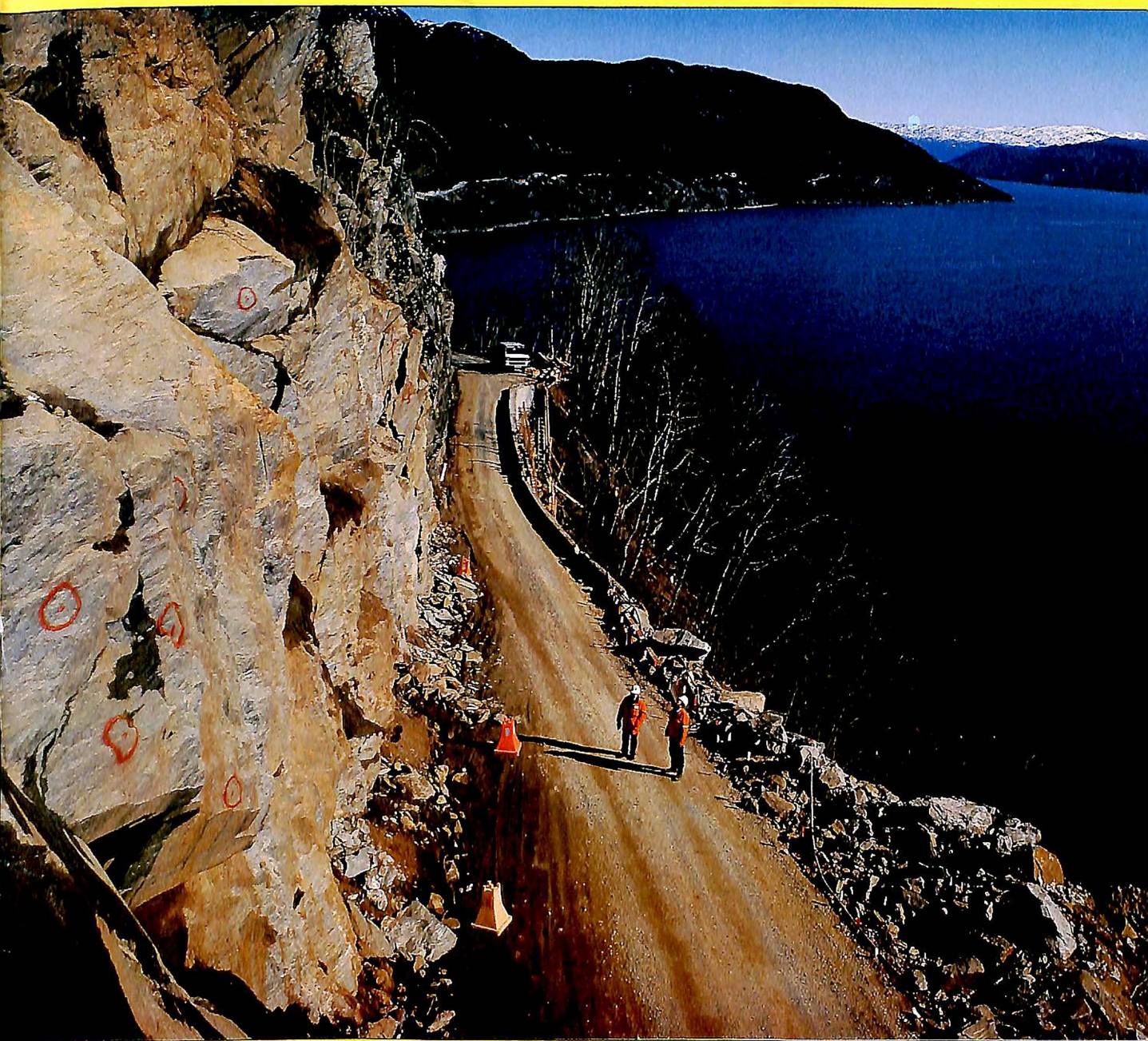




VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN HORDALAND



NR. 2 - 15. JUNI 1988 - ÅRGANG 12



Nr. 2 - 1988
Årgang 12

REDAKTØR:
Per Steffen Myhren

REDAKSJONSRAÐ:
Josef Martinsen
Oddbjørn Lynghammer
Finn Gulbrandsøy
Carlo Jacobsen
Helge Haukeland

Opplag: 2.500

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

Framsdebilete:
Det blir opptil 18 meter
fjellskjæringar på den ombygde
fylkesveg 137 forbi Rødsliane i
Os. (Foto: Erling Grønssdal)

Baksdebilete:
Det blir betre tider for alle
trafikanter når delar av det nye
Hesthaugkrysset i Åsane vert teke
i bruk i løpet av sommaren 1988.

Redaksjonelt arbeid:
Publicity Vest

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

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

Redaktøren har ordet

I tidsrommet frå Ragnhild Øverland Arnesen slutta og fram til det vert tilsett ein ny informasjonsmedarbeider, har eg fått lov å titulere meg som redaktør for Veg i Vest.

Det er då fristande å skrive nokre ord om forslaget til NORSK VEG- OG VEGTRAFIKKPLAN 1990-93, som vart lagt fram i mars 1988 og som vert handsama i fylkestinget i desse dagar.

Den første NORSK VEGPLAN vart lagt fram i 1969 og omfatta perioden 1970-73. Det er såleis 6. generasjon NORSK VEGPLAN som no er til handsaming.

Grunnlagsmaterialet til den første NORSK VEGPLAN for Hordaland vart samla inn av ein pensjonert ingeniør og ein oppsynsmann på deltid, medan alle avdelingar har vore engasjert i NVVP 1990-93, og det er lagt ned ei stor mengde årsverk i planen.

Så får vi vone at resultatet er i samsvar med innsatsen.

Den første NORSK VEGPLAN vart utarbeidd i ei tid prega av optimisme og tru på framtida for vegbygginga i Noreg. Dei årlege løyvingane auka jamt og trutt og talet på tilsette ved Hordaland vegkontor vaks med 10 personar pr. år.

Som det går fram av ein artikkel i dette nummeret av Veg i Vest så er ikkje utsiktene framover vidare lyse. Staten sitt engasjement i vegbygginga vert stadig mindre og som eit resultat av dette vil 2/3 av vegbygginga i Hordaland i perioden 1990-93 bli finansiert utanom statsbudsjettet, i hovudsak med bompengar.

Dette skjer samtidig med at bilparken og vegtrafikken veks sterkare enn nokon gong og behovet for betre og sikrere vegar berre aukar. Dette er ei utvikling vi ser på landsbasis, men den er spesielt markert i Hordaland. Vi har ein vekst i bilparken som er 50% større enn landsgjennomsnittet, medan vegstandarden er langt under landsgjennomsnittet.

Vegpolitikk ser idag ut for å vere noko som berre interesserar vestlendingar, kjem ein aust for Langfjella ser ein knapt eit ord i avisa om vegar og vegbygging. Kanskje burde vi få ein aksjon for å flytte Stortinget til Bergen, då ville nok vegpolitikken få meir sentral plass i det rikspolitiske bildet.

Per Steffen Myhren

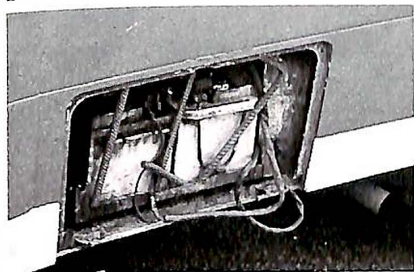
INNHALD

	Side
Vegvesenet med oppdrag på Færøyane	4
Trange løyvingsskjemmer får konsekvensar	6
Stor trafikk på vaktentralen	8
Blir klok på bompengeringen	10
Betre vegdekke mot piggdekkslitasje	12
Reportasje frå anlegget i Rødsliane	16
POC som utviklingsverktøy	21
Startar kampanje mot arbeidsulykker	22
Fagprøve med strenge krav	24
Røykeforbod i kantina frå 1. juli	26
Vår mann frå Gambia	28

«Friluftsbatteri» som henger i armeringsjern

Jakt på defekte russebiler nødvendig for biltilsynet

I disse dager kjører det mange utrangerte nyttebiler rundt på Hordalandsvegene med rød og blå russedekor. Noen av de unge eierne tar sikkerheten alvorlig, og sørger for godkjent registrering hos biltilsynet. Dessverre er det mange av disse bilene som går igjen år etter år, bare med ny maling. Mangelfullt vedlikehold blir ikke bedre ved at det er 2-3 år siden bilen sist ble godkjent. Det er mye som er blitt avdekket ved biltilsynets kontroller de siste par måneder.



