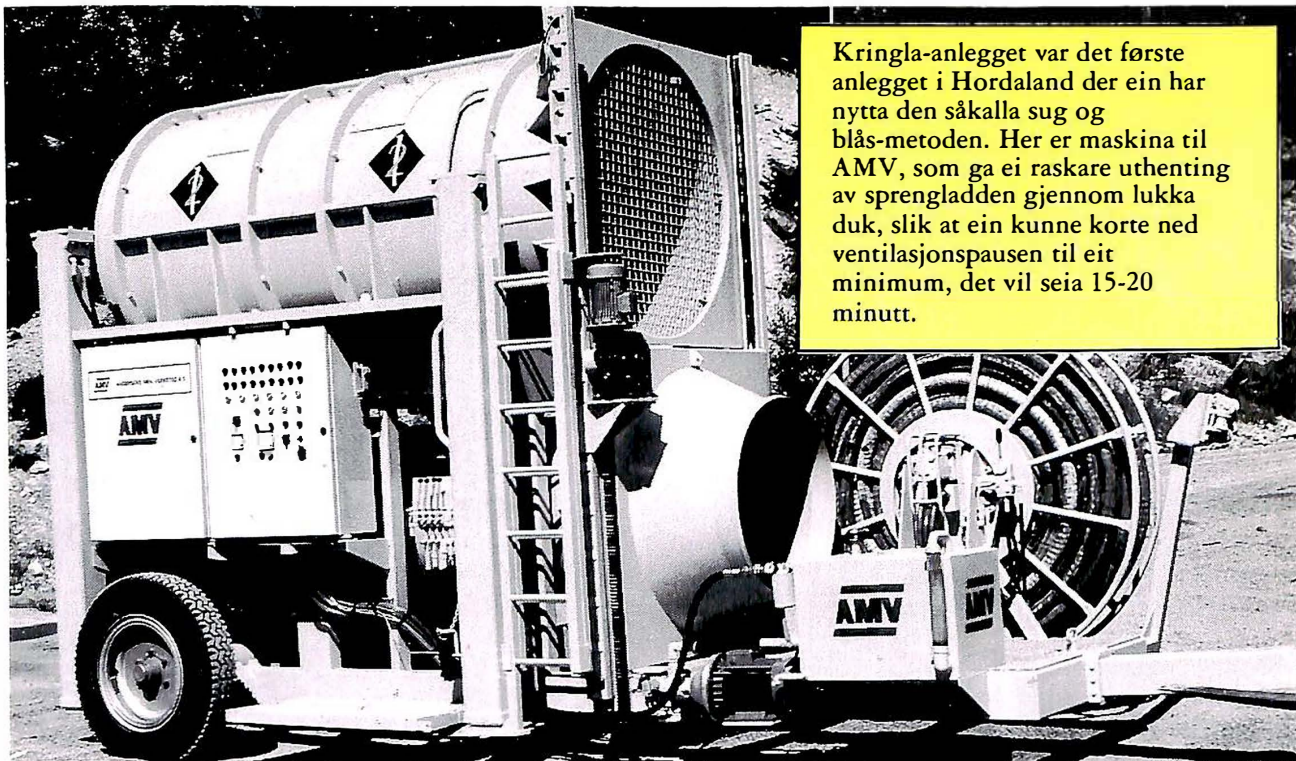
At vegkantane på Bømlo i 1987,
vart noko som ikkje alle ville tru.
Så brune og svarte forutan blomar,
første gang Bømlo er utsatt for slike «misjonar».

Vi forstår at elevane synes dette er gale,
men vi som med trafikk skal bale.
Ha auge for rydding, skilting og merking
tok sprøyta fatt i en handavending.

Ufarlig var veska vi dusja med,
det kan vi underskrive ved.
Hadde den vore så farlig og stygg,
så ville heller ingen «sprøytemann» vore trygg.

Proffe var Dykkar rim og teikning
ja, også med mål og mening.
Våre «poetiske» linjer rekk ikkje lenger,
vi får heller stelle med veg og penger.

Til alle elevar i 5. klasse,
vil vi besøke når det skulle passe.
Derfor vil vi førebels sei,
vi møtes ved første korsvei.



Kringla-anlegget var det første anlegget i Hordaland der ein har nytta den såkalla sug og blås-metoden. Her er maskina til AMV, som ga ei raskare uthenting av sprengladden gjennom lukka duk, slik at ein kunne korte ned ventilasjonspausen til eit minimum, det vil seia 15-20 minutt.

Eineståande innsats i Kringlatunnelen

Vanskelege driftstilhøve, med store vasslekkasjar. Periodevis sviktande straumtilførsle. Ein 11 år gamal bore-rigg, som stadig må vølast før neste arbeidsdag.

Jau, dei har hatt litt av kvart å bala med, dei 17 som dreiv Kringlatunnelen under innspurten før årskiftet.

Trass alle vanskar greidde mannskapa likevel å gjennomføre anlegget etter den oppsette tidsplanen. Laur-

dagskvelden før jul gjekk siste salva, og eit nytt hol mellom Hordaland og Sognafylket var eit faktum. Men ingen hadde tankar for den tradisjonelle holfesten. Mannskapa var så utkøyrde etter lange og harde økter i fjellet, at dei ville heime til kvile og velfortent juleferie jo før jo heller.

Nordsjø-skift

- Det er fyrste gongen eg har opplevd at tunnelarbeidarar har takka nei til feiringa av gjennomslaget, seier Jan Elvøy til Veg i Vest. Han er full av lovord for den innsatsen karene la for dagen under tunneldrivinga før jul.

På Kringla-anlegget vart det for fyrste gong gjennomført full Nordsjøordning på skifta. Samstundes har vi lasta ut i eigenregi. Frå september av gjekk ein over til å driva på tre skift. Eigenutlasting har ført med seg at det har blitt ein god del overtid i tillegg til Nordsjø-ordninga. Tilsaman har dette ført til at arbeidet har blitt i hardaste laget for mannskapa. Det må vi ta omsyn til når vi skal planleggja seinare anlegg, seier Elvøy.



Renskegjen-gen i Kringlatunnelen. Frå venstre Haldor Langeland, Einar Ådland, Asbjørn Gjerde og Bjørn Årdal. (Foto: Erling Grønsdal).

En mil kortare til Sogn

Kringlatunnelen er 2,3 km, og går frå Hopsvågen i Masfjorden til

Kringla i Gulen kommune. Ein km av strekninga ligg på Sognesida, og anlegget har vore drive frå nord. Kostnaden med anlegget på sognesida vert forskottert av Hordaland, og vil bli refundert i perioden 1990-93. Det er Statens vegvesen, Hordaland som gjennomfører bygginga.

No pågår sikring i tunnelen, og ein skal dessutan drive den 345 lange Sandvik-tunnelen sørover frå Hope. Mellom dei to tunnelane skal det byggjast ein 200 meter lang viadukt over dalbotnen. Heile anlegget vil bli ferdig sommaren 1989.

Då slepp trafikantane på riksveg 14 å køyre den smale «slalåmvegen rundt Solheim. 12 km med dårleg veg blir erstatta av Sandvik-tunnelen og Kringlatunnelen.

På vegplanen for 1990-93 skal Vegvesenet gå laus på tunnelanlegget Matre-Storavatn, som gjev endå ei god innkorting av vegen mellom Knarvik og Sogn. På Sognesida er det planar om ny veg frå Instefjord til Oppedal, men her er det uvisst kva tid anlegget kan starta grunna finansieringsvanskar for Vegvesenet i Sogn og Fjordane. Føresetnaden er at anlegget skal stå ferdig i 1990.

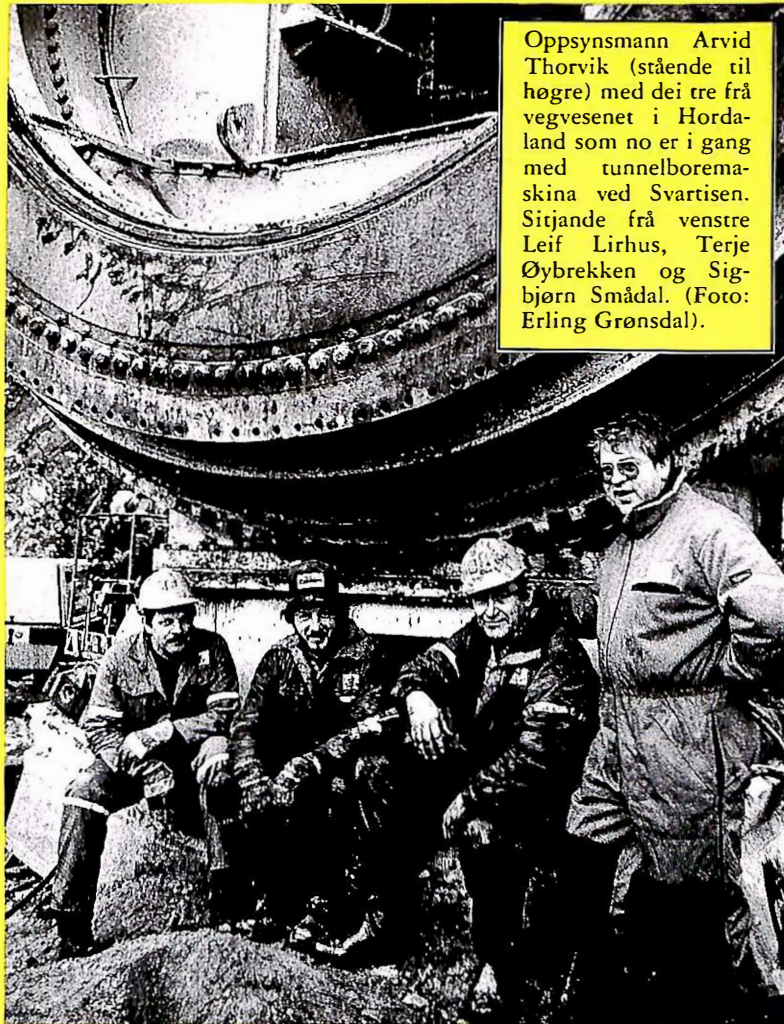
Pumpene sto i kø

Det kom mykje vatn ned under tunneldrivinga i Kringla. Heile 22 pumper var i sving på det meste. Saman med ustabil straumtilførsel førde dette til at det vart påkravd med samanhengande pumpevakt. Ikkje minst for å sleppa å halda vakt gjennom jula, satsa ein mykje på å bli ferdig med tunnelboringa til jul.

Riggen som var i bruk på anlegget har arbeidd seg gjennom 1 million boremeter, og var temmeleg nedkøyrd. Karane måtte slite som slavar for å holde utstyret i stand, og det vart stadig trong for vedlikehaldsarbeid på riggen for å unngå tapt tid. Det vart nattlege økter med vøling av maskina for å ha den klar til neste arbeidsdag.

Den siste veka vart det sett inn-driftsrekord. Då greidde arbeidslaget å driva 74,7 meter tunnel på ei veke, noko som er eit svært godt resultat, særleg sett i høve til driftstilhøva på anlegget.

Driftskostnaden for Kringlatunnelen ligg på 12.000 kr. meteren, opplyser Jan Elvøy til Veg i Vest.



Oppsynsmann Arvid Thorvik (stående til høgre) med dei tre frå vegvesenet i Hordaland som no er i gang med tunnelboremaskina ved Svartisen. Sitjande frå venstre Leif Lirhus, Terje Øybrekken og Sigbjørn Smådal. (Foto: Erling Grønsdal).

Med Madam Felle til Svartisen

Tre av dei tilsette i Statens vegvesen, Hordaland er no i gang med å klårgjera Madam Felle til ny innsats. Som kjent skal tunnelboremaskina no nyttast av Statkraft til å bore ein 7 km lang vass tunnel under Svartisen. For å sikre at «Madammen» gjer jobben like smertefritt i Nordland som i Bergen, har altså tre av våre folk fått permisjon for å utføre oppgåver med maskina.

Jan Elvøy opplyser til Veg i Vest at det førebels er gjeve permisjon i eitt år. Tunnelboremaskina vil ventelig vera utleigd til Statkraft i to år, og det kan såleis verta aktuelt med ytterlegare permisjon for dei tre.

Anlegget vert drive frå Holandsfjord, og ein startar opp med tilsaman 6 mann med erfaring frå maskina i Bergen. Vegvesenet i Hordaland hadde tre mann frå Statkraft med på borejobben i Eidsvåg tunnelen i haust, i samband med permitteringar innan kraftselskapet. Også desse tre er no i gang med å skru saman Madam Felle, til ny innsats i norsk fjell.

Effektivisering og bedre publikumsservice:



Mariann K. Jørgensen med det nye EDB-baserte vognkortet, som blir innført fra 10. mai i år. (Foto: Erling Grønsdal).

Nye registreringsrutiner – nye vognkort

Autosys er navnet på de sentrale EDB-registre over kjøretøy og førerkortinnehavere.

I dag har samtlige biltilsynsstasjoner tilgang til disse registrene og kan ta ut opplysninger om kjøretøy og førerkortinnehavere.

I løpet av våren vil trinn 3 i Autosysprosjektet være klart til å tas i bruk.

Det vil si at biltilsynets rutiner vil bli lagt om.

Våre nåværende manuelle arkiver over kjøretøy vil vi ikke lenger ha bruk for, da alle opplysninger vil være tilgjengelige i de sentrale registrene.

Alle endringer vil bli direkte inn i datasystemene fra den enkelte stasjon slik at registrene til enhver tid er ajour.

Bedre opplysningstjeneste

Dette vil medføre en stor omlegging og effektivisering av biltilsynet. Ikke minst publikum vil få glede av dette da vi vil kunne få en raskere ekspedering og bedre opplysningstjeneste.

Publikum vil også merke denne omleggingen ved at vi får helt nye vognkort.

Disse er laget spesielt med tanke på EDB utskrivning og er tilpasset de nye rutinene.

Spesielt vil jeg nevne at det nye vognkortet også vil inneholde en salgsmelding som skal fylles ut og ri-

ves fra resten av vognkortet straks kjøretøyet blir solgt til en ny eier.

Den tidligere eieren må selv sørge for at den blir sendt snarest mulig til biltilsynet for på den måten å «avregistrere» kjøretøyet på sitt navn.

Den tidligere eieren vil derved slippe å få «problemer» siden i form av eventuelle parkeringsgebyr, avgiftskrav og lign. som måtte påløpe etter at salget har funnet sted.

Ved vårt nye system vil dette bli sendt til den nye eieren.

Gradvis overgang

For biltilsynet og politiet vil kontrollen med registrering av kjøretøy bli lettere. På utekontroll kan vi straks se av vognkortet at kjøretøyet har skiftet eier.

Det er ikke meningen at alle nå må skifte ut sitt gamle vognkort med et nytt.

Den gamle typen vil fortsatt være gyldig i lang tid fremover. Den nye typen vil bli tatt i bruk etter hvert som kjøretøyene omregistreres og vi får på den måten en gradvis overgang.