Eller hva skal man si til et batteri som henger i løse luften, uten deksel, der kablene henger på utsiden av karosseriet, og 3 stykker armeringsjern er benyttet som feste for batterikassen.

Skjerf som dørlås

Eller denne løsningen: Dørlåsen er defekt, og døren er festet til et skjerf som er surret til dørhåndtaket. Så lenge sjåføren sitter på skjerfet er døren lukket!

Løse hjulbolter, manglende hjulbolter og løse felger – er andre defekter som går igjen på årets russebiler, forteller avd.ing. Gunnar Gåssand i biltilsynet i Bergen.

Han bekrefter at man har brukt uskikkelig tid på å kontrollere russebiler ute på vegene den siste tiden. Antallet kjøredoninger med rød- og blåkledder holder er økende, og det samme er problemet for trafikksikkerheten.

Overingeniør Gunnar Gaassand i biltilsynet tar en titt på en av de større utgavene av årets russebiler. (Foto: Erling Grønsdal).



Batteri i friluft, festet med 3 stykk armeringsjern. En detalj i russebilparken årgang 1988. (Foto: Erling Grønsdal).

Overtar gamle problembiler

- For å slippe avgifter er det desverre nok så vanlig at russen «låner» russebil fra i fjor. Det betyr at det kjøres med vogner som ikke har vært til godkjenning hos biltilsynet på flere år. Vi oppdager mange spesielle provisorier som eierne benytter for å unngå at bilen ramler fra hverandre, eller for å få stuet inn flest mulig klassekamerater.

Ombygging av biler skjer også. F.eks. ved at skillevegger i varebiler blir fjernet. Dette skjer også på biler som er over 3.500 kg, og som etter forskriftene er lastebil. Her kommer krav til førerkortet som også blir et problem i «russetrafikken». Bruk av personseter i lastebiler er et annet tiltak der russen synder mot kjøretøyforskriftene. Vi må forholde oss til regelverket, og det tar ikke særlig hensyn til russens spesielle behov. Løse sofa-

seter og stoler til medbringende artianere er vanlig, og ulovlig. Varevogner med åpne sidedører er heller ikke noen trygg løsning for personbefordring mellom hageselskapene.

Vil nødig spolere feiringen

- Det er i det hele tatt mye tankeløshet forbundet med den trafikkale delen av russefeiringen. Det ser dessverre ut til at vi må bruke stadig mer tid på dette problemet.

- Blir det mange avskiltninger?

- Vi prøver å være imøtekommende, og foretrekker å gi bileierne en rask frist for å få utbedret manglene. Vi vil nødig ødelegge feiringen for russen. Men når vi kommer over ekstreme tilfeller av trafikkfarlige biler er det bare å ta skrujernet i bruk, og fjerne skiltene, sier Gaassand.

FRÅ «UTANRIKSAVDELINGA»:

Basalt av eldre årgang er ein spesiell og vanskeleg bergart å hanskast med, konstaterer Lars Kristian Borgen (Foto: Jostein Flatekval).



Horda-hjelp til tunnel på Færøyane



«Norsk veiteknikk kan eksporteres», skreiv Teknisk Ukeblad nyleg, og viste m.a. til rekordlange tunnelar og utfordrande bruprojekt her vest. Hordaland Vegkontor har alt gjennomført sin fyrste framstøyt på eksportmarknaden. Det skjedde på Færøyane, der ekspertar på tunnelbygging måtte hentast frå Norge for å koma i gang med ein 3 km lang snarveg gjennom fjellet på Suderøy.

Fjellet har roa seg, og støyping av overbygget er i full gang. (Foto: Jostein Flatekval).

Landsingeniøren på Færøyane har hatt god kontakt med vegsjef Josef Martinsen og Hordaland Vegkontor gjennom fleire år. Mellom anna har folk frå landsingeniøren sin etat vore på opplæring her i landet.

Vanskeleg bergart

Ei form for opplæring har det vel vore dette og. På Færøyane sender dei ikkje vegarbeidarar med tunnelrøynsle rundt på alle nye prosjekt. Dei nyttar lokal arbeidskraft der jobben skal gjerast. Såleis var det heller utrente folk som skulle gå laus på den nye tunnelen på Suderøy. Saman med den spesielle bergarten i det aktuelle området ga dette store vanskar for landsingeniøren sine mannskap. Dei fekk rett og slett ikkje hol på fjellet. Massane rasa vekk for anleggsfolka.

Alt fjellet på Færøyane er av Basalt lavabergarter. Den varianten som viste seg å vera representert ved tunnelin-slaget på Suderøy høyrer til ein eldre, geologisk årgang enn den dei har hatt å baskast med tidlegare, kollegene våre på Færøyane. Her er tjukke tufflag av gamal aske representert i større grad enn i den øvrige basalten, noko som vart ei ny erfaring også for Hordaland Vegkontor.

Fagfolk og støypeskjold

Jan Elvøy og Steinar Aase drog på innleiande rekognisering til øyane i vest i havet. Dei fekk kartlagt problemet. Resultatet vart at sprengningsbas Jostein Flatekval frå Eksingedalen og betongfagmann Lars Kristian Borgen frå Os pakka tannbørsta og arbeidsdres-sen, og sette kursen vestover.

Dei hadde med seg støypeskjold, som var mangelvare hjå grannefolket, ved sidan av den tekniske fagkunnska-pen på slike påhogg.

Det ordna seg

- Anleggsfolka hadde gjort tre misluk-ka freistnader på å koma inn i fjellet, men massane berre ramla saman, for-tel Lars Kristian Borgen til Veg i Vest. Han er attende i gamlelandet etter tre vekers aktiv innsats på Færøyane, og har vore med på fullføringa av Fløy-fjellstunnelane. Kollega Jostein Flatekval frå Suderøy-prosjektet har i den seinare tida vore på tunnelanlegg i Røldal.



Vegmotiv frå Færøyane. (Foto: Jostein Flatekval).

- Det såg ikkje så kjekt ut då vi skulle ta til med arbeidet. Men då vi omsider fekk skjoldet på plass ordna det seg med tunnelopninga, litt etter litt. Vi støypte med ferdigbetong og betong-pumpar i byrjinga, og det vart nokre lange dagsøtker. Den seigaste varte frå kl. 8 om morgonen til 7.15 den etter-fylgjande dagen. Men vi kom i mål et-ter 3 veker. Då kunne våre vener frå den lokale arbeidsstyrken ta over med sprøytebetong, fortel Borgen.

Hardt som glas

- Korleis var bergarten?

- Han var glasande hard. Då vi gjekk laus på han var det som å knuse ei glasrute. Det var absolutt ei ny opp-leving for oss også dette, men oppgåva lot seg løysa, berre ein nytta tid og krefter godt nok. Men vi måtte vera svært så varsame med dei fyrste salve-ne, for at skjoldet skulle festa seg skik-keleg.

- Fekk de noko inntrykk av land og folk elles?

- Vi hadde eit par sundagsturar på Suderøy, og folk var svært gjestmilde overalt der vi kom. Vi fekk også ein dag i hovudstaden Torshavn, som ligg lenger nord på øyane, der vi hadde ein rundtur i lag med ein av sjefane hjå landsingeniøren. Vi såg mellom anna



Landsingeniør Mikkjål Hemsdal på Færøyane er godt nøgd med innsatsen som representantar for Hordaland Vegkontor har gjort på Suderøy.

Takk for hjelpa!