Ny avgiftsinnkreving

Det arbeides også med omlegging av avgiftsinnkrevingen på kjøretøy. Denne vil også bli EDB-basert og mer tilpasset dagens krav.

Nåværende innkreivingsmåte er utrolig arbeidskrevende for biltilsynet og håpløst gammeldags.

For publikum vil dette forhåpentligvis også merkes som positivt. Selv om avgiftene ikke vil bli mindre, så vil innkrevingen bli enklere.

Som eksempel på hvor tungvint systemet i dag er, kan vi se på innkreving av omregistreringsavgift.

Ved betaling av denne avgiften må originalkvitteringen sendes inn til biltilsynet, som igjen, utsteder ny kvittering.

Årsaken til dette er at Toll- og avgiftsdirektoratet, som mottar avgiften, ikke har kontroll med om denne er betalt eller ikke.

Biltilsynet må derfor stå for denne kontrollen og vår eneste mulighet er da å se på hver enkelt kvittering.

Men Toll- og avgiftsdirektoratet må igjen kunne kontrollere at biltilsynet har gjort jobben sin, og den eneste mulighet de har er også å se på den samme kvittering.

Av den grunn må vi oppbevare originalkvitteringen sammen med de øvrige dokumenter i minst 3 år.

Biltilsynet fritas for oppgaven

Dette systemet skaper stor irritasjon og misnøye hos publikum, som ikke vil akseptere at det skal være nødvendig å gi fra seg denne kvitteringen.

Dette har vi full forståelse for, da det dreier seg om relativt store beløp, og en bortkommet kvittering kan i verste fall medføre at den nye eieren må betale avgiften på nytt.

Det nye systemet går i korthet ut på at det blir Toll- og Avgiftsdirektoratet selv som står for innkreving og kontroll med innbetalingen av denne avgiften.

Dette vil frigjøre biltilsynet for en stor arbeidsbelastning, og ikke minst bedre vårt forhold til publikum.

Kjell Hasselgren

Massetransport:

- Betre planlegging av massetransport gjev resultat, seier anleggssjef Bengt Drageset. (Foto: Erling Grønsdal).

Betre planlegging - meir å hente

Massetransporten blir planlagt betre enn før. Ei oversikt over 1987 syner at gjennomsnittsprisen pr. kubikk ligg på kr. 26,62. Dette er ein framgang frå 1986, då snittprisen vår var 27,40 medan vi så seint som i 1984 var oppe i 33,63. For større anlegg, med masseflytting på over 10.000 tfm, vart snittprisen kr. 23,28, og for alle anlegg med innmelding kr. 23,46. Framgangen er positiv, men det er endå meir å hente på ei betre planlegging av masseuttaka. Vi må bli endå flinkare til å melda inn storleiken på dei massane som blir tekne ut, seier anleggssjef Bengt Drageset til Veg i Vest.

Skal vi kunne hevda oss i eigen drifta må vi bli gode på dei tyngste prosessane, sprenging og masseuttak. For 1988 og 1989 har vi plassert lista endå ein hakk høgare. Målet er no å oppnå ein pris på 23 kr. pr. kubikk masse. Vi er budde på at det vil bli nokre riv. Det er desto betre om vi glir over lista.

Registrering viktig

- Utgangspunktet vårt var ein forskrekkelig høg pris på masseflyttinga. Årsaka låg for ein stor del i manglande registrering av produksjonsmengda. Såpass mykje masse flytter Vegvesenet kvart år (ca 1 mill. kubikk), at vi har mykje å hente på meir effektiv drift. Målet er å



gjera denne jobben så rimeleg som råd. Greier vi t.d. å pressa prisen ned i 18 kr. tfm er det framifrå.

Eit heilt spesielt døme på billeg masseuttak har ein frå Fjøsanger i 1986, der prisen kom heilt ned i 14-15 kr. Men her låg det føre særleg gunstige tilhøve, med stort uttak og kort transportveg. Elles vil det vera billegare å flytta grov enn finare masse. Andre driftstilhøve kan og variere, slik at det ikkje er rett å driva direkte samanlikning mellom dei ulike anlegga.

Meir detaljert planlegging

Vi vil nøye følge opp dei einsskilde anlegga, og ta emnet masseuttak opp på stabsmøta i anleggsavdelinga. I kvartalsrapportane skal vi koma inn på korleis utviklinga går, med eit ekstra auge til masseuttaka.

Driftsplanane skal bli stadig betre. Ved hjelp av EDB-program for masseuttak kan vi optimalisere denne transporten. Korttidsplanane må styrkast. Det er ikkje tilstrekkeleg

med månads- og vekevisse planar. Vi treng planar for drifta kvar dag og time. Spørsmål om rette utstyrskombinasjonar og flyt i transportkjeda og sprengingsarbeidet er også sentrale stikkord.

Best i tunnel

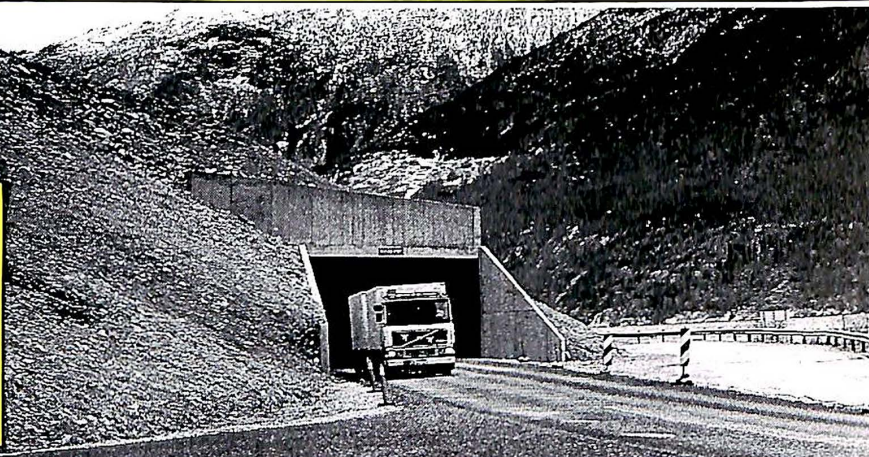
- Det er eit tankekors for oss at vi driv rimelegare massetransport ved tunnelanlegg enn i dagdrifta. Vi må bli endå flinkare til å nytte ut ressursane våre.

Gode anleggsvegar er eit viktig vilkår. Dårlege vegar fram til uttaks plassane er prisdrivande. Slikt gjev materiellet unødige store påkjenningar, seier Drageset, som er oppteken av at reglane for aksellast ikkje må verka hindrande for ei god drift. 10-tonnsgrensa er svært låg, men eg trur vi no har fått gjennomslag i direktoratet for at denne kan aukast.

- Vi nærmar oss no prisen for massetransport på den private marknaden. Då er målet innan rekkevidde, seier Drageset.

Samanlikning av nye rasoverbygg:

Vegvesenet har bygd rasoverbygg i Kyskredo like godt og til samanliknande kostnad som tilsvarande anlegg i Velure, der arbeidet var utført av privat entreprenør. (Foto: Erling Grønsdal).



Vegvesenet kan tevla med privat entrepriser

Statens vegvesen kan byggja rasoverbygg like godt og til same kostnad som privat entreprenør. Det er iallfall tilfelle i Hardanger, der det no ligg føre ei samanlikning av dei to anlegga som vart tekne i bruk før jul, Kyskredo på riksveg 7 gjennom Eidfjord, og Lindeskredo på riksveg 550 mellom Odda og Utne, ved Velure.

Lindeskredo-overbygget vart utført av privat entreprenør. Bygget er 72 meter langt, og det har gått med totalt 1,345 kubikk med betong. Byggetida var 6 månader, og 7 til 11 mann var engasjert med arbeidet. Dei fleste budde i brakkeleir, som vart rigga til ved anleggsområdet. Konstruksjonen vart forskalt i 4 lengder på 18 meter kvar, kvar vegg og dekke for seg. Mobilkran på 25 tonn/m vart nytta, og betong vart blanda på byggeplassen. Ein nytta underentreprenør til jernbindinga. Vegvesenet seier seg nøgd med resultatet.

Kyskredo-betong frå Voss
På Kyskredo fekk Vegvesenet litt vanskar med betongleveransen. Meininga var å henta betong frå lokalt blandeverk. Men grunna dårleg kvalitetskontroll, med varierende styrke og synk, samt problem med å halde kravet til luftinnhald, skifta ein betongleverandør. Då måtte ein til Voss for å henta dette, noko som fordyra prosessen.

Det ferdige produktet syner likevel fin betongoverflate og godt utført arbeid.

Kyskredo-overbygget er 66 meter langt. Det er brukt totalt 1.380 kubikk betong. Byggetida var 4,5 månader. Åtte vegarbeidarar var i sving, 5 frå Voss som arbeidde på Nordsjø-ordning, med to veker langtid og ei veke fri, samt 3 tilsette frå Eidfjord på vanleg dagtid. Oppsynsmannen hadde også andre anlegg i området å arbeide med. Dessutan var det ein oppsynsmann som tok betongprøver innimellom.

Forskalinga vart utført med 12 meter lange veggelement, som vart flytta med lastebilkrane. Til dekkforskaling vart det bygd opp ei 12 meter lang forskalingsvogn. All forskaling vart leigd frå Vegvesenet sitt eige lager. Armering vart kapp og bøygd på staden.

Kyskredo ligg eit stykke frå busetnaden i Eidfjord, og tilrigging av

vatn- og straumforsyning vart difor etter måten dyr.

Lærerikt

Samanlikninga gjev eit grunnlag for å driva eit slikt anlegg endå betre i eigenregi seinare. Tilrettelegging og rigging må planleggast med sikte på effektiv og sikker gjennomføring. Både arbeidarar og anleggsleiing må ha meir att, reint økonomisk, av eit godt resultat, i form av bonus eller akkord.

Kvar einiskild arbeidsprosess må planleggast. Ein må heile tida vurdere andre måtar å gjera jobben på for å spare tid og pengar. Dette gjeld alternativa betongblanding på plassen eller kjøp utanfrå, bruk av byggekran eller mobilkran, total eigenregi på drifta eller bruk av delentrepriser for å spare tid.

Eigenregikalkyle

I det heile er tidsforbruket avgjerande for ei god og økonomisk drift. Alle kritiske prosessar må gjerast så korte som råd for å kunne korte inn byggjetida, og skjera ned på dei faste utgiftene.

Anleggsavdelinga ved Hordaland vegkontor har gjort greie for denne samanlikninga overfor Vegdirektoratet. Ein ser fram til å kunne rekne eigenregikalkyle på slikt arbeid, dersom ein blir gjevne tid og høve til å ta vare på dei vurderingane som her er nemnde.

Kyststamvegutvalet styrd frå Hordaland:

- Kyststamvegutvalet har tanker om å utvikla ein sterkare kontakt med næringslivet i dei aktuelle fylka. Vi vil tru at ein del av den varetransport som i dag er styrd om Oslo-området i framtida vil kunne gå langs kyststamvegen. Kyststamvegen knyter Vestlandet saman på ein heilt ny måte. Gjennom eit planlagt utgreiingsarbeid vonar vi å kunne dokumentera verknadene av kyststamvegen for næringslivet langs kysten frå Rogaland til Sør-Trøndelag.

Det er den nye sekretæren for Kyststamvegutvalet, Nils R. Høysæter, som seier dette i ein samtale med Veg i Vest. Fylkesordførar Ole Dramdal i Hordaland har frå årsskiftet overteke formannsklubba i utvalet. Dramdal er vald for 4 år, og i utgangspunktet vil også sekretærfunksjonen bli lagt til Hordaland i denne perioden.

Salhusbru og Rennesøy-samband

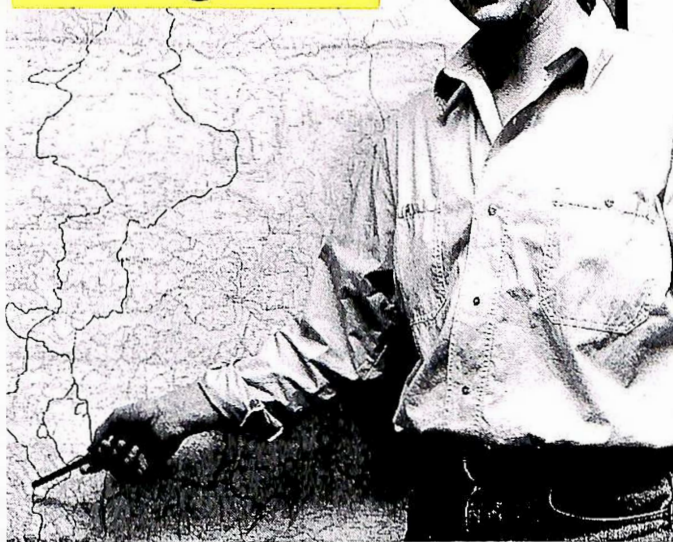
- Tek det til å skje noko konkret med kyststamvegen no, Høysæter?

- Planarbeidet pågår for fullt for Rennesøysambandet i Rogaland. Med ny veg fram til Bokn, vil ein få ei innkorting av reisetida med ferje over Boknafjorden frå ein drøy time i dag, til i underkant av 20 minutt. Prosjektet er kostnadsrekna til 600 mill. kr., og vil etter planen stå ferdig i 1993.

Riksveg 14 vidare nordover vil dermed gå noko lengre aust, og kjem inn i Hordaland til fylkesvegen Fjon-Haukås.

Ellers er jo Salhusbrua Hordaland sitt fyrste store prosjekt i kyststamvegsamband. Vidare nordover på riksveg 14 har vi under bygging tun-

Sterkare kontakt med næringslivet



nel frå Hopsvågen i Nordhordland til Kringla på Sognesida.

Vegvesenet i Sogn og Fjordane er vidare i gang med å byggja veg og tunnel frå Instefjord til Oppedal, med ei innkorting av ferjesambandet over Sognefjorden.

Også i Møre og Romsdal er det under planlegging fleire prosjekt som er av interesse i kyststamvegsamband.

Tre alternativ gjennom Sunnhordland

- Kva for line vil kyststamvegen ta gjennom Sunnhordland?

- Utvalet har ikkje mandat til å gå på val av alternativ. Dette er ei oppgåve fylkesvegkontora må løysa, særleg i samarbeid med dei aktuelle kommunar og fylkeskommunar. Kommunane Tysnes og Fusa har synt interesse for ein indre trase gjennom Fusa via Lukksund bru. Tidlegare har Austevoll og Fitjar lansert ei ytre line for kyststamvegen, med tunnel under Selbjørnfjorden.

Eit tredje aktuelt alternativ som har vore kasta fram, er ei vidarefø-

ring over Tysnes til Nord-Rekstern, med ei innkorta ferjerute til Halhjem, seier Nils Høysæter.

Sør-Trøndelag kjem med

Kyststamvegutvalet er samansett av representantar for Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal fylke. Dei fire fylkesordførarane, formenn i samferdslestyra og vegsjefane frå dei same fylka møter fast. Sjefsingeniør Erik Furuset møter frå Vegdirektoratet, Egil Ådland frå Utviklingsselskapet for Næringslivet på Vestlandet, og Gaute Flatheim frå NIFs fagstyre. Dessutan sekretæren Nils R. Høysæter og informasjonskonsulent Unni Evang frå Rogaland vegkontor, som er engasjert i halv stilling for å informera om utvalet sitt arbeid.

Sør-Trøndelag har vore med på møta med observatørstatus. Det er no von om at Sør-Trøndelag kjem i utvalet som fullverdig medlem. Etter kvart bør ein sjå på kyststamvegen som eit prosjekt for ferjefritt samband mellom Stavanger og Trondheim, seier Nils R. Høysæter til Veg i Vest.

- Kyststamvegutvalet ser det ikkje som si oppgåve å velje lineføringa for den framtidige kyststamvegen gjennom dei einssilde fylka, seier sekretæren for utvalet, Nils R. Høysæter. (Foto: Erling Grønsdal).

Etterspurd som «pukk-entreprenør» i Sogn og Buskerud

Statens vegvesen i Hordaland driv i rein entreprenørstil og utfører penetreringsoppgåver for vegvesenet i våre nabofylke. Både Sogn og Fjordane og Buskerud har fått utført legging av nytt berelag med bindemiddel dei siste

te åra. Så seint som på tampen av siste sesong kom det spurnad frå Buskerud om legging av nytt berelag på riksveg 7 ved Ustaoset. Men då var mannskap og utstyr fullt engasjert på heimebane.

Penetreringslaget frå Hordaland har mellom anna lagt berelaget til Fjærlundstunnelen, som bind saman Sogn og Indre Sunnfjord. Våre folk fekk tilslaget etter ein vellukka arbeidsprøve, og tilsaman 8,6 km veg vart fullført av laget frå Hordaland, frå tunnelmunninga i sør til Lunde i Jølster. Arealet som vart lagd var på 57.000 kvm.

Betre enn private firma

Vegvesenet i Sogn og Fjordane lyste

ut ei rekkje penetreringsoppgåver i Sogn under eitt, med eit samla vegareal på 50.000 kvm. Statens «entreprenørar» frå Hordaland kom best ut av denne tevlinga, og fekk tilslaget for kring 40.000 kvm. av denne jobben. Det vil seie legging av berelag på riksveg til Undredal på sørsida av Sognefjorden, samt to parsellar mellom Osen og Velum aust for Sogndal. Her leverte Hordaland inn betre bod enn t.d. Nodest og eit firma frå Møre og Romsdal.

Mykje for Buskerud

Det 8-10 mann sterke penetreringslaget frå Hordaland har også gjort lukke i austerveg. Buskerud har fått hjelp til legging på Dagalifjellet fleire år på rad. Også på riksveg 7 mellom fylkesgrensa og Geilo har fleire parasellar fått betre berelag etter at mannskap og utstyr frå Hordaland har vore i sving. Tilsaman er det tale om 100.000 kvm. som er lagt i Buskerud.

Det er forsterking av vegbane som er føremålet med legging av dette pukkdekket. Som regel legg ein eit 10 cm tjukt lag med pukk, der steinen har ein storleik på frå 16 til 48 mm. Massane vert deretter sprøytta med bitumen-løysing, eit oljeprodukt som bind steinen saman. Hovudingrediensane i denne veska er rein asfalt, og middelet held ein temperatur på 110-120 gradar når det vert sprøytta på pukken.

Oppå dette vert det lagd ein finare singel, med 8 til 11 mm stein. Somme tider etterstrør ein med endå finare masse, på 4 til 8 mm. Dette gjeld helst når massane skal ligge lengre tid før det vert lagt asfaltdekk, fortel oppsynsmann Rune Flokenes til Veg i Vest.

Stabilt mannskap

- Har de med dykk alt utstyret når de reiser rundt til nabofylka?

- Ja. Vi held utstyret sjølv. Vi har to egne 10 tons vibrasjonsvalser.

Framifrå jobb!

- Penetreringslaget frå Hordaland har gjort ein framifrå jobb for oss i Buskerud, seier overingeniør Johan Wenner ved Buskerud vegkontor til Veg i Vest. Arbeidsinnsatsen deira har i høg grad vore til nytte når vi har hatt trong for utskifting av vegdekke på riksveg 8 og 7.

Hordaland har lagt berelag på 9 km vegstykke mellom Geilo og Dagali, over ein periode på tre år. På riksveg 7 mellom fylkesgrensa og Geilo er det lagd 5-6 km.

Vi er godt nøgde med arbeidet som er utført, og vil sikkert komme til å nytte oss av denne hjelpa også i framtida.

- Har ikkje Buskerud eige utstyr til denne oppgåva?

- Jau, vi har jersey-spreiar og lettare utstyr for bitumen- og singel-spreie. Men dette høver berre mindre arbeidsoppgåver. Ved større oppgåver har vi difor nytta oss av hjelp utanfrå, seier Wenner.



Nytt berelag blir lagt på Buskerud-sida av riksveg 7 over Hardangervidda. (Foto: Rune Flokenes).

ein singelspreiar til å strø singel med, ein sprøytebil og 2 eigne lastebilar med maskinhengar. Tidlegare nytta vi bulldozar til utlegging av pukk. I det siste er vi gått over til å nytta ein modifisert asfaltleggar, som gjev eit jamnare lag.

- Kva gjer dette arbeidslaget om vinteren?

- Då er vi spreidd for alle vindar. I år har to vore engasjert med vedlikehald på utstyret i Rådalen, ein har vore stasjonert ved vedlikehaldsstasjonen på Hop, ein har køyrd lastebil i Røldal og to har vore på lastebiloppdrag på anlegg mellom Odde

Heilt til Indre Sunnfjord har Statens Vegvesen, Hordaland vore på penetrasjonsoppdrag. Her frå tilførselsvegen til Fjærlandstunnelen på Jølster-sida. (Foto: Rune Flokenes).

og Utne, seier Flokenes, som kan melde om stor stabilitet i mannskapsstyrken.

For tida blir komande penetringssesong planlagt. Alt etter arbeidsmengda og vertilhøva reknar

ein med å koma i gang i april, og seinast i månadsskiftet i april/mai.

Arbeidsoppgåver utanfor fylket kan det bli i 1988 også, utan at det føreligg nokon avtale i skrivande stund.



Vegvesenet ikkje lenger «fienden»

- Nye toner på Åsane-bussen, seier RØA

Ragnhild Øverland Arnesen er ikkje lenger å treffa på rom 556 ved Hordaland Vegkontor. Vår kjære informasjonskonsulent har rydda pulten for siste gong, og er no etablert i nye omgjevnader i 11. høgda i Bergen rådhus. Det er ikkje berre utsynet som er betre. Ho vert no leiar for den kommunale informasjonsavdelinga, som har vaks seg stor med åra.

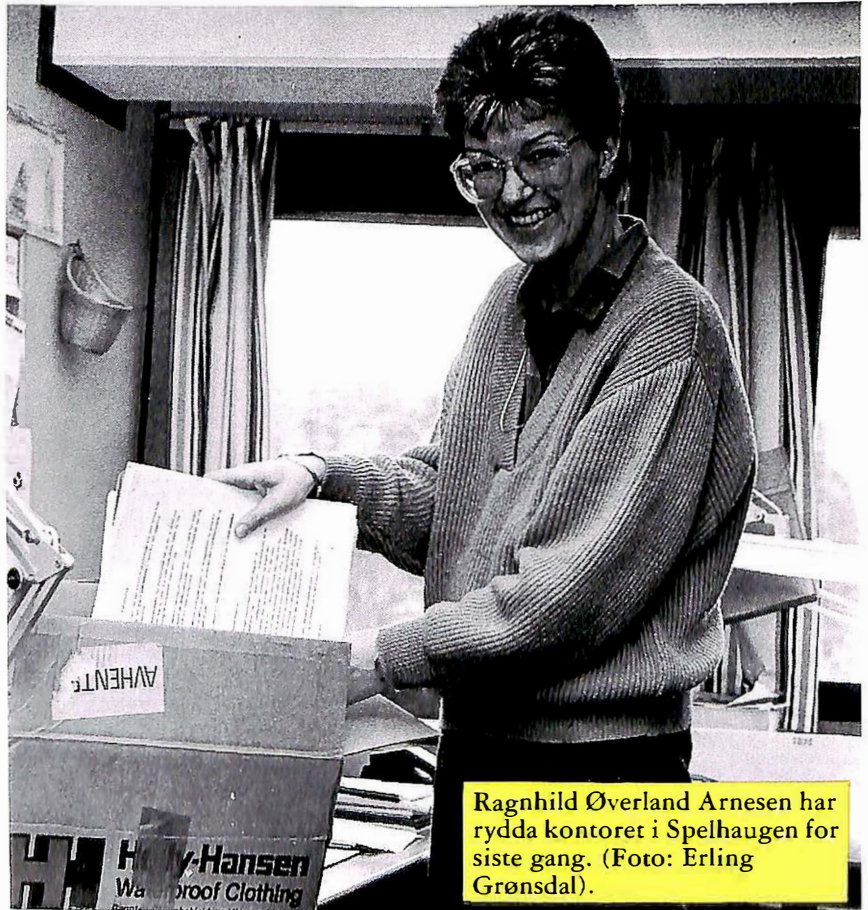
RØA har vore tilsett ved Hordaland Vegkontor sidan 1979. Det har vore ni år med svært allsidig arbeid, seier ho i ein avskilsprat med Veg i Vest. - Det har vore ei breidde over oppgåvene som få vil oppleve. Eg har stått svært fritt, og har fått prøvd meg på litt av kvart.

God arbeidsplass

- Kvifor sluttar du

- Det er fleire grunnar, som samla veg tyngre enn alle dei positive sidene ved jobben. Når du jobbar åleine på eit fagfelt saknar du eit fagleg miljø. Trongen for nye impulsar melder seg også. Sjølv om arbeidet er variert vil det etter 9 år gå litt rutine i dette også. Og det kan vera morosamt og lærerikt å prøva nye utfordringar. Det er dei viktigaste grunnane mine for å skifte beite.

- Dessutan, legg ho til, no hadde eg sjansen. Det er ikkje sikkert den dukka opp att. Vegvesenet er ein god arbeidsplass, og her er mange hyggelege kolleger eg kjem til å sakna. Samstundes vonar eg at eg etter kvart har fått gjennomslag for kor viktig informasjon er, og korleis ein må sjå informasjon til folk som ein vesentleg del av vegvesenet sitt arbeid. Det er jo for publikum vi byg-



Ragnhild Øverland Arnesen har rydda kontoret i Spelhaugen for siste gang. (Foto: Erling Grønsdal).

ger vegane! Eg vil følge spent med i informasjonsarbeidet frå vegvesenet vidare. Her er snakk om å utvide styrken ved informasjonsstenesta, og det meiner eg er naudsynt, med så store oppgåver som vegvesenet står framfor no.

Gjennomslag i media

- Fortel litt om kva jobben har omfatta?

- Det er fyrste gongen eg blir intervjuet av Veg i Vest. Tidlegare har eg hatt intervjuaren og redaktøren si rolle. Eg har likeeins hatt ansvaret for andre interne informasjonsorgan, årsmelding, informasjon til ny-

tilsette o.a. Dei siste åra har eg vore sekretær for POC-utvalet, og har hatt ansvaret for utgjevinga av POC-posten, der vi informerer om arbeidet med organisasjonsutvikling innan etaten.

Presentasjonar av Vegvesenet sitt arbeid og planar gjennom brosjyrer og anna materiell har det blitt mykje av. Tilrettelegging av utstillingar og arrangement i høve vegopningar likeins. Eg var og i si tid med på oppbygginga av vegmeldingstenesta. Og ikkje minst - eg har hatt ansvaret for kontakt med presse og kringkasting. Det gjeld både i form av pressemeldingar, presse-konferansar

og -seminar, og i dagleg kontakt og kontaktformidling.

- Har det skjedd ei utvikling i media når det gjeld vegsaker i desse åra?

- Det vil eg absolutt seia. Det er i dag langt større forståing i pressa for Vegvesenet sitt arbeid. Før var det vanskeleg å få gjennomslag for vårt syn. Vegvesenet var nærmast sett på som den store fienden, og dømd ut frå dette i pressa. Det er det slutt på.

- Vi har heile tida lagt vinn på å spela med opne kort andsynes media, og lagt vekt på ein god kontakt. Såleis har pressa i dag på mange måter blitt ein god samarbeidspartnar for Vegvesenet. Det er ikkje få meter med spalteplass som er fylld med vegsaker. Studerer du Bergens Tidende no er det mest ikkje ein god dag utan eit eller anna som gjeld Vegvesenet. Vegar og trafikk er godt stoff, noko som er naturleg her på Vestlandet. Samstundes får vi i Vegvesenet vite mykje gjennom avisene om kva som rører seg blant publikum.

- Får du mange sinte telefonar?

- Det er blitt mindre av det med åra. Kanhende kan eg takka flinke sentralbord-damer for det, smiler Ragnhild. Ho kan likevel fortelje om atskilleg med pussige hendingar av kategorien direkte publikumskontakt. Eg får telefonar frå folk som har gjort veddemål om kor lang den og den brua er, eller når ho vart bygd. Einkvan sit med ei vanskeleg kryssord-oppgåve, og ringer info-konsulenten for å få svaret. Dei siste åra er rundkøyningar blitt ein atterganger. Ellers er nye vegplanar sjølvsgat eit aktuelt emne for folk.

For ein informasjonsmedarbeidar er ofte til stor nytte å reisa kollektivt til og frå arbeid, seier Ragnhild Arnesen. Med heimstadsadresse Tertnes har ho fylgd utbygginga av nordre innfartsåre frå fleire sider. Både før og etter og undervegs. Det er slåande at kommentarane til Vegvesenet sine gjeremål har endra seg sterkt i løpet av denne perioden. Medan det dei første åra på veg til og frå jobb stort sett var ukvemsord og heller slett omtale våre folk vart tildelt, høyrer eg i dag stadig rosande omtale av kor flink Vegvesenet er. No er

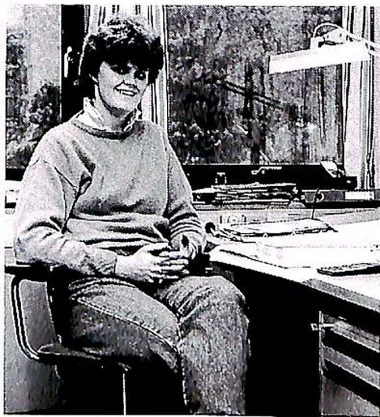
Framhald side 19

RØYKEFORBUD?



Morten Henriksen, Planavdelingen.

- Selv røyker jeg ikke, og jeg synes vi godt kan innføre et forbud mot røyking i fellesrom. Dersom det kan virke effektivt nok vil også egne soner for røykere kunne aksepteres. Når det gjelder røyking på enkeltkontorer får det være opp til den enkelte «innehaver». I mindre møterom oppfatter jeg det slik at røykeforbud blir parktisert i dag.