- Vi er takksame for den hjelpa vi har fått frå Hordaland Vegkontor. Utan denne hadde vi ikkje kome så hurtig i gang med Sumbø-tunnelen, seier landsingeniør Mikkjål Hemsdal på Færøyane til Veg i Vest.

- Vi møtte store vanskar under det innleiande arbeidet med tunnelen. Vi visste ikkje riktig korleis vi skulle løysa oppgåva i det vanskelege ber-get.

Ferdig i 1990

- Korleis går det med tunnelarbeidet no?

- Det går fint. Vi er komne om lag halvvegs inn. Men det har gått med ein del tid til sikring. Likevel reknar vi med å ha skote igjennom tunnelen i første halvdel av neste år. Den 3,2 km lange tunnelen vil bli te-ken i bruk i 1990.

- Korleis er kontrakten med kolle-ger i Hordaland?

- Den er både god og nyttig. Vi har rett som det er hyggelege samta-lar med representantar for Horda-land Vegkontor, og har stort utbytte av å få del i dei røynslene dei sit inne med frå vegbygging på Vestlandet, seier landsingeniøren.

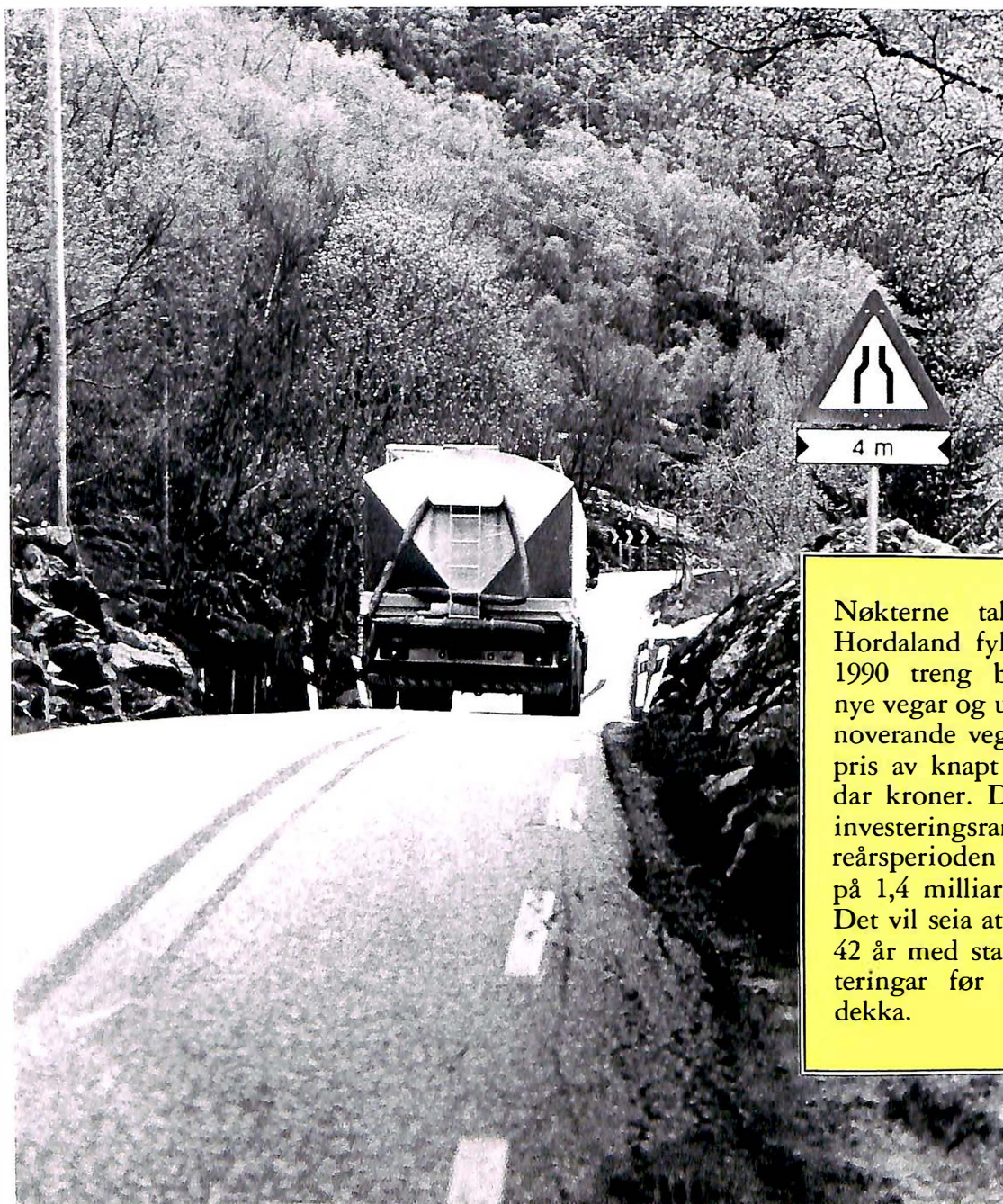
på fleire nye anlegg. Også på Færøyane har dei teke i bruk fullprofilboring, rett nok i mindre format enn Madam Felle, og førebels berre for vasstunnel-dri-ving.

- Et artig oppdrag, dette?

- Når det gjekk så bra som det gjor-de, var det moro. Ei interessant av-veksling frå den heimlege kvardagen var det jo, og eg kunne godt tenkt meg slike oppdrag seinare, seier Lars Kristi-an Borgen til slutt.

Med noverande investeringsramme:

Hordaland må venta 42 år på nødvendig vegbygging!



Arbeidet med tofeltsveg over Stord har stogga opp, grunna sviktande løyvingar frå staten. (Foto: Erling Grønsdal).

Nøkterne tal seier at Hordaland fylke pr. 1/1 1990 treng bygging av nye vegar og utbetring av noverande vegnett til ein pris av knapt 15 milliardar kroner. Den statlege investeringsramma for fireårsperioden 1990-93 er på 1,4 milliardar kroner. Det vil seia at det trengst 42 år med statlege investeringar før trongen er dekkja.

Veginvesteringar er svært lønsame både for det offentlege, næringslivet og trafikantane. Ei investering på 15 milliardar vil gje ein målbar vinst på mellom 25 og 30 milliardar kroner. Talet på trafikkulukker vil bli halvert, og 25.000 bustadeiningar vil få nedsett støynivå.

Løyvingane ned 25 prosent

Dei siste ti åra har både bilparken og tala for vegtrafikken i Hordaland auka med omlag 60 prosent. I same tiårsperioden har statlege overføringar til riksveganlegg i fylket gått ned med over 100 mill. kr. i året, eller med totalt 25 prosent. Samstundes har ferjetrafikken i Hordaland auka med 50 prosent, det doble av auken på landsplan.

Årsdøgntrafikken på riksvegane i Hordaland er gjennomsnittleg 2.350 bilar, eller 18 prosent over landsgjennomsnittet. Likevel har Hordaland eit av dei dårlegaste riksvegnetta i landet, målt i vegbreidde, fartstandard og trafikkisikring.

Sjølv om Hordaland har den største eigeninnsatsen når det gjeld riksveginvesteringar, får fylket eit stadig dårlegare riksvegnett i høve til landet elles.

Konsekvensar på kort sikt

Dei reduserte riksvegloyvingane får klare negative fylgjer for vegbygginga i fylket. Dette gjeld ikkje minst stamvegen E-68 Bergen-Oslo. Arbeidet mellom Bolstadøyri og Dale vil bli sterkt forseinka i høve til framdriftsplanen i Norsk Vegplan for inneverande periode. Tunnelstrossinga mellom Dale og Trengereid må venta til perioden 1990-93.

Utbetringa av den fårlege strekninga på E-76 langs Åkrafjorden vil ikkje koma i gang før seint i 1989.

På riksveg 14 har arbeidet med tofeltsveg over Stord stogga opp. Riksveg 14 treng vidare utbetring mellom Osøyro og Søfteland. Her er arbeidet utsett på grunn av svikten i statlege riksvegloyvingar.

Ny riksveg 14 mellom Mundal og Eikanger i Lindås skulle vera 2/3 full-

ført innan 1989. Her blir det anleggstart tidlegast i 1990.

Fylgjer for 1990-93

I planperioden 1990-93 blir det også store vanskar med å nå dei måla ein har sett seg. Det blir mellom anna store problem med å få ferdig E-68 Trengereid- Dale- Voss til årskiftet 1991-92.

I Rogaland får ein ferdig ny riksveg 14 over Bokn i 1990, med eit nytt ferjesamband frå Mekjarvik. Her rekner ein med at 75 prosent av trafikken over Boknafjorden vil nytta det nye ferjesambandet. For å kunne føra denne trafikken inn på riksveg 14 i Sveio, er det trong for investeringar på kring 50 mill. kr. mellom Fjon og Haukås. Planframlegget for 1990-93 inneheld berre 12 mill. kr. Konsekvensen er at stamvegtrafikken i fleire år må fylgja smale og dårlege fylkesvegar frå fylkesgrensa fram til riksveg 14.

Bygdeveg som hovudåre

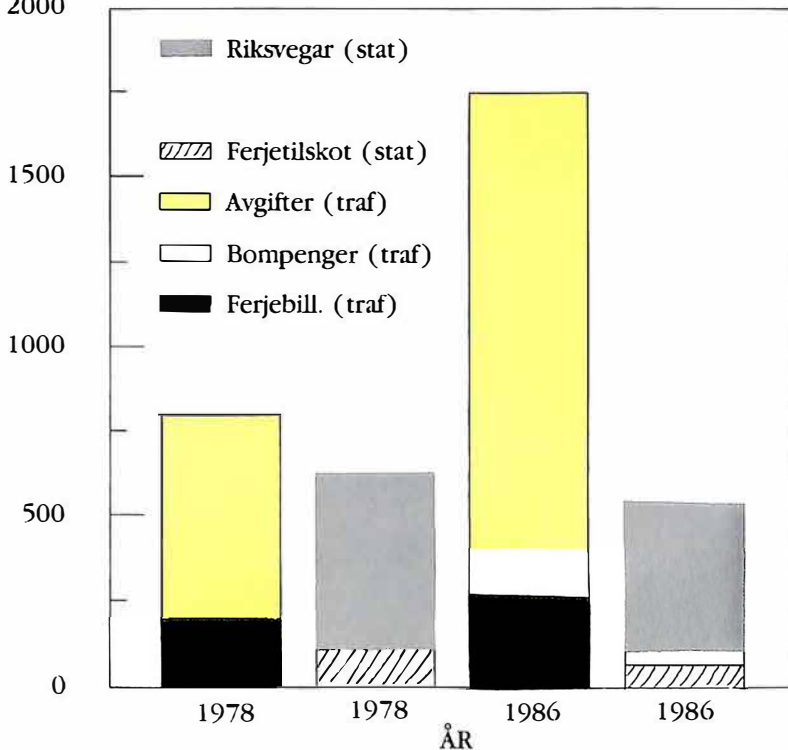
Ei tilsvarande innkorting i fjordkrysing blir det i nord, når ny veg mellom Instefjord og Oppedal i Sogn blir teken i bruk 1990-91. Men i Nordhordland må stamvegtrafikken på riksveg 14 fylgja bygdevegen gjennom Haugsdalen i fleire år etter at ferjesambandet over Sognefjorden er halvert.

Utsettingar som vil merkast må ein og rekna med i Bergensområdet, der trafikkauken har vore sterkare enn venta. Nye næringsområde kring byen gjev trong for ei påskunda utbygging av eit tenleg vegnett. Med dei gjeldane rammer på statlege løyvingar, vil dette ikkje vera mogleg.

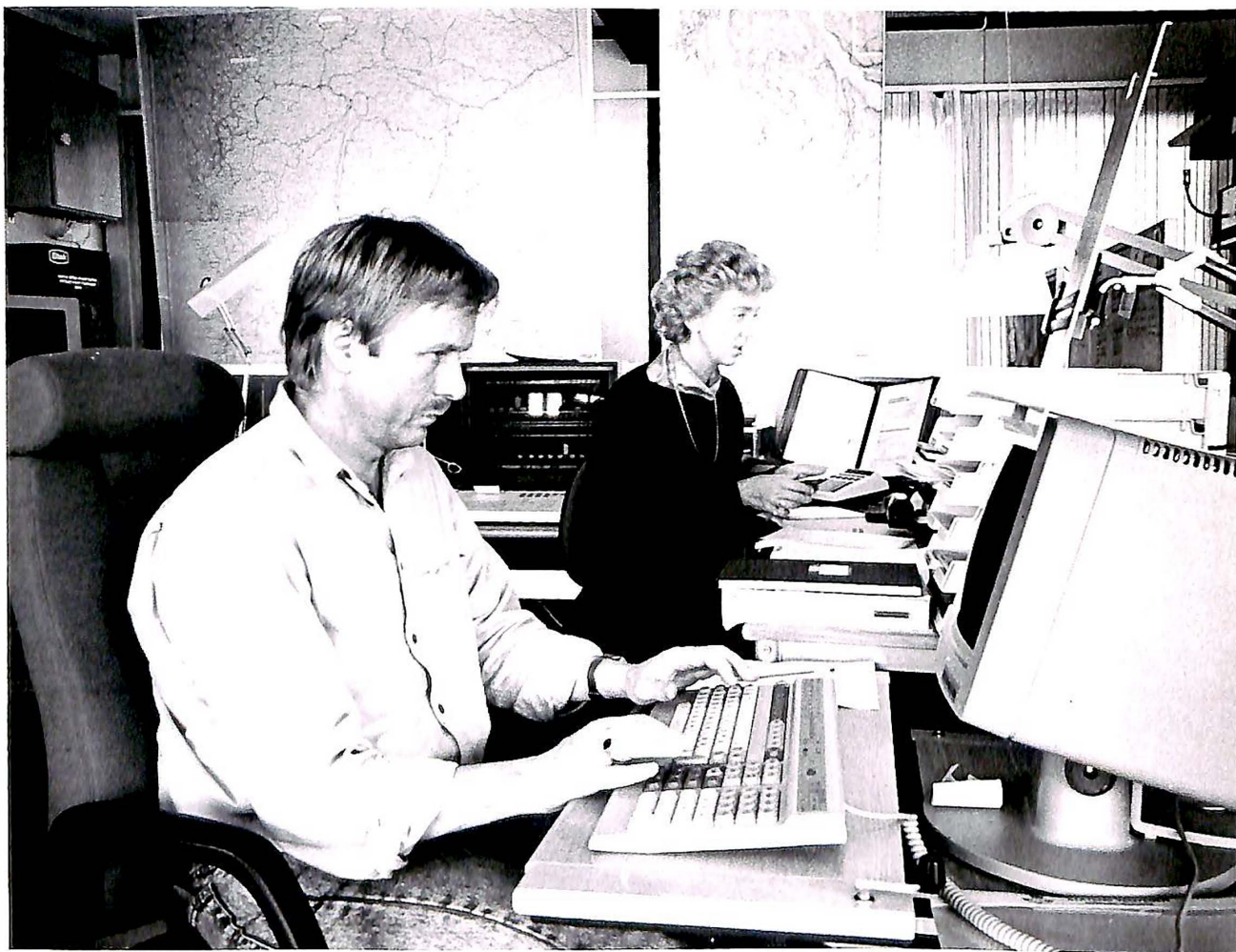
Diagrammet syner kor mykje sterkare Hordalandstrafikantane sine utgifter har vakse i perioden 1978-86 - enn dei statlege overføringane.

TRAFIKKANTANE SINE UTGIFTER STATEN SINE UTGIFTER

Mill. 1986 kroner



Over 4.000 samtalar i kvartalet



Gunn Hellesøe og Terje Totland utgjør halvparten av staben ved vaktentralen for vegnettet.
(Foto: Erling Grønsdal)

Telefonen gløder i «ambassadefløyen»

Dei er på mange vis Vegvesenet sine ambassadørar, dei 4 som utgjør staben ved vaktentralen. Med 4.350 registrerte samtalar første kvartal i år stiller dei i frontlina for publi-

kumskontakt ved Hordaland Vegkontor. Ambassaden fungerer periodevis som reine klagemuren, men hovudtyngda av telefonar kjem frå publikum som har konkrete spørs-

mål om veg- og føretilhøve, fortel to av medarbeidarane ved sentralen, Terje Totland og Gunn Hellesøe, i sin samtale med Veg i Vest.