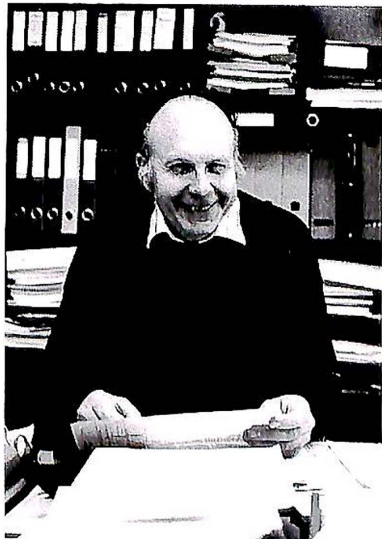
Kjersti Myre, Anleggsavdelingen.

- Røyker ikke selv, og er tilhenger av «sonerøyking» i kantina. Jeg foretrekker å slippe å bli plaget av tobakksrøyk når jeg spiser maten min. Dersom den enkelte medarbeider vil røyke på eget

enkeltkontor, får det være opp til vedkommende selv. Selv ser jeg helst at besøkende ikke røyker på mitt kontor.

Arnfinn Instebø, Laboratoriet.

- Er ikke-røyker, men har ingen ting imot at andre røyker i kantina. Ser ikke noe behov for å innføre soneforbud mot røyking, og mener godt at vi kan beholde den ordningen som har vært tidligere. På de møtene jeg deltar i er det lite røyking som foregår.



Nyttige erfaringar for Askøybru-prosjektet

Sigurd Jorsalfar drog til Miklagard og vitja keiser Alexios den 2. Jan Olav Skogland ved Hordaland vegkontor drog same vegen for nokre veker sidan, og møtte mellom andre William C. Brown, prosjektleiar for den nye hengjebrua over Bosporus-sundet i Tyrkia. Saman med eit nytt ringvegssystem kring Istanbul skal brua avlaste noverande hengjebru for trafikk. Med tanke på Askøybrua fann planleggjarane stor nytte av eit par dagars studieopphald i Tyrkia, der dei såg på ulike sider av bruprojektet, med tilknytande viadukter og tilkomstvegar.

- Brown er brite, og har bakgrunn frå eit engelsk konsulentfirma som har fleire av dei største europeiske hengjebruene på referanselista si.

Han har no skipa sitt eige firma, og er engasjert til prosjektleiarjobben av den tyrkiske staten. Brown har ein «allmektig» posisjon, og utfører personleg dei justeringar og vedtak som skjer med prosjektet. Han er kjend med dei bruplanane som er lanserte i Norge, og ga uttrykk for at han gjerne står til teneste med rådgjeving ved våre prosjekt. Brown svarte ope på alle dei tekniske spørsmåla vi reiste i samtalanene våre, seier Skogland til Veg i Vest.

Tyrkiske hjelpearbeidarar er engasjert til skrubbing av trådene som vernar viklingskabelen til høgje. Kabelbuntane er inne i den store sylindern, der 5 mm tjukk tråd er vikla tett kring kabelbuntane. (Foto: Jan Olav Skogland).



Prosjekteringsgruppa

Det var prosjekteringsgruppa for Askøybrua som drog til Istanbul, saman med to representantar for norsk verkstadindustri. Vegdirektoratet stilte med 5 representantar, og reisefølgjet talde då 8, med Skogland som byggherren sin talsmann.

Overingeniør Arne Vangsnes i Vegdirektoratet er leiar for prosjekteringsgruppa, medan det daglege arbeidet blir leia av siv. ing. Lars Blom-Bakke, som er ein av ialt 3 ingeniørar, som er innleigde frå private konsulentar.

Målet med reisa var å sjå på den tekniske gjennomføringa av prosjek-



tet i Bosporus, samt detaljer i bruløysinga. Synspunkt på val av løysingar og måten desse er utført på, vedlikehaldsomsyna og sjølv kontraktstilhøva var andre moment som ein ville vite meir om.

Åtte felts breidd

Med eit spenn på 1.090 meter er den nye Bosporus-brua noko lengre enn Askøybrua (850 m), men atskilleg breiare. Det blir fire køyrefelt i kvar retning, mot totalt 3 felt til Askøy. Breidda på brua vert såleis heile 39,4 meter. Sjølv brukassa vert like høg som på Askøybrua, 3 meter.

Heile det nye veganlegget, som inkludert brua omfatter 217 km veg, vil koste tyrkarane 3,5 milliardar norske kroner. Hengjebrua ligg på kring 900 mill. kr.

Ei samarbeidande gruppe frå tre japanske firma byggjer sjølv brua, i stål. Dei leverte brutårn-elementa på 6 månader. Ingen europeiske verkstader har kapasitet til så rask levering.

Men japanske stålarbeidarar er godt betalte. På det meste var det 120 mann i arbeid med stålkonstruksjo-



Dagleg passerer 200 skip på opp til 200.000 tonn forbi den 1.090 meter lange hengjebrua som er under bygging over Bosporus. (Foto: Jan Olav Skogland).

til 60 meter, utan bruk av berande forskalingsystem.

Same dekket i 15 år

- Kva med vedlikehaldsomsyn på ei så stor hengjebru?

- På den gamle Bosporusbrua har dei køyrd på same vegdekket i alle 15 åra sidan opninga. Men så brukar tyrkarane heller ikkje piggdekk. Prosjektleiari Brown styrka oss elles i trua på at eit avfuktingsanlegg inne i brukassa er betre enn maling.

- Kor lang vert byggetida?

- Planen var tre år. Men som fylgje av høgt tempo tek ein no sikte på å bli ferdig på to og eit halvt år. Målet er å kunne opne brua 29/5 i år. Poenget med det er at det då er 535 år siden Faith Sultan Mehmet frigjorde Konstantinopel frå framandstyret. Brua er oppkalla etter denne nasjonalhelten.

Gunstige japselån

- Korleis har ein finansiert dette gigantprosjektet?

- Det vert bompengeinnkrevjing ein veg. Prosjektet er elles lånefinansiert på vanleg måte, samt ved at ein får kreditt frå entreprenørane. Særleg har japanarane vore romslege med vilkåra sine. Dei låner byggherren 1,2 milliarder kroner til 5 prosent rente og 20 års nedbetalingstid. Den italienske entreprenørgruppa låner ut 600 mill. kr. med 12 års betalingstid. Dei innenlandske låna går over 7 år, og renta er i alle høve under 8,5 prosent.

nane, og løna er 60.000 kr. månaden. Til samanlikning er vanleg månadsløn for ein arbeidar i Tyrkia 1.000 kr. månaden.

Konklusjonen er at japanarane er i ferd med å prisa seg ut, i alle høve av hengjebrumarknaden. Delegasjonen frå Norge meiner norsk verftsindustri kan tevle med japanarane, totalt sett.

Spunnen hengekabel

I motsetnad til det som er aktuelt for Askøybrua, vart hengjekabelen over Bosporus spunnen saman på staden. Enkeltrådar på 5 mm vert trekte ut to og to frå kabelrullar på eine sida av sundet, og over bruspenet, langs ei oppbygd «kattasti». Heile kabelen er bygd saman av 37 enkeltbuntar, og det meste er levert av britiske selskap. Eitt av dei er aktuelle også for kabelløysinga til Askøybrua. Vi har i tillegg kontakt med eit austerriksk og eit vest-tysk firma, opplyser Skogland.

Ti km med viadukter

Tyrkarane byggjer 25 viadukter på den nye ringvegen, med ei total lengde på 10.331 m. Tilsaman 206 over- og undergangar krysser vegen, som

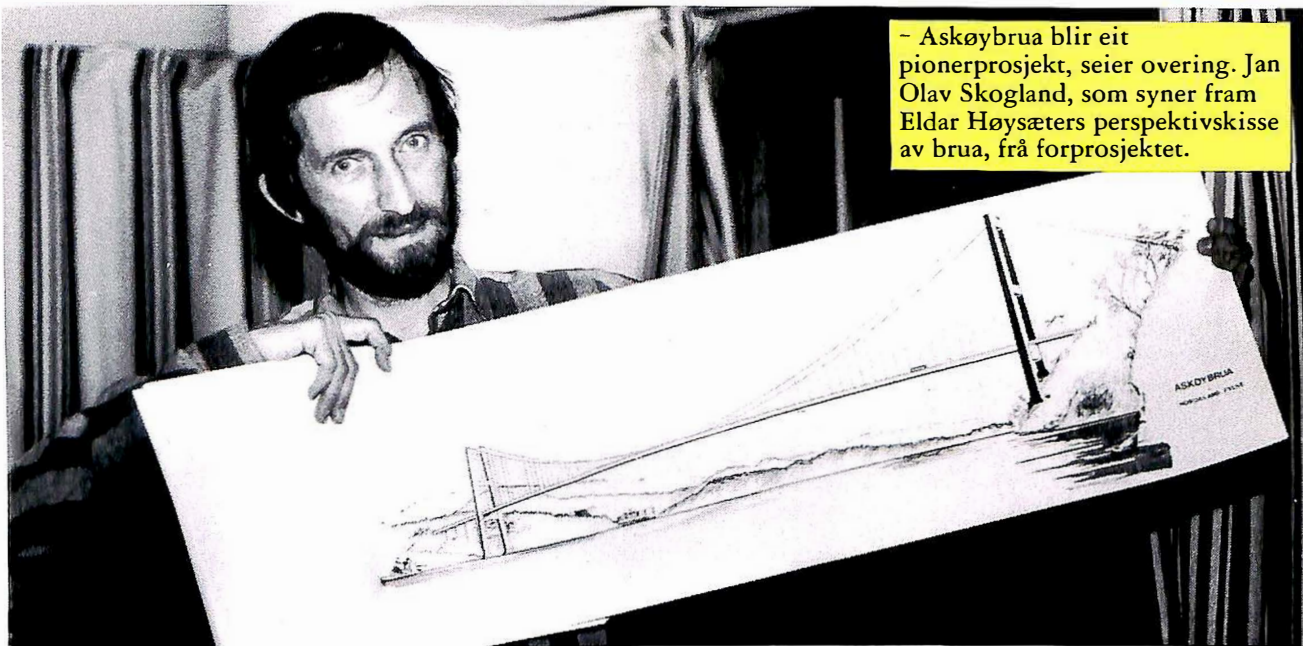
følgjer grenselandet mellom Istanbul bustadområde og det omliggjande jordbruksarealet.

Mangel på kvalifiserte støypebasar og fagarbeidarar elles, førde til at ein valde prefabrikkerte løysingar på viaduktene, for å sikra god kvalitetskontroll av dei berande komponentane. Ein gjer bruk av både prefabrikkerte bjelkar og ein seksjonsvis framskuvingsteknikk, der ein byggjer opp eit forskalingsystem i same form som konstruksjon. Denne vert så etter utstøyping pressa framover med hydrauliske jekkar. Det gjer at ein kan byggja spenn på opp



Viaduktene vert bygd ved hjelp av såkalla framskuvings-teknikk.

(Foto: Jan Olav Skogland).



- Askøybrua blir eit pionerprosjekt, seier overing. Jan Olav Skogland, som syner fram Eldar Høysæters perspektivskisse av brua, frå forprosjektet.

Lukka stålkasse mellom Brøstaneset og Storeklubben

Det blir inga vanleg hengjebu som skal gje askøybuane fastlandssamband. Med ei spennvidde på 850 meter må hovudelement som kabel og avstivingsberar utførast på ein annan måte enn ved tidlegare hengjebuar i Norge. Avstivingsberaren vil bli bygt som ei lukka, aerodynamisk utforma stålkasse. Kassa står betre imot vindkreftene og er meir stabil enn eit tradisjonelt brufagverk kombinert med betong.

Stålkassa blir venteleg eit oppdrag for ein mekanisk verkstad eller skipsbyggeri. Avstivingsberaren blir bygd i seksjonar, og frakta til brustaden stykkevis. «Kassebitane» blir heisa opp i bruspenet frå lektarar, og montert saman til ei samanhengande kasse.

Svingingar under kontroll

- Ein slik konstruksjon vil gje fordelar for vedlikehaldet. Vesentleg er det og at ei lukka stålkasse gjev reduserte siderørslar i sterk vind, seier overing. Jan Olav Skogland til Veg i Vest.

- Kor store vil svingingane på brua bli under dei verst tenkelege tilhøva?

- Opp til nokre meter. Men det er likevel ikkje tale om så store svingingar at trafikantane skal kjenne seg uvel på brua.

Vind-informasjon

- Med tanke på dei brustengingane som har vore både i Nord-Norge og på Vestlandet på uværsdagar - vil det bli nokon form for overvaking av vindtilhøva på Askøybrua?

- Det har vi ikkje vurdert. Men

det er mogleg at det kan bli aktuelt med eit informasjonssystem for at ein skal kjenne seg trygg når ein køyrer over brua under spesielle vindtilhøva.

Vindpølsa som heng på Sotrabra gjev ikkje tilstrekkeleg informasjon. Ei tavle med fiberoptisk framsyning av vekslande data i ein mogleg faresituasjon - kan vere ei løysing. Men som sagt - dette er ikkje vurdert førebels, seier Skogland. Eventuelle sperringar av brua vil elles helst gjelda større varebilar eller bussar, som er lett lasta.

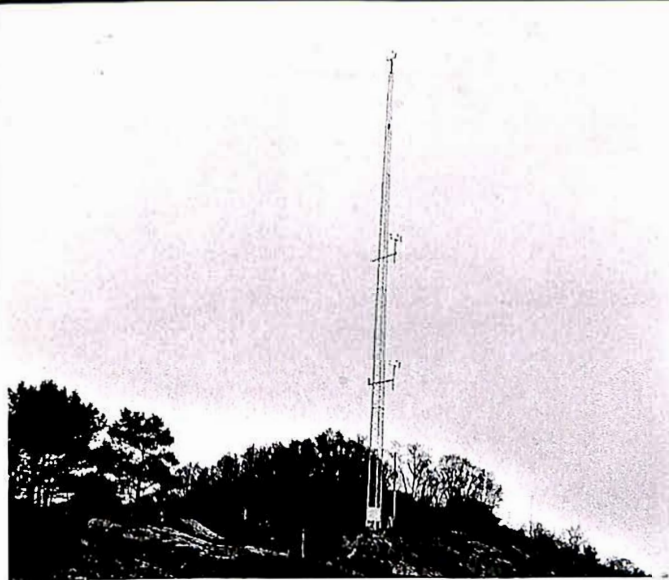
Anleggstart februar neste år

Arbeidet med reguleringsplanar for tilkomstvegar til Askøybrua er i gang. Anleggsarbeidet med Storeklubben viadukt på Askøy vert det fyrste som vil koma i gang reint fysisk. Framdriftsplanen legg opp til byggjearbeid her i februar neste år. Månaden etter startar ein opp å sprengje fundament til brutårna på bae sider av fjorden, opplyser overingeniør Jan Olav Skogland til Veg i Vest.

Planen legg opp til at ein skal ha klart reguleringsarbeid og grunnerverv før sommaren 1989, slik at entreprenøren kan ta til med fundamenteringsarbeid på bysida i september neste år.