Vi avtalte ei synfaring i «ambassaden» i tredje høgda på ei tid av døgnnet då både bymann og stril skulle være oppteke med matpakka eller middagen. Men det er sjeldan roleg lenge om gongen på vaktentralen. Melding om innføring av kolonnekøyring over Hardangervidda, telefonar om aksellastrestriksjonar, spørsmål om sjansane for å berge seg over vidda på sommardekk, ferjeprobblem hjå HSD, og råd om beste vegen til Florø, var mellom dei mange innslaga som sto på programmet då vi var på vitjing.

Avslørande trafikktejing

Det heile starta i rosande toner, då vaktentralen opna seinhaustes. Trafikkantane ga uttrykk for glede over den nye snøgtunnelen mellom Sandviken og Nygårdstangen. Seinare har ikkje minst trafikktejar-biletet på skjermen til Gunn, Terje og dei hine på sentralen, vist at tunelen innbyr til ekstra stor fart. Jamvel om målestasjonen er plassert ved båe endane av sørgående løp, viste biletet fart på oppunder 100 km/t då vi tok ei rask stikkprøve.

Trafikkbilete viser oss også storleiken på køyretya. Ein lastebil på 18,22 meter er litt for lang til å ferdast på vegane våre. - Slike lengder er ikkje uvanleg. Dei tek sjansen på å køyre til dei blir tekne i kontroll, seier Torland.

Alarm!

ALARMEN GÅR! Ingen sirener hylar i sentralrommet. Signalet er likevel klart nok, og gjev endå eit brot i samtalen vår. Gunn Hellesøe gjer eit rutinert trykk på rette tasten og skjermbilete fortel at einkvan har opna døra til ein av trafokioskane. Vaktentralen har direkte telefonline til kiosken, og i den andre enden svarer ein av elektromontørane, som driv med klårgjering av anlegget til opning av tube 2.

- Har det hendt at den verkelege alarmen har gått?

- Nei, heldigvis har det gått fint så langt. Ingen uhell som fortener trykksverte. Bilar som har gått tom for bensin eller fått motorhavari er det einaste uregelmessige som kan nemnast. Nå vi ser vekk ifrå at seks av brannsløkkingsapparata er stolne

nattestider. Alarmen står og signaliserar at skapet er opna når vi kjem på vakt om morgonen.

Barnesjukdomar har ein sjølvsgatt hatt, men rutine for kontroll av alle typer tryggleiksfunksjonar er gode. Kvar time blir alt sjekka, uansett kor sterkt telefonen gløder. Og kvar 14. dag er folk frå vaktentralen ute i tunnelen for ta rutinesjekk på nødtelefonar og anlegget elles.

Vegstengingar

Vinteren var moderat, men utover på ettervinteren auka det på med spørsmål om vegstengingar og føremeldingar. I timen mellom 06.30 og 07.30 får ein inn meldingar om tilhøve på Haukeli, Hardangervidda og Vikafjellet. Informasjonen vert formidla vidare på telefaks til NRK og tre nærradiostasjonar. Politiet, vegmeldingssentralen på Kjellerbru og NRK får også melding, sjølv om dei kanhende har fått same informasjonen frå før. Dei ønsker heller opplysningane to gonger enn å risikera at veginformasjonen ikkje når fram.

Eit stort kart på veggen over skjermtterminalane fortel korleis stoda er på høg fjellsvegane, om det er stengt, - kolonnekøyring eller fri ferdsel. Lyspærer med ulik farge etter dei tre variantane gjev svaret. Ein annan kontroll på at rett informasjon til ei kvartid er tilgjengeleg for publikum, er å finne på tekst-TV, som har ajourførte opplysningar om stoda på vegane berre minutt etter at Kjellerbru har motteke meldingane.

Privat register

Det er sett opp instruks for arbeider på vaktentralen, men du veit aldri kva folk vil spørre om. Førebels har ingen ringt for å få vite oppskrifta på brun saus, og publikum held seg i hovudsak til trafikkale emne. Men han som ringer i februar og vil vite om han kan køyre fritt over Hardangervidda ei månad seinare, kan ikkje få noko klårt svar. Somme ringer også dagen før dei skal over fjellet, og lurer på korleis føret vil bli. Dei ringer alltid opp att den dagen dei skal reise også.

- Vi har ei kjensle av at mange ringer oss for å få ei trøyst før dei set seg

inn i bilen, med kurs for Hardangervidda eller Haukeli, fortel Gunn Hellesøe.

Det er eit rikt register av opplysningar publikum er ute etter. Gunn har difor i ledige stundar på vakt ført ei bok med nyttige informasjonar, på grunnlag av spørsmål som har meldt seg undervegs.

- Mellom anna får vi spørsmål om kva distanse det er mellom forskjellige stader. At ruta mellom Bergen og Oslo er fire mil lenger over Haukeli enn over Geilo, er greit å vite, seier Gunn Hellesøe.

Permanent plassering

Vaktentralen er ei prøveordning. Når interimperioden går ut i november vil det venteleg vere avgjort kva som vidare skal skje. Trongen er iallfall til stades for ei fast ordning. Det har jamvel vore nemnt at ein kunne ha trong for heildøgnope i vinterseongen. Plasseringa av sjølv sentralen er eit anna tema som må avklarast. Det blir opplyst at valet m.a. står mellom vegkontoret i Fyllingsdalen og vegstasjonen på Hop.

Uansett vil det ikkje vere mangel på gjeremål for dei som til ei kvar tid skal halda denne skansen for vegvesenet. Publikumskontakt og informasjon blir stadig viktigare for vegvesenet som service-organ.

Fleire tunnelar inn på nettet

Vaktentralen utvidar nettet av tunnelar som har direkte samband med sentralbordet på Spelhaugen. Løvstakktunnelen «kom på» i slutten av mai, slik at overvaking av tekniske installasjonar no skjer frå vaktrommet på vegkontoret. Når nordgåande tunnel gjennom Fløyfjellet og den nye Eidsvågstunnelen opnar 7. juli, vil desse inngå i kontrollnettet. I løpet av vinteren vil også Vallaviktunnelen og Arnanipatunnelen bli kopla på vaktentralen.

Plansjef Arild Eggen tok imot delegasjonen fra Stockholm, og delte ut billetter ved bompengebodene i Sandviken. Til venstre formannen i miljøavgiftsutvalget for Stockholmsregionen, landstingsråd Knut Nilsson. (Foto: Erling Grønsdal).



Svenskene (og mange andre) tar lærdom av Bergen

Se Napoli og dø! Reis til Bergen og bli klok!

Uvanlig mange besøkende har gjennomført den siste av de alternative turoperasjonene. Ikke bare norske ordførere og planleggere har vært innom. Delegasjon på delegasjon har ankommet Bergen Lufthavn fra utlandet. Det felles mål for turen er ikke Tyskebryg-

gen, Håkonshallen eller Festspillene, – men Bompengeringen. Med stor B.

Verdens første avgiftsring rundt en bykjerne har vakt alminnelig oppsikt fra Santiago til Tromsø. De tallrike besøk har tilført Hordaland Vegkontor atskil- lig med ekstraoppgaver som vertskap for disse spesielle selskapsreisene.



- Vi er interessert i en bompengering i Stockholm også, men på andre premisser enn i Bergen, sier Knut Nilsson. (Foto: Erling Grønsdal).

Veg i Vest slo følge da 20 politikere og planleggere fra Stockholm inntok byen nylig. Det er ikke første gangen den svenske hovedstaden er representert på besøkslisten for Bompengeringen. Men mange organ og instanser skal se på saken med egne øyne. For hvert besøk kommer svenskene et stykke nærmere en løsning på Stockholms trafikkproblemer. Får vi tro.

Tull og bullor

Plansjef Arild Eggen er «ordfører» når de besøkende er på rundt ringen rundt. I dette tilfellet var gjestene kommet til Bergen for å hente ammunisjon til en utredning om miljøavgifter. Et eget utvalg har siden i høst arbeidet med å finne fram til ulike løsninger på forurensningene i Stockholm.

- Innføring av en bompengering rundt bykjernen for å avgifts-belegge bytrafikken, er et realistisk tiltak. Bergens løsning er aktuell, men på andre

premisser enn dere har for Bompengeringen, sier formannen i utvalget, landstingsråd Knut Nilsson til Veg i Vest.

Siden det var miljøpolitiske begrunnelser som var skyld i besøket denne gangen, la plansjefen i Hordaland ekstra vekt på de tiltak vi også i Bergen gjør for å bedre miljøet langs hovedveiene. Svensk er ett av de mange språk Eggen behersker, etter tallrike foredrag om Bompengeringen hos broderfolket.

At vår kjære plansjef gjentatte ganger snakket om «bullor» og «tullring», må bare tilskrives gode kommunikasjonssegenskaper. Støyskjerm heter «bullor» i Sverige, mens «tullring» har med toll og avgift å gjøre, og som slett ikke er noen slags karakteristikk av den trafikk-løsningen bergenserne har valgt.

20 prosent økning

- Biltrafikken innebærer en hard miljøbelastning på Stockholm, sier Nils-

son videre. I dag kjører 260.000 kjøretøyer til Stockholm sentrum pr. døgn. Det ventes at trafikken vil øke med ca. 20 prosent i perioden fram til århundreskiftet. Utviklingen er helsemessig alarmerende. Miljøet er truet. De 90 sjøene i Stockholmsregionen er i ferd med å dø. Nesten tredjeparten av skogen er skadd, ved at barken ramler av trærne. Allergi-plagene tiltar.

- Så lenge regionale avgifter er umulig, i Sverige som i Norge, må vi gå andre veier. Vi håper blant annet at en avgiftsring rundt Stockholm vil fremme bruken av kollektive transportmidler, sier Nilsson.

Stockholm kommune regner med at en bompengering etter Bergensmodellen vil gi årlige inntekter på over 600 mill. kr. En kontantavgift på 20 kr., og 300 kr. for månedskort har vært nevnt.

Det gjenstår å se hvilke konkrete tiltak som kommer ut av Bergensturen. Ikke bare i Stockholm, men også i andre storbyer i Europa, USA, Sør-Amerika, Asia og kanskje Afrika?

På listen over studiebesøk i Bergen finner vi iallfall navn fra Kina, Chile, USA, Vest-Tyskland, Spania, England, Nederland, samt de nordiske landene.

Og stadig nye gjester melder sin ankomst.

Svømming er god trim!

Svømmegruppen er en løst organisert gruppe innenfor Hordaveg B.I.L. Gruppens aktiviteter består av svømming i de kommunale haller Åstveithallen og Slåtthaughallen en gang pr. uke i skoleåret (aug. - juni).

For de ivrigste er det anledning til å avlegge prøve for STORE HAVHESTEN og å delta i bedriftsmesterskapet.

Svømmingen koster selvsagt litt, og de som melder seg på må regne med å betale kr. 1,- pr. svømmeøkt.

Interesserte kan melde seg til svømme-oppmann, p.t. Kjell Follesø, Vegkontoret, ved skoleårets begynnelse.

Tiltak mot slitasje på hordavegane:

Dekkeslitasjen har vore ekstremt høg i år. På riksveg 57 på Lindås har det vore målt opp til 55 mm djupe spor i asfalten. (Foto: Hans Petter Martinussen, Strilen).

Den snøfattige og milde vinteren på Vestlandet førte til at alarmklokkene ringde for piggdekkslitasjen på vegane i Hordaland. Sjølv om Vegdirektoratet si framskunding av piggdekkforbodet gjekk opp i snøkave dei første april dagane, held arbeidet med tiltak mot vegslitasjen fram for fullt. Hordaland Vegkontor har tatt opp hansken, og idedugnaden mellom fagfolk på spørsmålet tidlegare i vår, har gjeve startskottet til eit omfattande arbeid. Seminaret blir no etterfylgd av konkrete tiltak, som alt er iverksette, opplyser leiar for piggdekkseminaret, driftssjef Jann B. Jensen til Veg i Vest.

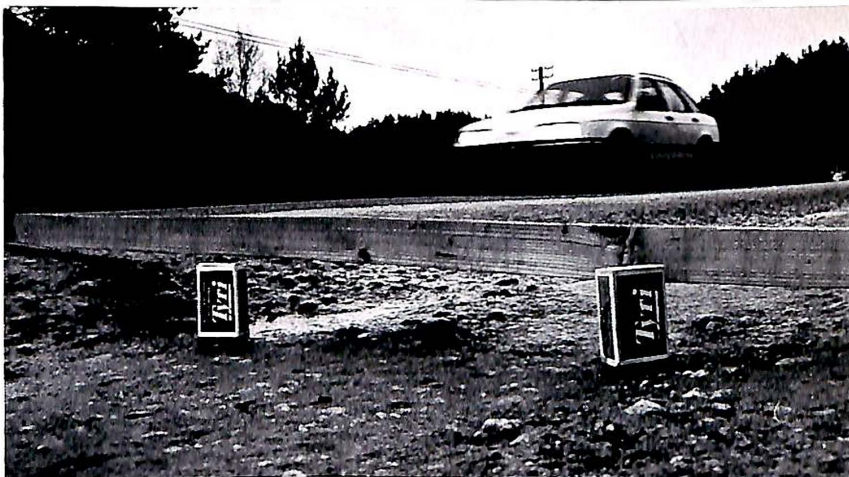
- Kva for tiltak snakkar vi om?

- Vi har gått laus på kvaliteten i det vegdekket som blir levert. Krava til kvalitetssikring andsynes entreprenøren som legg dekket blir skjerpa. Vi er glad for at hovudleverandøren, Nodest i Arna, tok initiativet sjølv til eit møte om dette. Dette arbeidet er i gang. Samstundes må Vegvesenet følgje opp kvalitetssikring på dekke som vert lagt i eigen regi.

«Flytting» av vegbana

- Andre tiltak som blir vurdert?

- Ikkje berre vurdert. Vi har vedteke å innføre prøvestrekningar med fleksibel merking av vegbana. Dette gjeld ved merking av nylagde dekke på ein del vegstrekningar. Det vi gjer er å flytta trafikksona på vegen for kvar eller annankvar sesong, for på denne måten å jamna ut slitasjen, og såleis spare på ny dekkelegging. Dette gjeld vegmaling på strekningar i vegklasse 2B eller betre.



Betre vegdekke og bindemiddel blir vurdert

- Tyder dette at ein må nytta eit anna slag vegmaling?

- Vi må ta i bruk ei kraftigare plastmaling, som fungerer slik at det vert vibrasjonar i bilen når hjula kryssar linna. På dette viset vonar vi å få dirigert trafikken og styrd slitasjen på vegdekket betre enn under dagens tilhøve, seier Jensen.

Læra av finnane

- Kvaliteten på middelet som bind saman dekkemassen har vel og ein god del å seia for slitasjen?

- Vi har diskutert å ta i bruk eit modifisert bindemiddel, som gjev oss eit meir slitesterkt vegdekke. Det finnest ein type på marknaden som har iallfall dobbel så lang levetid som det vi nyttar i Hordaland i dag. Her må vi prøva oss fram, men erfaringar frå slikt slitesterkt bindemiddel har dei hausta i Finland, særleg i traktene kring Helsingfors. Vi gjer difor framlegg om å studera tilhøva i Finland nærare, som ein lekk i arbeidet med å ta i bruk slike løysingar også i Hordaland. Sjølv om prisen på dette middelet er 2-3 gongar så høg som ordinære produkt, kan det fort løna seg med eit sterkare bindemiddel.

Sterkare stein

- Kan val av steintype verka inn på slitasjen?