Som kjent er det planen at Askøybrua skal kunne trafikkera 1. juli 1993. Brua er kostnadsrekna til 400 mill. 1988-kr.

ASKØYBRUA:



Vindmåla-
ren på
Storebune-
set skal gje
informa-
sjon for
detaljplan-
legginga av
Askøybrua.
(Foto:
Grete
Sigvaldsen,
Askøyvæ-
ringen).

Vindmålar mast til hjelp i planlegginga

Ein 30 meter høg mast på Storebuneset på Askøy forar no Meteorologisk Institutt med daglege opplysningar om vindtilhøva i området. Målingane er ein lekk i planlegginga av Askøybrua.

Masten er reist 500 meter vest for brutraseen, for å komma nærast mogleg vindtilhøva på sjøve bruvegbanane, som vil liggja 60-70 meter over Byfjorden.

Det er føreteke vind-utrekningar for vegkontoret som ein del av arbeidet til prosjektet. Men dette er data fra Sotrabrua, Flesland, Hellesøy og Utsira.

Måling kvar dag

Datainnsamlinga skjer ved at Meteorologisk Institutt i Oslo ein gong i døgnet ringer til målestasjonen på Askøy. Målingane vil i første omgang pågå over 2 år. Avtalen med instituttet går ut på at måleperioden kan utvidast til 4 eller 6 år. Får ein to år med rolege vindtilhøve treng ein lenger tid til å skaffa representative tal.

Kablar på 53 cm

Dei to berekablane på Askøybrua får ein diameter på 53 cm. Dimensjonane på kabeltverrsnittet gjer det naudsynt med ei ny løysing for kablane, etter norske tilhøve. Ein må utanlands for å finne dome på dette. Både omsyn til vertilhøva og byggetida talar for val av prefabrikkerte einskildkablar på frå 42 mm

til 64 mm, som blir bunta saman.

Dei største einskildkablane som skal trekkast over Byfjorden vil vega over 20 tonn. Både praktiske omsyn og krav til vedlikehald gjer det aktuelt med eit alternativ til den tradisjonelle, opne kabeløysinga.

Nye toner...

Framhald frå side 15

det blitt slik at folk ser resultat av den innsatsen dei er delaktige i, og det er hyggeleg å reisa med bussen for tilsette i Vegvesenet.

- Informasjonsmedarbeidaren si rolle er under debatt. Ser du også som info-konsulenten si oppgåve å driva marknadsføring av Vegvesenet sine løysingar?

- Eg driv med informasjon, kall det gjerne opplæring. Oppgåva mi har i stor grad vore å forklara på skapeleg vis kva vi driv med i denne etaten. Informasjonsmedarbeidaren skal ikkje påverke, men presentera saka, slik at publikum vert kjend med alle sider av henne. Vi skal ikkje driva med lobby-verksemd, der ein oppsøker politikarar og byråkratar som skal avgjere sakene våre.

- Informasjonsmedarbeidaren skal stå mellom etaten og publikum. Du skal like mykje vera publikum sin representant i systemet, som etaten som medspelar andsynes ållmenta.

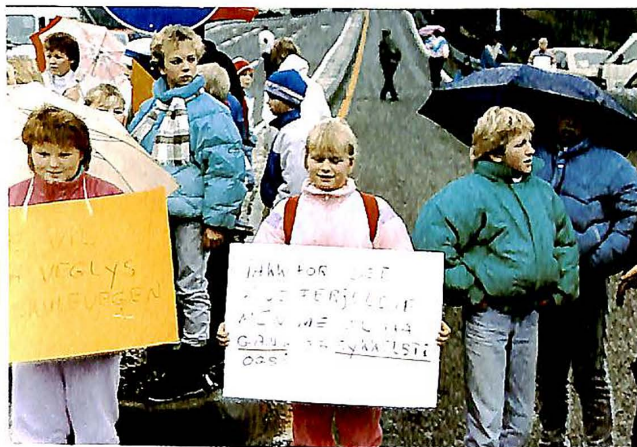
- Men når vi legg fram eit vegprosjekt er dette også ein form for marknadsføring. Publikum oppfattar det iallfall gjerne slik. Innføringa av bompengeringen i Bergen ser eg på som ei form for marknadsføringsoppgåve. Det viktigaste der var å fortelja publikum og politikarane KVIFOR dette var nødvendig, og KORLEIS det ville slå ut positivt for den einskilde innbuar i Bergen.

- Vegvesenet i Hordaland og Bergen kommune marsjerer ikkje alltid i takt med vegsaker. Kan du lova eit bedre klima når du no er på plass som informasjonssjef i kommunen?

- Eg vonar iallfall at det kan slå ut positivt for både partar. I min nye jobb vil eg ha utbyte av at eg har vore ved Hordaland Vegkontor. Elles må eg minna om at det også er ein heil del andre oppgåver eg skal ställa med i kommunen. Eg ser fram tileit breiare arbeidsfelt. Kommunen har bygd ut informasjonsfunksjonar innen fagetatar som helse- og sosialstell, byutvikling og teknisk utbygging. Det vert ei sentral oppgåve å samordne og utnytte dette breie informasjonsapparatet til beste for kommunen, og for alle som bur her, seier Ragnhild Øverland Arnesen til slutt.



Klår tale under vegopninga Årvik-Hesvik: «No må vegen samanbyggjast. Det må vere ny endeleg opning innan 2 år. TÅLMODIGHETEN - ER SLUTT!» (Foto: Per Steffen Myhren).



«Takk for det fine ferjeleiet, men me vil ha gang- og sykkelsti også», heiter det på plakatane til skuleborna i Husavik. (Foto: Per Steffen Myhren).

Vegopningar med krav og glede

Dei har nok å gjera dei som til ei kvar tid skal forsyne bilistane med korrekte vegkart. Hordaland har siste året fått ei rekkje nye vegprosjekt, som gjer sambandet mellom ulike delar av fylket lettare.

Fest og glede er det alltid når nye vegstrekingar vert opna. Folk på

Folgefonnhalvøya kunne ta i bruk ei forlenging av fylkesvegen, som ein gong skal gi samanhengande veg rundt halvøya. Det er no god veg fram til Hesvik. Jondal og Kvinnherad er med dette komme eit godt stykke nærare kvarandre. Men enno står det att ei tunnelstrekning på 4 km før ein er knytt saman med Gjetingsdalen og resten av Kvinnherad kommune. Kravet er at denne siste

biten vert fullført innan 2 år, slik det kunne lesast på plakatar under opninga.

Kortare ferjesamband

Plakatar møtte også vegsjef og formann i samferdslestyret då dei møtte fram for å ta i bruk den nye ferjekaia i Husavik i Austevoll før jul. Husavik vert det nye ferjeleiet sør i kommunen, og avløyser Bekkjjarvik som ferjestø for sambandet til Stord. Skuleborna møtte fram under den offisielle markeringa, og fortalde i klartekst at dei ventar på gang- og sykkelveg og lys på skulevegen sin.

Austefjordvegen

Eit livsviktig vegsamband for Masfjorden, Austefjordvegen, vart og opna desse førjulsdagane. Dermed gjekk endeleg ein 108 år gamal draum i oppfylling. Som prosjekt har denne vegen vore på sakskartet i offentlege organ sidan 1920-talet. For sørsida av Masfjorden har nyevegen alt gjeve resultat i form av nye næringsetableringar. Vegen gjev denne delen av Masfjorden ferjefritt samband til Lindåshalvøya, og vidare til Bergen når Salhusbrua står ferdig første halvdel av 90-åra.

Den første offisielle vegopninga i det nye året skjedde på Sotra 24. februar, då Øyanevegen vart feira. Samferdslestyret og vegsjefen var til stades. Bilete frå opninga på sistesida av Veg i Vest.



Medlem av samferdslestyret, Liv Gjerde Eikanger, fekk æra av å klyppe snora på Eikanger bru, godt assistert av vegsjef Josef Martinsen. (Foto: Per Steffen Myhren).

KONDISTESTEN

Det nye frynsegodet til Vegvesenet i Hordaland har blitt godt motteke. I heile vinter har praten gått om test-resultata som er oppnådde på ergometersykkelen til idrettskonsulent Gunnar Tveit. Om kolestrolprøver, trim, feit mat, tobakk og gode forsett. Interessa for den frivillege livsstilsundersøkinga har vore stor. Timelista har vore tettskriven frå starten av. Når dette blir lese har over 100 vore innom «test-stasjonen».

Gunnar Tveit er engasjert i halv stilling som «livsstilsprofet» ved vegkontoret første halvår 1988. Bli prosjektet vellukka kan det tenkjast at opplegget blir forlenga. Det er absolutt interessant med ei oppfølging av testen, for å sjå om den einskilde greier å halda på kondisen, eller oppnå betre resultat gjennom omlegging av «rutinene».

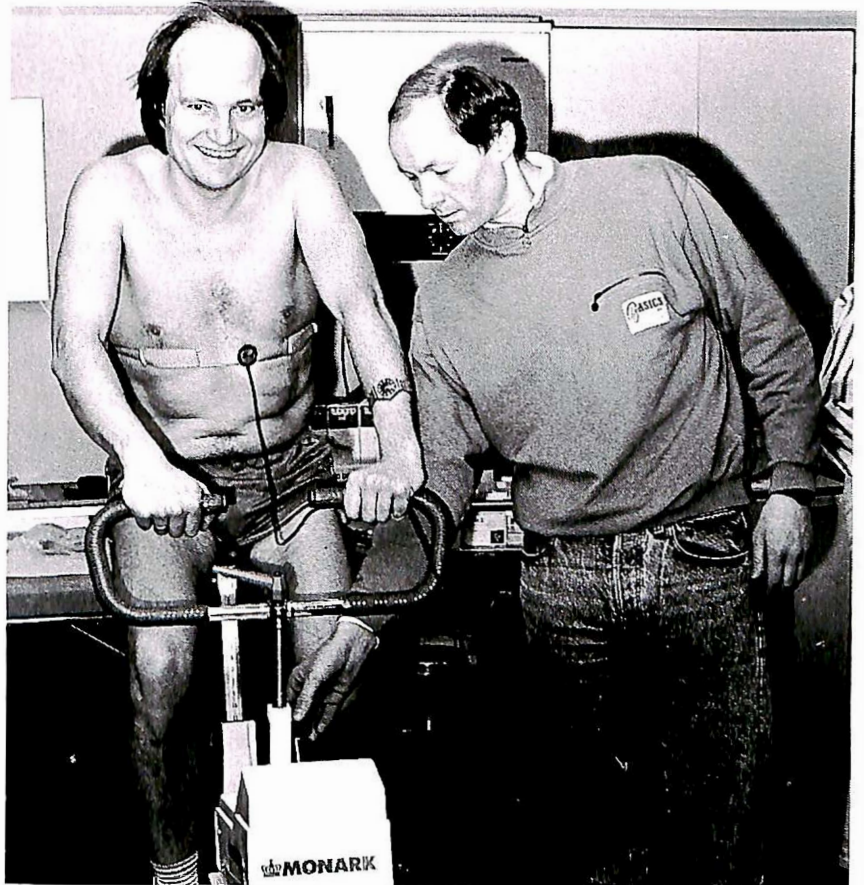
- Målet med dette tiltaket er å oppnå betre trivsel og helse hos den einskilde medarbeidar, og på dette viset også eit betre arbeidsmiljø seier bedriftslege Jostein Waage til Veg i Vest.

- Einkvar må sjølv ta ansvar for si eiga helse. Vi er opptekne av å kunne motivera dei tilsette til å mosjonera litt, seier Gunnar Tveit. Undersøkinga omfatter elles intervju om kost- og røykevaner, stress og stressymptom.

Dei som oppnår eit godt resultat i kondisjonstesten, blir lett oppmunt- ra til å halde dette vedlike. Er resultatet mindre bra er dette vonleg ein spore til å legge om litt.

- Vi har fått i gang trimaktivitetar for dei som ønskjer dette. Eit resultat av undersøkinga er elles at svært mange på huset alt driv med ulike former for mosjon, seier Gunnar Tveit, som legg til at dette prosjektet ikkje berre gjeld kondisjonstest. Vi ser på det som ei kartlegging av livstilen til medarbeidarane. Kolestrolmålinga er like viktig som sykkelturen.

- Er stoda den same for dei med



Administrasjonssjef Egil Pedersen er mellom dei mange som har vore på sykkelstur på lækjarkontoret den siste tida. Idrettskonsulent Gunnar Tveit regulerer «gearet». (Foto: Erling Grønsdal).

stillesitjande arbeid i 3. høgda på vegkontoret, som for anleggsarbeidaren med tunge løft på Evanger?

- Forebels har vi ikkje kome i gang med å testa dei utarbeidande i anlegg. Vegstasjonen på Hop inngår i testprogrammet i denne omgang. Erfaringane vi vinn her vil gje oss grunnlag til å gå vidare utover i etaten.

- Generelt, seier Tveit, har vi ikkje noko grunnlag for å seia at dei har betre kondisjon dei som har tungt kroppsarbeid. Det vi veit er at dette gjev større muskelstyrke. Men noko ekstra positiv påverknad av hjartet er ikkje grunn til å tru at slikt arbeid fører med seg.

Såpass tett har programmet på lækjarkontoret vore at Veg i Vest

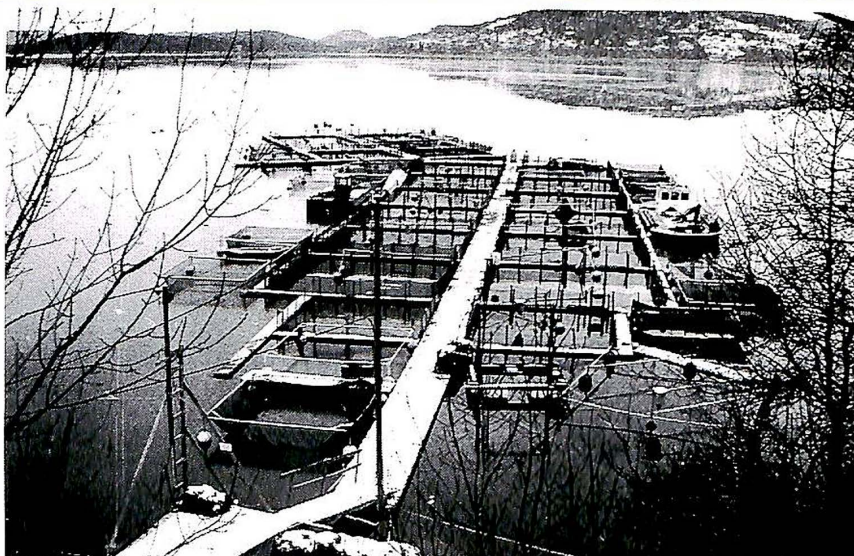
måtte gripe fatt i idrettskonsulenten medan han åt matpakka si i kantina, mellom to økter med sykkeltrim og kolestrol-målingar. Etter det vi kan sjå inneheld matpakka alminnelege kneippbrødsiver med rimeleg sunt pålegg. Askebegeret mellom oss står unytta.

Tveit sender eit skeptisk blick over matstova, og konstaterar at det står askebegre på alle bord. Ein spørjegransking om røyking er under bearbeiding, og det kan bli innført røykfrie soner i kantina med det første. Vi skjønner det slik at både Waage og Tveit helst ser dette blir klart største sona, og at dei som MÅ ha seg ein blås etter maten, blir benka i ei krå for seg.

Konsekvensanalyser for Salhusbrua:

Vegvesenet vil innlede et samarbeid med oppdrettere i fjordbassenget. Billedet er fra et anlegg på Hosanger. (Foto Herborg Lid, Bygdanytt).

Planavdelingen ved Hordaland vegkontor er i full gang med utarbeiding av reguleringsplaner for tilkomst til Salhusbrua på land. Samtidig starter man et seks års undersøkelsesprogram, der siktemålet er å finne ut av miljømessige forhold i fjordbassenget før og etter flytebrua er bygget, sier plansjef Arild Eggen til Veg i Vest.



Vegvesenet med viktige grunnforskning for oppdrettsnæringen

Når dette leses har vegkontoret valgt konsulenter til å arbeide videre med hydrofysiske og marinbiologiske undersøkelser.

Rask utvikling inne oppdrett

Parallellt med dette ser man nærmere på akvakulturnæringen. Det skjer mye på dette området nå, og siktemålet er også å lage en oppdatert rapport om alternative metoder for fiskeoppdrett, med lukkede mærrer i sjøen og landbaserte anlegg som stikkord. Forholdet mellom villaks og oppdrettslaksen er dessuten blitt et omdiskutert tema, som kan påvirke omfanget og lokaliseringen av oppdrettsvirksomheten, sier Eggen.

- Dette er vel undersøkelser som også næringen vil være interessert i?

- Vi vil innlede et samarbeid med oppdrettere i området, for å få vite mer om hvordan situasjonen er i dag. Dagens tap på grunn av blant annet brakkvannsførholdene vil vi gjerne ha dokumentert, slik at vi kan sammenligne dette med tilstanden etter at Salhusbrua er bygget.

Vassdragsregulering gir endringer

Vi skal arbeide videre med å finne

ut av hvilken betydning vassdragsreguleringen i området har for brakkvannsførholdene i det indre fjordsystem. Vi vet at mellom 20 og 25 prosent av nedslagsfeltet er regulert. Dette har en betydning for brakkvannet som tidligere ikke er regnet med i undersøkelsene. Etter reguleringen strømmer det mer vann til fjorden om vinteren, mens vårfloppen blir redusert med en fjerdedel. Dette har betydning for de biologiske forhold i fjorden, som igjen påvirker situasjonen for oppdrettsnæringen. Dette har ingen brakt fram i diskusjonen om Salhusbrua til nå.

Andre erstatningskilder

- Er det virkelig nødvendig med alle disse undersøkelsene?

- Ja, det mener vi, ettersom det står store verdier på spill, samtidig som flytebrua er et nytt element i norske farvann. Det er forøvrig ikke noe uvanlig at Vegvesenet ved større nyanlegg gjennomfører omfattende undersøkelser som en del av planarbeidet. Dessuten vil deler av dette arbeidet gi oss svar på om andre instanser enn eventuelt Vegvesenet har påvirket vannforholdene i fjor-

den. Det er nyttig å vite i tilfelle det skulle bli fremmet erstatningskrav etter at brua er ferdig.

Vindforhold

- Er det andre sider som skal undersøkes?

- Ja. Vi holder også på med en rapport om bygging av omløpstuneler for vassføringen til fjorden. Dette er kun aktuelt dersom det blir påvist at Salhusbrua mot formodning gir vesentlige endringer i miljøet i fjorden.

Vi vil også se nærmere på vindens innvirkning langs fjordbassenget. Vinden samler overflatevannet og blåser det over fjorden, der det stues opp. Vi vet at brakkvann også blåser fra Byfjorden og nordøstover mot Osterfjorden og Sørfjorden. Salhusbrua vil holde igjen og bryte ned dette.

Påstanden om at brakkvannstykningen øker innenfor brua, er framsett gjentatte ganger i de år debatten om Salhusbrua har pågått. I så fall vil en forflytning av brakkvannslaget skje langsommere. Dette kan være til fordel for oppdrettsfisken, som er lite glad i raske skiftninger.

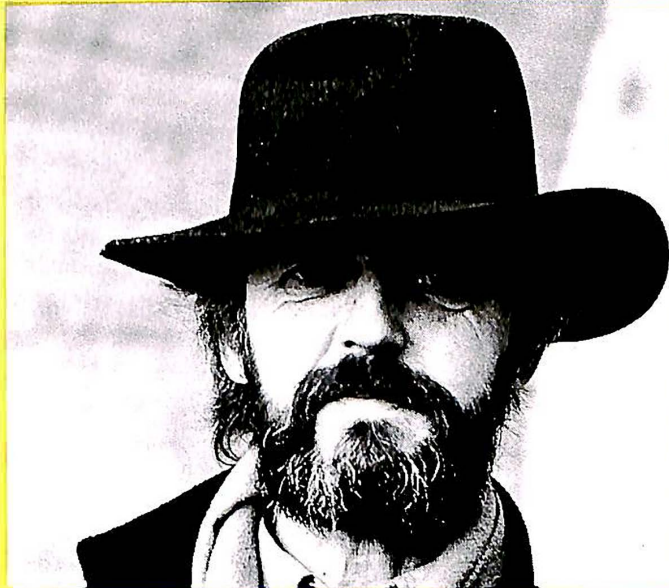
Framhald side 27

Ny film fra Hordaland Vegkontor:

Video om flytebru i USA

Representanter for plangruppen for Sálhusbrua har nylig vært i USA for å lage en ny videoproduksjon! Nei, det er ikke snakk om en såpeopera om den årelange diskusjonen mellom SFT og vegkontoret. Derimot blir det i løpet av denne måneden klippet sammen en fagvideo om flytebrua over Hood-kanalen ved Seattle, på den amerikanske nordvestkysten. Denne flytebrua går over en ca. 10 mil lang fjord.

Her har de hatt flytebru i mer enn 25 år uten at verden har gått under. Det er foretatt intervju med folk som kan fortelle om de endringer som måtte ha skjedd med det marine miljøet etter at brua kom. Oppdrettsnæringen i fjorden innenfor flytebrua lever i beste velgående, og gir sitt syn til kjenne. De klimatiske forholdene er nokså like de vi kjenner fra Hor-



- Jeg ser fram til en dokumentasjon av virkningene som flytebrua har hatt for miljøet langs Hood-kanalen i USA, sier plansjef Arild Eggen. (Foto: Erling Grønsdal).

daland, med et relativt stort nedslagsfelt og mye nedbør om vinteren.

Beroligende

Fagfolk på marinbiologi, hydrofysikk og vegbygging blir intervjuet.

Initiativet til denne videoproduksjonen ble tatt etter at plansjef Arild Eggen og anleggssjef Bengt Drageset besøkte USA i fjor. Eggen ble spurt av en kollega i Seattle om hva det er man egentlig bedriver i Norge i den-

ne saken. - Hvilke problemer forventer vi å finne? ville amerikaneren vite.

- Dette var et spørsmål jeg satte pris på, selv om jeg ikke kunne svare, sier Eggen. Han ser fram til en dokumentasjon fra USA, som forhåpentligvis vil kunne roe ned alle de som er redde for at Sálhusbrua kan by på vesentlige miljøproblemer.

Lite å spara på snill vinter

Den milde og snøfattige vinteren sparer Vegvesenet for store summer i vedlikeholdsutgifter.

Påstanden står som spikra i daglegpraten på busshaldeplassen og i kaffislabberas i den norske folkeheimen denne vinteren. Påstanden er feil. Slitasjen på vegdekket er atskilleg større med våt og berr asfalt, enn når frost og snø dekkjer vegen i lange periodar. Piggdekkka får i endå større grad enn i normalvintrar øydelegga



Arbeidslaus snøplog i Måbødalen vinteren 1988. (Foto: Erling Grønsdal).

vegdekket, med tilsvarande auke i vedlikeholdsarbeid og ny dekkelegging til våren.

Det er faste utgifter på brøyteprogrammet vårt som lyt betalast utan omsyn om det fell to meter snø eller vi ikkje ser snøfilla i det heile. Tron-

gen for legging av nytt dekke vil kunne endra seg når vinteren 1988 skal summerast opp, sier overingeniør Kåre Birkeli ved Hordaland vegkontor til Veg i Vest.

Kortare piggdekk-sesong

Birkeli er mellom dei som ikkje er Framhald side 25

- Det har vore bra tilhøve på riksveg 7 over Hardangervidda - denne vinteren. Iallefall om ein samanliknar med i fjor, då vegen måtte stengast i lengre periodar. I januar i år var vegen stengd i 66 timar, mot 92 timar same månad i 1987, sier Hans G. Myklatun ved vegstasjonen på Leiro. I februar 1988 var vegen stengd i ca. 90 timar, mot heile 204 timar i 1987.



Vegvesenet har til denne vinteren teke i bruk ny snøfresar på Hardangervidda. Tor Helge Tveit blir liten ved sidan av kjempen på 530 hestekrefter. (Foto: Erling Grønsdal).

MODERAT VINTER PÅ VIDDA

Veg i Vest kontaktra Myklatun etter den fyrste veka i mars. Så langt har ein hatt etter måten lite snø. Endå mindre enn i fjor, då ein rekna snømengdene til å vera heller små.

februar, då veret var heller ruske.

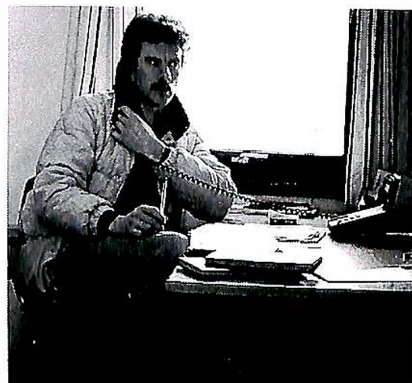
- Er bilane skodde til å krysse vidda?

- Stort sett er dei det. Men vi har ein del vanskar med tungtrafikken vestfrå, som ikkje legg på kjettingar før dei tek til på oppstiginga. I Måbødalen strør vi godt, så der greier dei seg bra no. Men når dei kjem til Størlileitet er det ofter slutt. Det hender dagleg at vi må gje ordre til trailersjåførar om å leggja på kjetting.

Ikkje brøytekø

Dei stengningane ein har hatt i år har vore ganske kortvarige. Det har ikkje på same måten som i fjor danna seg lange bilkøar på kvar side av fjellet. Dei lengste stengingsperiodane kom i månadsskiftet januar/

Konsentrasjonen på topp hjå brøytebilførar Oddvar Seljestad på Hardangervidda. (Foto: Erling Grønsdal).



Oppsynsmann Hans G. Myklatun samordnar brøytinga frå Leiro. (Foto: Erling Grønsdal).

Telefonen står ikkje

Myklatun sit på Leiro og samordnar brøytinga, og held kontakt med vaktentral og publikum. Når veret er ulagleg går det i ein kok heile dagen. Telefonen står ikkje når vertilhøva er slik at folk er i tvil om vegen vil haldast open. Andre dagar kan det vera roleg, og berre rutinemessige samtalar.

- Er ein godt nok utstyrt til å halda vegen open?

- Utstyret blir stadig betre. I fjor fekk vi ein ny spesialbygd brøytebil, som vi er godt nøgde med. Ny snøfresar er teken i bruk i år. Med sine 530 hestekrefter sparkar den godt frå seg. Men når snømengdene blir for store og vinden for sterk, er det ikkje noko slags utstyr som kan halda vegen open.

Radio viktig

- VHF radioutstyr er elles eit viktig hjelpemiddel i arbeidet. Brøytebilane held radiosamband seg imellom, og kontakt med basen på Leiro. Ved kolonnekøyring er dette sambandet avgjerande. Sambandet er likevel vanskeleg å halda når veret er dårleg.

Dei automatiske vindmålarane på Dyranut og Lappesteinen er og viktige hjelpemiddel for brøytemannskapa. Vegvesenet sine folk på båe sider av fjellet kan ringa opp desse målarane, som gjev opplysningar om vindstyrke, -retning og temperatur. Er vermeldingane i NRK dårlege tek ein gjerne direkte kontakt med Vervarslinga på Vestlandet.

Treng elektrisk styrd bom

- Fungerer sjølve stenginga godt nok når avgjerd om dette er teke?

- Her har vi eit problem som vi gjerne ser blir løyst. Bommen på Leiro kan berre stengast manuelt i dag. Det er ikkje mannskap fast stasjonert på brøytestasjonen utanom vanleg arbeidstid. Det hender difor ikkje sjeldan at ein må køyra opp til 2 mil frå fylkesgrensa til Leiro for å stenge vegen. Då slepp det i mellomtida trafikk forbi bommen. Desse kjem seg ikkje over fjellet.

Løysinga er ein elektrisk bom som kan stengast via VHF-sambandet. Då kan vegen stengast frå brøytebilan, same kvarhen han er på vegen, og stenginga blir meir effektiv. Vi vonar at det kan finnast ei opning på budsjettet, slik at denne investeringa kan gjerast snart, sier Hans G. Myklatur til slutt.

Snill vinter...

Framhald frå side 23

glad for bruken av piggdekk. På hovudvegane i Bergens-området ville ein storparten av forvinteren 1987/88 greidd seg framifrå med vanlege dekk. Han set si von til framlegget om innkorting av piggdekk-sesongen, som er fremja frå Vegdirektoratet.

Dette vil gje så store innsparingar i sommarvedlikehald av vegdekket at vi gjerne kunne strø vegane litt betre om vinteren. Gode vinterdekk utan pigger er noko som kjem, sjølv om prisen i dag ligg høgare en piggdekk. Men vil samfunnet regulera ned piggdekkbruken kan ein vel ta i bruk avgifter her

Flytande trafikktryggleik



Medarbeidarar frå Hordaland vegkontor, biltilsynet og trafikkpolitiet tok del i publikumsinformasjon om trafikktryggleik ombord på messeskipet «Prinsesse Ragnhild» som nyleg gjekk rundt kysten. Frå venstre Henrik Hvoslef, Arne Eltvik, Marit Benterud, Tor Høyland, Johnny Sjøstad, Egil Tvibolt, Alf Trætteberg, Gunvor Lien, Ola Omenås, Berit Skjelfjord, Bjørn Kaspar Sandven, Dag Thorsen og Magnar Tordal. (Foto: Erling Grønsdal).

«Vedlikehald» av Bømlo-lam

På synfaringane sine det siste året har leiinga ved vedlikehaldsavdelinga i Hordaland ved to høve kome borti dyretragedier. Det vil seia -

ved det eine høvet greide vegvesenet sine folk å unngå at dyret mistet livet, ved rask og resolutt handling.

og, slik at alternative dekk kan tevla i pris.