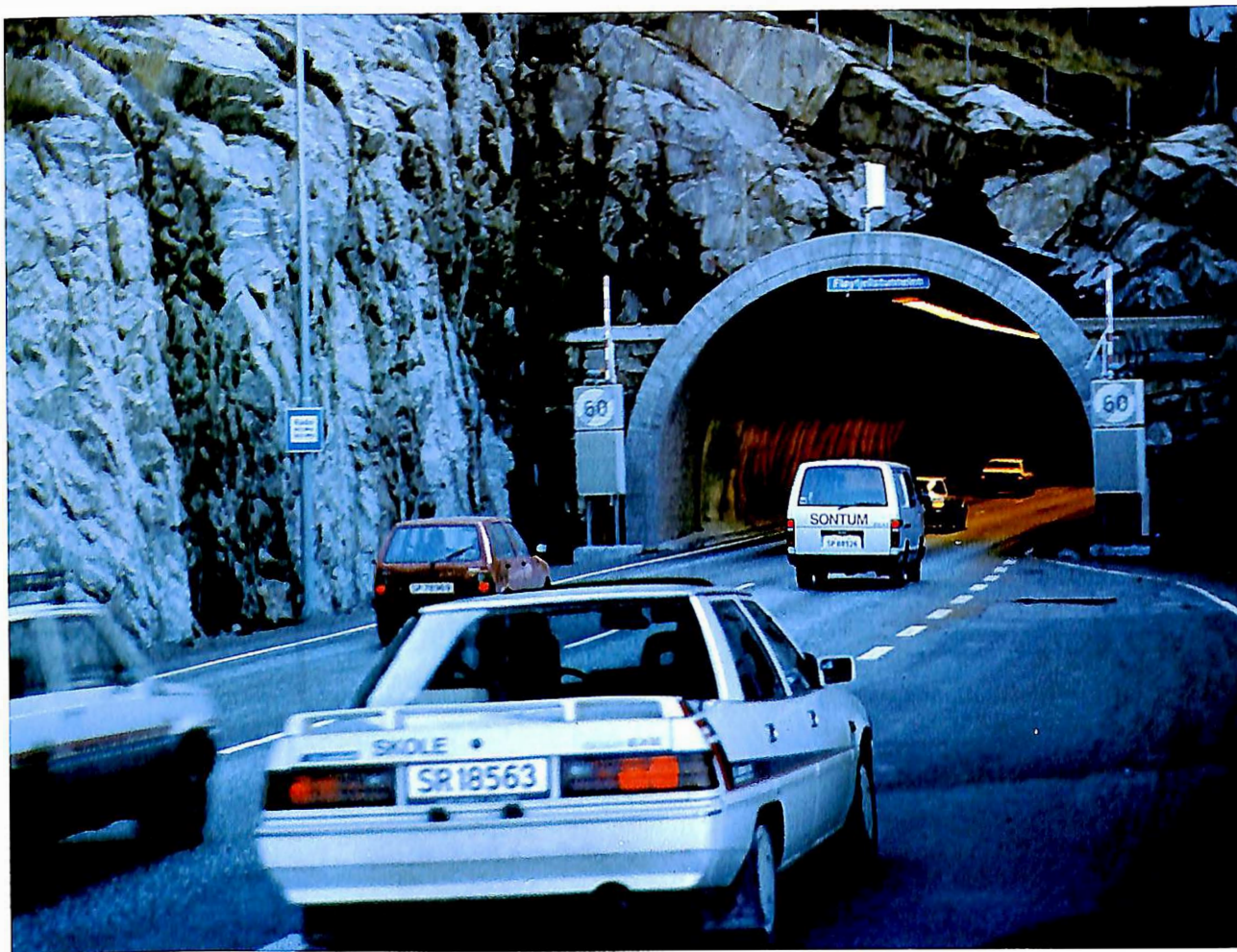
- Det kan det. Durasplit er ein type vi har noko røynsle med frå prøvedekke, m.a. langs Rv. 14 på Bergenshalvøya. Målingar kan tyda på at vi har oppnådd ein reduksjon av slitasjen på opp mot 30 prosent. Dette er prosjekt vi må arbeida vidare med.

- No snakkar vi berre om tiltak i vegdekket. Kva med syndaren, piggdekk?

- Vi er stadig opptekne av å få redusert piggdekkseongen, og det ideelle ville sjølv sagt vera å kunna bli kvitt piggane fullstendig. Men vi treng ei nærare avklaring av tilhøvet mellom vedlikehaldsøkonomi og trafikktryggleik. For å sjå nærare på dette er det vedteke å trekke inn POC-utvalet ved Hordaland Vegkontor. Eit eige «syner-team» bør ta føre seg desse spørsmåla, og sjå på endringar i regelverket, i samråd med sentrale vegstyresmakter. Utgangspunktet må vera å få redusert dekkslitasjen gjennom nedsett bruk av piggdekk og piggkjetting.

- Og framfor alt, seier Jensen, er det viktig med betre informasjon til publikum om regelverket for dekkbruk, og om dei tiltaka som blir sette iverk for å redusera slitasjen på vegdekket framover.

- Det er store summar å spare på vedlikehaldsbudsjettet. Pengar som vil koma publikum til gode i form av eit betre vegnett.



Høg fart er medverkande til den store piggdekkslitasjen første vinteren gjennom Fløyfjellstunnelen.
(Foto: Leiv Solberg).

Stor slitasje i Fløyfjellstunnelen

- Slitasjen på vegdekket gjennom sørgående løp i Fløyfjellstunnelane har vore stor første vintersesongen, konstaterer overingeniør Arnfinn Instebø ved distriktslaboratoriet. Det er gjort målingar i 8 profilar gjennom heile tunnelen, med tilsaman 126 målepunkt. På det meste er 14 mm av dekket slite vekk.

Under ei måling i februar i år vart det registrert eit punkt med 18 mm slitasje. Desse målingane vart gjort utanom dei faste måleprofilane, og vi ser difor ikkje vekk ifrå at meir enn 14 mm av toppdekket kan vere fjerna i delar av tunnelen. Uansett er slitasjen stor, men noko av årsaka til dette ligg truleg i at asfalmørtelen i toppen av dekket lett vert vekksliten. Neste vinter, når ein slit berre på steinlaget, vil ein få eit sannare bilete av slitasjen.

Gjennomsnittslitasjen på målingane

som vart gjort i mai i år, er på 4,6 mm. Men dette gjeld målingar over heile sporet.

Materialet viser elles at 10-11 prosent av målingane fortel om slitasje på 8-10 mm. Berre 1,5 prosent av målepunkta kan visa til slitasje på mellom 12 og 14 mm.

Dekket på sørgående løp gjennom Fløyfjellet er Topeka 40 (40 mm maksimal storleik på steinen).

PIGGDEKKSLITASJE:

Fire av innleiarane under idedugnaden om vegdekkeslitasjen i vår. Frå venstre driftssjef Jann B. Jensen, Hordaland Vegkontor, konsulent Johan A. Aase, Cicero Urviklingsplan A/S, bilsjef Odd Høitomt, Freia A/S og sjefsingeniør Trond Syversen, Statens Forureinings-tilsyn. (Foto: Erling Grønsdal).



MILJØKONSEKVENSNAR FOR 500 MILL. KR. I ÅRET?

Miljømessige følgjer av vegdekkeslitasjen som piggdekkka fører med seg, løper opp i mellom 250 og 500 mill. kr. i året, hevder sjefsingeniør Trond Syversen i Statens Forureiningstilsyn. Han var mellom innleiarane på idedugnaden om vegdekkeslitasje som Hordaland Vegkontor baud inn til i vår.

Partiklane som blir virvla opp når piggdekkka slit av vegdekket, gir støv- og nedsmussingsplager for kring 20 prosent av folket her i landet. Samstundes gir skiten frå slitasjen nedsett sikt under bilkøyring, noko som aukar trafikkfåren. Auka trafikkstøy er eit anna resultat av piggdekkbruken.