Eitt tonn asfaltstøv pr. døgn i tunnelen

- At slitassen av piggdekk er enorm, veit vi. Nye tal frå veglaboratoriet går ut på at det vert slite vekk 20 g asfalt pr. km for kvar personbil som passerer. Talet er kring 100 g for tyngre kjøretøy. Med kring 10.000 bilar kvart døgn gjennom sørgående løp av Fløyfjellstunnelen, vert det eitt tonn med støv som vert slite vekk kvart døgn. Det vil seia at vi kvar veke kan køyre ut 7 tonn med avsliten asfalt frå dette eine tunneløpet, sier Kåre Birke-li til slutt.

Det var under synfaring på riksveg 541 ved Håvik på Bømlo at de vegfarande frå Fyllingsdalen og Stord kom over eit lam som sat fast i ei open grøft, fylld med vatn. Lammet sto med vatn til halsen. Vedlikehaldssjef Øivind Søvik oppdaga det stakkars lammet, og fekk dradd det opp av kanalen. Det var temmeleg nedisa av å ha stått fast i det kalde vatnet, men kom seg att vel heime i fjøsen.

Ved eit anna høve, under synfaring i Sveio, kom dei same utsendingane over ein okse i naud. Det syntte seg diverre at dette dyret alt var avlide.

Skjerpet utekontroll fører til så mangt. På Sandvikvåg kom ing. Egil Tvbolt i biltilsynet over denne tvilsomme bilen fra Stord. Føreren hadde vært på cross-kjøring på Eikefet, og var på vei hjem igjen da han ble stoppet i kontrollen på fergekaien.



EFFEKTIVISERING AV UTEKONTROLLEN

Biltilsynet i Bergensområdet har tatt mål av seg til en betydelig effektivisering av utekontrollvirksomheten i år. Den nye vektkontrollstasjonen i Vågsbotn vil gi anledning til gjennomføring av vektkontroll uten at bilene behøver stoppe på vekten. Kontrollstasjonen på Gullbotn og Nordås vil også bli ferdig utrustet, opplyser Avd.ing. Terje Handeland til Veg i Vest.

- Er kontrollvirksomheten til biltilsynet på høyde med utviklingen i vegtrafikken?

- Våre muligheter til å gjennomføre

en effektiv kjøretøykontroll på vegene er vesentlig redusert. Det skyldes den sterke veksten i kjøretøyparken, større trafikk tetthet og flere sikkerhetstiltak på vegnettet, som guardrail o.l.

34 kontrollplasser

- Hva er gjort for å møte utviklingen?

- For 2-3 år siden startet biltilsynsavdelingen arbeidet med etablering av egne kontrollplasser langs vegnettet i Hordaland. Pr. i dag har vi skaffet oss 34 slike plasser i fylket. De er plassert på vegvesenets egen grunn, slik som rasteplasser, nedlagte vegstubber o.l.

Standarden på plassene kan variere. Minstekravet er nivellert asfaltdekke, til bruk for mobile vekter, og oppstillingsplass for minst to vogntog. På de mest forseggjorte kontrollplassene blir trafikken dirigert inn ved hjelp av fjerndirigerte skilt, etter at man har passert en dynamisk kontrollvekt i kjørebanelen. Her finnes også dynamisk veiing på stasjonær brovekt, og god oppstillingsplass både for kjøretøy som skal kontrolleres, og de som nektes å kjøre videre.

Utpøving av utstyr

Handeland forteller at biltilsynsavdelingen i Bergen for tiden arbeider med utpøving av nytt utstyr. Dette skal sette biltilsynet i stand til å høyne servicegraden overfor publikum, og bedre egen effektivitet. Kontrollplassene i Vågsbotn, Gullbotn og på Nordås blir benyttet til dette formålet.

- Hva slags utstyr inngår i en effektiv kjøretøykontroll?

- Pr. i dag har vi våre visjoner knyttet til videokamera rettet mot trafikken som nærmer seg kontrollplassen. videre er det viktig med vendbare skilt over vegbanen eller tett ved vegen. Vi-bracoax-kabler og elektromagnetiske kabelsløyfer som er lagt ned i vegbanen, er et annet sentralt redskap for en effektiv kontroll. Kablene er tilknyttet et skap for registrering av data.

Brovekt som kan foreta korrekt veiing av kjøretøy i en fart av ca. 15 km/t, hører med i programmet vårt. På sikt håper vi også å kunne skaffe oss en bil med datautstyr, som skjærer, skriver o.l., for å motta signaler og informasjon fra det utstyret jeg nå har vært inne på.

Bedre sortering

- Hvilke formål skal dette utstyret tjene?

- Videokamera vil sette oss i stand til visuelt å plukke ut kontrollobjekter, ut fra kriterier som generell teknisk tilstand, sikring og merking av last, farlig gods osv.

Skiltene som pålegger tyngre kjøretøy å svinge inn til kontroll, kan være i funksjon over et bestemt tidsrom for å hente inn alle som passerer i perioden. De kan settes på ved en aktuell observasjon på videoskjermen. En tredje mulighet er at de kan settes på automatisk, etter signal fra registreringsutstyr i vegbanen, - når dette har registrert overskridelse av tillatte verdier, som akseltrykk og lengder. Kablene i vegbanen vil nemlig registrere akseltrykk, akselavstander, lengde på kjøretøyet og hastigheten som holdes på veien.

Ikke bare når kontroll foregår

- Kan utstyret fungere når kontrollposten ikke er betjent?

- Ja. Kablene i vegbanen kan registrere og lagre data om overskridelser for trafikken fortløpende. Dette setter oss i stand til å kunne planlegge gjennomføringen av kontrollene til rett tid på rett sted. De data som samles inn har dessuten også verdi for veglaboratoriet, vedlikeholdet og planavdelingen, sier Terje Handeland.

Han trekker ellers fram de mobile bremseprøvene for tyngre kjøretøy. Her er det innledet et samarbeid med maskinavdelingen og Rådal vegstasjon. Prøven blir den første i sitt slag i Norge.

Mangler ved bremsere forekommer ofte på tyngre kjøretøy. Det er ofte snakk om vesentlige mangler som er vanskelig å oppdage uten bremseprøver.

- Den effektiviseringen som nå skal gjennomføres vil vel gi økt risiko for bilførere som tar sjanser?

- Ett av hovedmålene våre ved denne effektiviseringen er at den enkelte motorvognfører skal oppleve en atskillig høyere risiko for å bli oppdaget for ulovligheter enn det som er tilfelle i dag. Samtidig gir tiltakene en bedre service til publikum, og vi forbedrer vår egen arbeidsinnsats.

Skjerpet kontroll av sjåførskolene

Økende strykprosent til førerprøven vitner om sviktende opplæring.

I løpet av mars vil biltilsynet fullføre et prosjekt for å bedre tilsynet med trafikkskolene. Siden sist høst har man intensivert denne kontrollen, blant annet ved å ta i bruk registreringskjema som sensor ved førerprøven har benyttet. På denne måten får man effektivisert skoletilsynet, uten at det i stor grad går utover de øvrige oppgavene, sier stasjonssjef Bjørn T. Sætervik til Veg i Vest.

- Hva er bakgrunnen for den økte kontrollvirksomheten?

- Strykprosenten til førerprøven har vist en økende tendens, noe som påfører biltilsynet mye ekstraarbeid. Samtidig vet vi at det er en variasjon i stryk på mellom 10 og 40 prosent blant de 50 kjøreskolene som opererer i vårt distrikt. Vi har et inntrykk av at undervisningen ikke er så grundig som den skal være hos en del av skolene. Gjennom trafikkskolenes organisasjon har vi fått forståelse av at man er interessert i en slik skjerpet kontroll av virksomheten. De seriøse trafikkskolene ser ut til å være den tapende part i den konkurransen som pågår om elevmassene, sier Sætervik.

Markarbeid

- Hvilke andre kontrollmulig-

heter blir benyttet?

- Vi måler elevens prestasjoner, og ser på de opplæringskorstene som skal fylles ut. Dessuten er vi ute og foretar markarbeid ved kjøreskolene. Vi ønsker nærmere innsyn i hvordan den praktiske opplæringen foregår, at man ikke bare er på kjøretur.

- Hvilke resultater forventes?

- Vi tar sikte på en gradering av den enkelte kjøreskole etter om vi anser undervisningstilbudet å være godt, middels eller dårlig. Målet blir da å påvirke de dårlige skolene til å forbedre undervisningen.

Vi vil med dette prosjektet skaffe oss en oppskrift på hvordan kontrollen med trafikkskolene kan foregå videre framover. Prosjektet som nå er inne i den avsluttende fasen skal ikke bare være et blaff, lover Sætervik.

Han legger ellers vekt på at samtlige medarbeidere i trafikksesjonen har medvirket i planleggingen av prosjektet, med den positive innvirkning dette har hatt for arbeidsmiljøet.

- Vil «resultatlisten» bli offentliggjort, til veiledning for elevmassen?

- Det vet jeg ikke i dag. Men pågangen fra media i sakens anledning har vært påtagende, sier stasjonssjefen til slutt.

Oppdrett...

Framhald frå side 22

Faglig kompetanse

Arild Eggen opplyser ellers at Vegvesenet har hatt god hjelp fra fagfolk til det utredningsarbeidet som er gjort ved planlegging av flytebrua. Han nevner her Torleiv

Brattegard og Herman Gade ved Universitetet i Bergen. Henrik Rye ved Miljøplan A/S har også bidratt med vesentlig innsikt og faglige råd i det møysommelige arbeid som er utført for å vite mer om hvilke virkninger dette pionerprosjektet vil ha for miljøet i Salhusfjordbassenget, sier plansjef Arild Eggen til slutt.

Godt grunnlag for trivsel og auka produksjon

I november 1987 låg det føre ei innstilling om personalplanlegging i drifta frå ei breitt samansett gruppe ved vegkontoret. Gruppen blei sett ned i 1985 av leiarmøtet, og fekk eit omfattande mandat på tilsaman 11 punkt.

Prosjektgruppa vart samansett av ei styrings-

Det var eit framifrå godt samarbeid i gruppa som også overlet nokre av punkta i mandatet til særskild oppnemnde «synerteam». Innstillinga frå gruppa var samrøystes, og det blei lagt fram forslag til oppdatering av personalplanen i tråd med rullinga av Norsk Veg- og Vegtrafikkplan. Planen omfattar tidsrommet 1986-93. Basis for arbeidet var St. meld. nr. 58 «Om Norsk vegplan 1986-89».

Deltakarar:

Styringsgruppe:

Driftssjef Jann B. Jensen
Anleggssjef Bengt Drageset
Personalkonsulent
Jan A. Robstad
Formann i NVF,
Magne Heggland
Hovedtillitsmann Jens T. Aga

Arbeidsgruppe

for oppsyn:

Frå vedlikehaldsavdelinga
Lasse Føli
Frå personalkontoret
Endre Grutle
Frå NVF

Gunnar Gjæringen

Arbeidsgruppe for vegarbeidarar:

Frå anleggsavdelinga
Odd Sæveraas
Frå personalkontoret
K. Dalen/S. Hoff
Frå NAF
Helge Haukeland

Prioriteringa av arbeidet med personalplanlegging må sjåast på bakgrunn av eit behov og eit ønskje om ein samla personalplan for heile vegkontorets verksemd. Vegkontoret ser på personalet som etatens viktigaste ressurs, og skal denne ressursen utvikla seg og vere produktiv, trengst det ein god og framtidretta personalpolitikk, der den einskilde medarbeidar får skoloring i jobben og høve til vidareutvikling av sine personelege ressursar.

Det blir difor satsa på personalplanar både for utedrifta og for dei tilsette på vegkontoret, men på vegkontoret har vi venta på ei utarbeiding av dei avdelingsvise handlingsplanar og ei avklaring i spørsmålet om oppretting av ein personalseksjon. Det er no klart at det ikkje blir oppretta personalseksjon, i alle fall ikkje førebels, og stillinga som personalkonsulent er lyst ledig. Når denne stillinga er bemanna og dei avdelingsvise handlingsplanane er godkjende av leiarmøtet/POC, vil personalplanlegginga på vegkontoret bli prioritert.

Viktige punkt i innstillinga:

- Ansvarsdelinga i personalarbeidet ved vegkontoret skal framleis vera delt mellom drift og vegkontor (administrasjon). I dette ligg det at driftssjef framleis skal ha personalansvaret for vegarbeidarar og oppsyn, mens administrasjonssjef er ansvarleg for det øvrige personell.

gruppe og to arbeidsgrupper som i sitt arbeid sette ned undergrupper for å greie ut særskilde problemområde. Prosjektgruppa trong heile 23 møte for å løyse det vesentlegaste av oppgåva. Nokre få punkt i mandatet, eller delar av desse, måtte utsetjast med ny frist til ferien 1988.

Det blir likevel føreset eitt nært samarbeid og ei samordning drift/vegkontor.

- Talet på arbeidstakarar i drifta vil gå ned frå 597 i 1986 til 566 i 1993. Desse tala omfattar anlegg, vedlikehald, maskin og laboratoriedrifta, oppsynet er ikkje medrekna. Talet på oppsyn vil auka frå 130 til 139 i same tidsrom. Det er likevel klart at siste del av pkt. 4 i mandatet som omhandlar «Forslag til kvalifikasjonskrav, avdelingsvis og for delar av oppsynet», ikkje blir ferdig før 1.7.1988. Her kan bli endringar som kan påverka talet på oppsyn.
- Reduksjonen på 31 arbeidstakarar kjem i hovudsak på anleggssida (30).
- Gjennomsnittsalder (eks. oppsyn) 47,6 år, gunstig aldersfordeling.
- Berekningane byggjer på følgjande føresetnader:
- Entreprisdelen på investeringssida svingar mellom 27 og 53%.
- Det er rekna med ein effektiviseringsgevinst på 14% i perioden.
- Talet på lærlingar ligg jamnt på 18 i året. Det er ei målsetjing at minst 50% av desse seinare blir tilsett fast i vegvesenet.
- Det blir lagt opp til eit EDB-basert personaldatasystem i samarbeid med Vegdirektoratet.
- Avdelingane skal ha hovudansvaret for disponering og forflytting av disponibelt personell på den einskilde avdeling i tråd med opptrukne hovudretningslinjer. Avdelingane skal oppnemna ein perso-

nalansvarleg som saman med distriks/seksjonsleiarane er ansvarleg for disponering/forflytting.

- Det daglege personalansvar skal liggje hos linjeleiinga, og problema skal søkjast løyst nærast mogleg der dei oppstår. Dei tillitsvalde har eit klårt ansvar her.
- I vedlikehaldet byggjer ein framleis på minimumsbemanninga. Utviklinga av vegnettet og den store auken i trafikken, tilseier at vegvedlikaheldet i aukande grad må skje maskinelt på stendig fleire område. Vedlikehaldsfolka blir derfor i stor grad maskinførarar/sjåførarar i framtida, med fagarbeidarbakgrunn og spesialkunnskap innan området trafikk. Reserver til vedlikehald skal hentast frå anleggsida etter ein oppsett plan.
- Det blir satsa sterkt på opplæring i tida framover, i fyrste rekkje av formannssjiktet, men den einskilde arbeidstakar må vere budd på å skolera seg innan sitt arbeidsfelt. Delegering av oppgåver og ansvar vil stå sentralt i arbeidsopplegget.
- Innanfor fleire område, særleg på anleggsida, vil vi halda grupper som har spisskompetanse innanfor sitt fagområde. Dette gjeld m.a. fjellarbeid, betongarbeid, trafikkanlegg m.m.

Oppsynet spesielt.

Særleg dei to siste åra har vi i Hordaland hatt problem med stor avgang og dårleg rekruttering innafor oppsynet.

Eit eige «synerteam» har arbeidd med desse problema og har i sin rapport/melding peikt på tiltak for å betra oppsynets lønns/arbeidsforhold.

Likevel må vi sjå i augo at det er ulike syn på oppsynets rolle i framtida mellom leiinga ved vegkontoret og oppsynets tillitsvalde. Eg vonar vi blir samde i tida fram mot ferien i år. I motsett fall kan dette bli ei vond sak for eigendrifta i tida framover.

Opplæring

Hovudformålet med opplæringa er å gje dei tilsette naudsynt kompetanse til å løyse etaten sine oppgåver. Avdelingane skal i samarbeid med personalfunksjonen utarbeida planar/arrangere kurs og anna opplæring innan fag og spesialelmne.

Planar, byggjeprogram.

Arbeidet med byggjepolar, driftsplanar og korttidsplanar skal prioriterast. Det er ei målsetjing at personaldelen i byggjeprogramma i tillegg til anleggsleiar og oppsyn og skal omfatta formann. Dette gjeld ikkje vedlikehald.

Oppsynet skal i større grad inn i biletet ved oppsetjing av byggjeprogrammet.

Verneombodet

Talet på arbeidsulykker i Hordaland er alt for høgt i høve til dei andre fylka. Vi må i større grad aktivisera verneomboda, slik at vi betre kan følgje opp målsetjinga om ei forebyggjande verne- og helseteneste. Dette kan m.a. gjerast ved at vi i tida framover legg vekt på å styrkja verneomboda sin status og veljer dyktige og engasjerte personar til desse oppgåvane.

Eg vonar dette utdraget av den omfattande innstillinga på 64 sider har gjeve lesarane eit innblikk i dei retningslinene som personalpolitikken i drifta ved vegkontoret vil bli driven etter fram mot 1993.

Innstillinga er handsama av leiarmøtet/POC og formelle drøftingar med organisasjonane vil bli halde når innstillinga er komplett til ferien 1988.

*Jan B. Jensen
driftssjef*

VETERANAR PÅ BYTUR

Nordhordlands-pensjonistar på vitjing til vegkontoret i Fyllingsdalen. Frå venstre Reidar Konglevoll, Peder Liteskare, Monrad Knarvik, Mikal Ulvatn, Arne Hope, Oliver Toft, Nils Askeland, Dagfinn Askeland, Johannes Veland, Hjalmar Nesse, Kristoffer Byrknes og Nils Børseim. (Foto: Erling Grønsdal).



Pensjonerte vegarbeidarar frå Nordhordland har vore på synfaring til vegprosjekt i Bergens-området, med avsluttande hyggestund på vegkontoret i Fyllingsdalen.

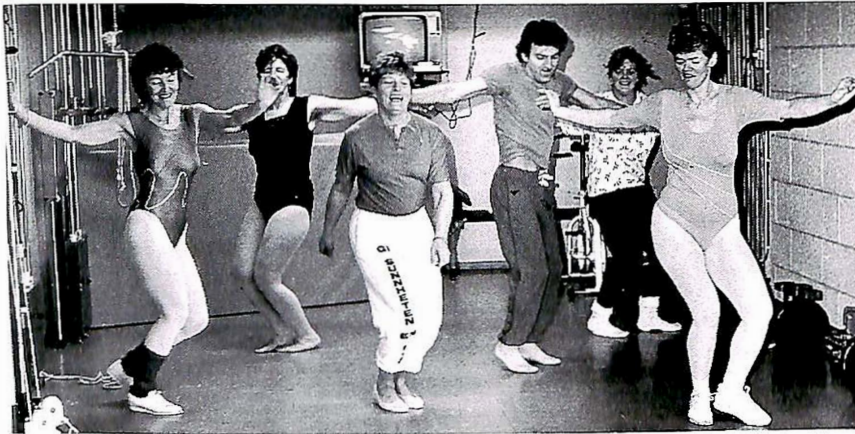
Turen gjekk med buss frå Gjervik vegstasjon. På Hesthaugen steig distriksleiar Trygve Bergo ombord, og orienterte deltakarane på ferda vidare sørover. Etter å ha passert anlegga i

Åsane vart det stogg ved brakka i Øyjorden, der ein fekk sjå video av fullprofilbøremaskina. Etter ei orientering om tunneldrift med TBM, vart det på med verneutstyr og synfaring ombord i Madam Felle, som då var i ferd å fullføre verket i Eidsvåg-tunnelen.

Gamlekarane vart retteleg imponerte over madammen, og minna strøymde på om heilt andre hjelpeområder i deira tid.

Deretter gjekk turen til vegkontoret, der det vart servert god mat. At vegvesenet på denne måten kan samla tidlegare arbeidskolleger som sjeldan møtest no for tida, vart verdsett høgt.

DET SVINGER I TRIMROMMET!



Til smektende rytmer samles en del kvinner og EN mann til ukentlige aerobic-øvelser på trimrommet ved Hordaland vegkontor. Treningen pågår på andre året nå, og det sies at deltagerne blant annet har gode resultater å vise til i «livsstilundersøkelsen» som for tiden foregår på huset. Aerobic-gjengen er fra venstre Annlaug Høiland, Solveig Gulli, Inger Stølås, Thorstein Haugen, Solfrid Nilsen og Ellen Sätendal. (Foto: Erling Grønsdal).

Personalplanlegging i drifta:

– Godt motteke av tillitsvalde

Innstillinga frå gruppa som har sett på personalplanlegging i drifta har vore ute til merknader mellom dei tillitsvalde. Det har vore få reaksjonar på framlegga frå gruppa, og eg tolkar dette slik at innstillinga er godt motteken, seier hovudtillitsmann Jens Tveit Aga til Veg i Vest.

Han har sjølv vore med i gruppa som har vurdert personalplanlegginga, og ser svært positivt på det arbeidet som er lagt ned. Framlegga er i samsvar med dei måla vi har sett oss i hovudavtalen om medverknad over eigen arbeidssituasjon. Når opplegget blir gjennomført vil medavgjerdsretten til dei tilsette bli styrka.

Drøfte flytting

– Vegarbeidarane er vande med å byte arbeidsplass, etter kva anlegg som skal gjennomførast i fylket. Dette kan vel vere eit problem?

– Pendlarproblemet er vurdert av gruppa. Vi må som før ta utgangspunkt i at vi skal løysa dei oppgåvene Vegvesenet har til ei kvar tid. Våre folk er ikkje uvillige til å reisa langt frå heimstaden. Det bør likevel vere eit siktemål at ein i størst mogleg grad gjev folk høve til å bu heim.

Gruppa legg opp til at kvar avdeling skal ha personalansvar, og at flytting av kvar einiskild arbeidsplass innan distriktet skal kunna drøftast.

Dei tilsette må i god tid få vita om flytteleplanar. Det er ikkje godt nok når arbeidarar får vite fredag at dei skal flyttast til annan arbeidsstad frå mandag av, utan at det har vore orienteringsmøte på førehand.

Flytting til annan type arbeid er elles noko som kan ha sine økonomiske fylgjer for den einskilde.

Styrking av personaldelen

Jens Tveit Aga legg vekt på at personaldelen må styrkast i organisasjonen. Det må haldast byggemøte for arbeidsstaden, der ein orienterer om mannskapssituasjonen framover. Dette kan lettare ordnast i samarbeid med dei ingeniørane som er stasjonert på arbeidsstaden. Problema kan betre løysast ute i felten enn at det sentrale tillitsmannsapparatet skal tre i funksjon.

Dei årlege byggeprogramma for disponering av ressursane oppgjev berre eit tal på vegarbeidarar ved dei einskilde anlegga. Målet må bli å gjera dette meir personalretta. Helst

burde namna på dei som skal ta del i anlegga vere med. I dag manglar til og med namnet på formannen i oversiktene.

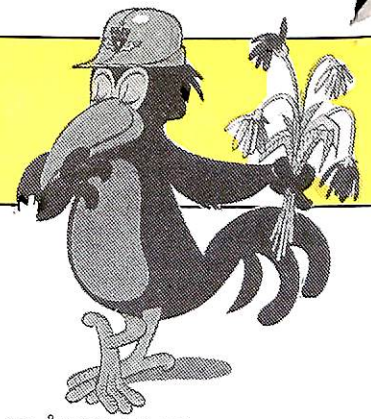
Styrka opplæring

Innstillinga om personalplanlegging i drifta opnar for ei oppgradering av formannsrolla. Større ansvar og fleire leiaroppgåver krev betre opplæring og oppdatering av kunnskaper. Ikkje minst er det framlegg om oppjustering av vedlikehaldsformannen sine oppgåver. Der røynsle manglar krevst det betre opplæring. Det er viktig at opplæringa er sams for oppsynsmenn og formenn, for å unngå dobbeltarbeid og kompetansestrid. Her ser vi trong for ein opplæringsplan, seier Tveit Aga, som ser all opplæring som ei investering, ikkje utlegg.

Jens Tveit Aga vonar at dei tillitsvalde no nyttar seg av høvet til å ta meir aktiv del i driftsplanlegginga. Også når det gjeld vernearbeidet er det opna for ei sterkare medverknad på den einskilde arbeidsstad.

– Eg vil oppmode både tillitsvalde og administrasjonen til å følgje opp den innstillinga som ligg føre. Eg vonar iallefall at den gule boka ikkje berre blir plassert i bokhylla.

PERSONALNYTT



Nytilsette i vegarbeidsdrifta

| | | | |
|--------------------|------------------|---------------|-------|
| Frode Tufteland | lærling | Midtre distr. | 06.87 |
| Jan Ove Haga | lærling | Midtre distr. | 06.87 |
| Terje Dale | lærling | Midtre distr. | 06.87 |
| Kirsten H. Løtvedt | kjøkkenassistent | Hop brakkel. | 07.87 |
| Lillian Sollesnes | lagerbetjent | Rådalen | 07.87 |
| Gunnar Molland | fagarbeider | Nordre distr. | 08.87 |
| Helge Ramberg | fagarbeider | Midtre distr. | 09.87 |
| Arne Andersen | spesialarbeider | R3 Voss | 11.87 |
| Reidar Sørtveit | spesialarbeider | Søndre distr. | 10.87 |
| Anders Brakvatne | maskinfører | | 12.87 |
| Ragnvald Berge | maskinfører | | 01.88 |
| Jonny Bø | maskinfører | | 11.87 |
| Torfinn Hjeltnes | maskinfører | | 01.88 |
| Arne Jørgensen | | Etne | 01.88 |
| Rune Spurkeland | elektriker | Eikefet | 03.88 |

NYE I OPPSYNET
Audun Aas

VEGKONTORET:
Jarle Seim
avdelingsingeniør
planavdelingen

DESSE HAR SLUTTA SIDAN SIST:
Bård Klepsland
Ragnhild Øverland Arnesen
Torbjørn Oppedal

Eg takkar for det gode samveret med kollegaer og føresette i dei åra eg har arbeidd ved Statens vegvesen Hordaland.

Spesielt vil eg takka arbeidsvenner ved Gjervik vegstasjon for festleg tilstelling og den fine gåva då eg slutta.

Eg ser attende på mitt arbeidsliv i vegvesenet med glede, og eg har fått med mange gode minner.

Eg ynskjer alle i etaten så mange gode arbeidsår som eg har hatt der.
Med helsing
Norvald Grøttveit

50-ÅRS DAGAR

| | |
|---------------------|-----------|
| Lars Oliver Bø | 16. mars |
| Harald Nordvik | 7. april |
| Jann B. Jensen | 15. april |
| Gerhard Børnes | 20. april |
| Ottar B. Tufte | 25. april |
| Rolf G. Arnesen | 10. mai |
| Asbjørn Vågseth | 13. mai |
| Edel Kari Almvingen | 26. mai |
| Kirsten J. Løtveit | 5. juni |
| Oskar E. Haukeland | 12. juni |

60-ÅRS DAGAR

| | |
|--------------------|----------|
| Olav Skår | 10. mars |
| John Severin Slåke | 21. mars |

Desse kan venta seg ei helsing og eit gavekort.

PENSJONISTAR

Norvald Grøttveit
Nils Hagesæther
Gunnar Høgen
Alf Romarheim
Ivar Verthe
Leif Vatle
Torvald Hindenes

TAKK

for helsingar og gåver i samband med 60-årsdagen min.

Bernt Varleite
Masfjorden

TIDA GÅR FORT

Når 60 ein rundar, ja då vert det dagar, med ekstra ferie - slett ingen klagar. Nei gled Dykk vener, for tida går fort. Snart veg med problemer er unnagjort. Takk for de bugsa på dagen min, dermed vart den den so ekstra fin.

Helsing
Thorbjørn Knutsen
Tolo vegstasjon

TAKK

til arbeidskameratar i Nordhordland for gåver og merksemd då eg gjekk av for aldersgrensa.
Torvald Hindenes
Dalsgrend

KRYSSORDLØYSING

Her er løysinga på kryssordet i Veg i Vest 4/88. Vinnar vart Knut N. Gjerde, 5659 Haga i Samnanger. Fem lodd i Pengelotteriet er send.

| RYND- LEKKEN | INT. HOVUD- ARE | VARMT RVSKE TIL ALLE | D.E. | LEJNOM | HOVUD | DUNDER | SLAG | KARAK- TER | DAGSETT- INGA | S | J- FRØEN TODD (PA BIL) |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|------|--------|-------|--------|------|---------------|------------------|---|---------------------------------|
| V | E | G | S | A | M | B | A | N | D | E | T |
| DARLEG RYKJE GRANNA | L | O | R | D | I | R | G | A | N | G | |
| A | F | D | S | A | T | T | I | T | A | L | E |
| S | C | J | E | R | U | K | U | L | E | L | E |
| BUKTA HUS- DREI | F | L | S | E | N | L | U | R | V | | |
| FJELL- HEIM | A | L | P | A | E | V | R | I | E | N | |
| G. NAMN LATT (LENGS) | V | E | L | I | S | A | N | N | E | | |
| V | E | N | N | E | R | K | G | A | N | | |
| NAMN GRI | N | I | R | V | A | R | L | E | | | |

VEGDIREKTORATET
BIBLIOTEKET
PB 6390 ETTERSTAD
Ø604 OSLO 6

MASSEKORSBÅND

RETURADRESSE:

Hordaland vegkontor
Postboks 3645
5033 Fyllingsdalen

NESTE NUMMER KJEM 15/6