800.000 er plaga

Trond Syversen viser til ei intervju-gransking som fortel at kring 800.000 menneske i Norge kjenner seg meir eller mindre plaga av støv og smuss frå vegtrafikken. Det vert totalt slite vekk kring 250.000 tonn asfaltdekke pr. år. Det alt vesentlege i piggdekkkesongen. Dette er hovudårsaka til plagene for dei 800.000.

Sjølv om spylevæske og vindusviskarar er flittig i bruk, blir bilrutene tilsmussa av asfaltstøv. Smuss på lykte- ne gjev nedsett sikt ved mørkekøyring. Ein indirekte risiko er det når veg- og trafikkskilt vert tilsmussa av det same slagget frå slitasjen på vegdekket. Ingen har målt kva verknader dette har, men Syversen meiner at auken i talet på trafikkulukker ligg på mellom 0 og 50 pr. år.

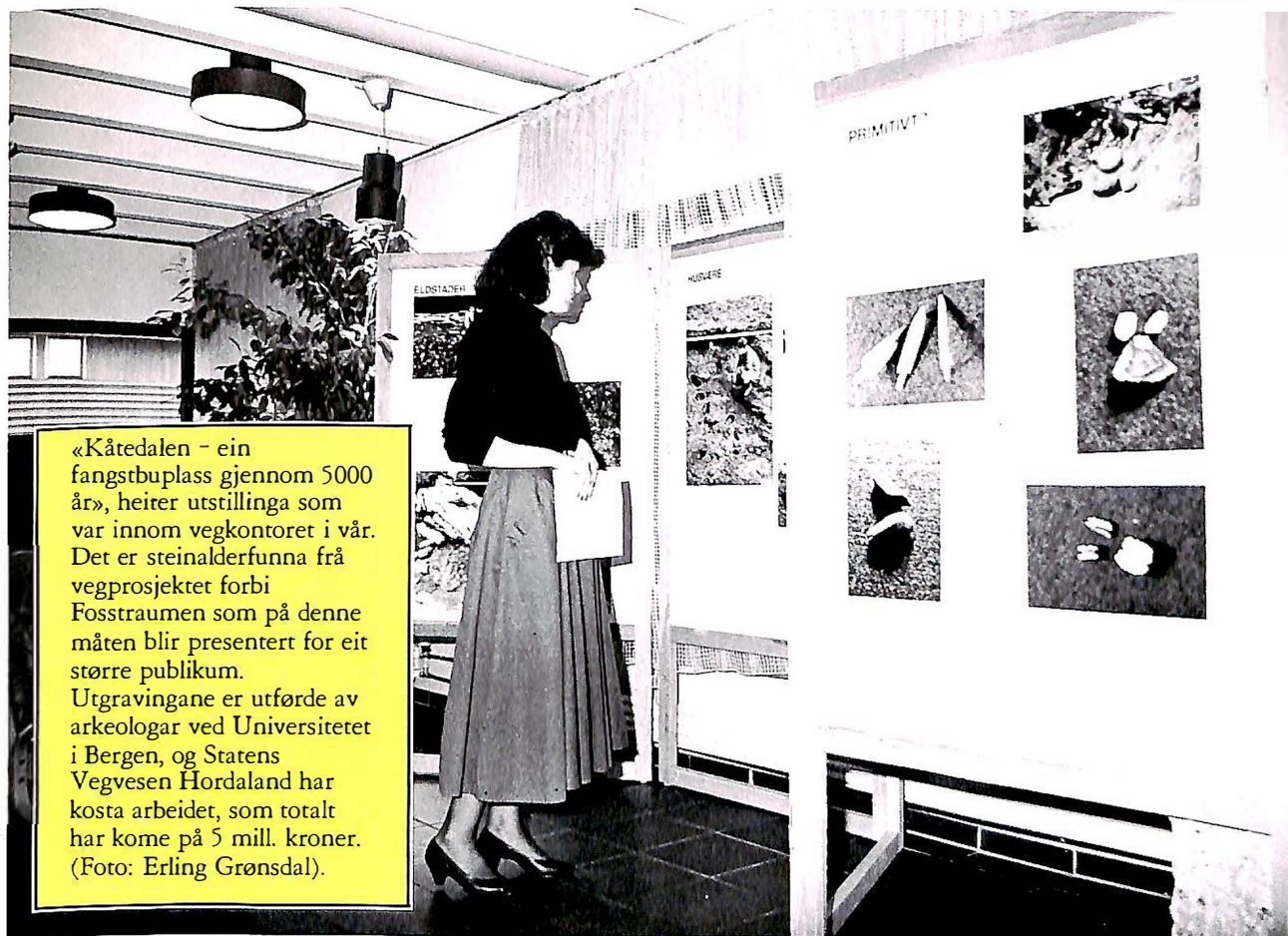
Forverring i Hordaland

- Dersom vi ikkje finn mottrekk mot vegslitasjen vil det verta ein stadig reduksjon av vegstandarden, sa driftssjef Jann B. Jensen i innleiinga si på seminaret. Særleg utsett er Hordaland, med sterkare vekst i trafikken og stor trafikk på våt og berr vinterveg, noko som gjev drastisk auke i slitasjen.

Jensen synte forsamlinga lysbilete med prov på den sterke dekkeslitasjen sist vår. Djupe og trafikkfarlege køyrer- spor, ureining og nedslamming av bygningar, fortau, skilt og drenerings- system fører til at det er vanskeleg å halda dei standardkrava som gjeld for vedlikehald av vegane.

I fjor la Statens Vegvesen Hordaland 280.000 tonn nytt vegdekke, til ein kostnad av 87 mill. kr. Av dette ligg 60 prosent att som slitasjeprodukt langs vegane.

SOGESUS TIL 5 MILL.



«Kåtedalen - ein fangstbuplass gjennom 5000 år», heiter utstillinga som var innom vegkontoret i vår. Det er steinalderfunna frå vegprosjektet forbi Fosstraumen som på denne måten blir presentert for eit større publikum.

Utgravingane er utførde av arkeologar ved Universitetet i Bergen, og Statens Vegvesen Hordaland har kosta arbeidet, som totalt har kome på 5 mill. kroner. (Foto: Erling Grønsdal).

Dei styrar samferdsla i Hordaland

Fylkeskommunale «bein» innan samferdslesektoren er delte ut for inneverande fireårsbolck. Og dei lokale vegpolitikarane er godt i gang. Sigurd Hille (H) held fram som leiar av samferdslestyret, med Alv Nepstad (Frp) som nestleiar.

Med i utvalet er elles Knut Sjøwall (A), Svein Stokholm (A), Gerd Rydland (A), Tor Turøy (SV), Mikal Møller Hovda (H), Ragnar Nøttveit (H), Reidar Gjerstad (Frp), Olav Vik (Krf), Hallvard Møgster (Krf) og Grete Kvilvang (V/DLF).

Kollektivtrafikkutvalet (KTU)

Sigurd Hille (H) leiar
Gerd Rydland (A) nestleiar
Svein Stokholm (A)
Alf Nepstad (Frp)
Olav Vik (Krf)

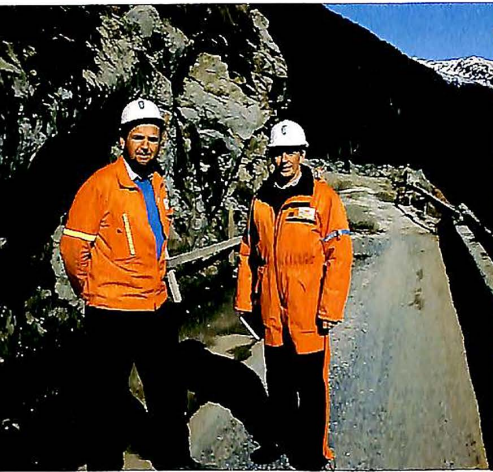
Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU)

Hallvard Møgster (Krf) leiar
Mikal Møller Hovda (H) nestleiar
Gro Lutro (A)
Tor G. Turøy (SV)
Reidar Gjerstad (Frp)

Klageutvalet

1. Knut Sjøwall (A) leiar
2. Grete Kvilvang (V/Dlf)
3. Ragnar Nøttveit (H)

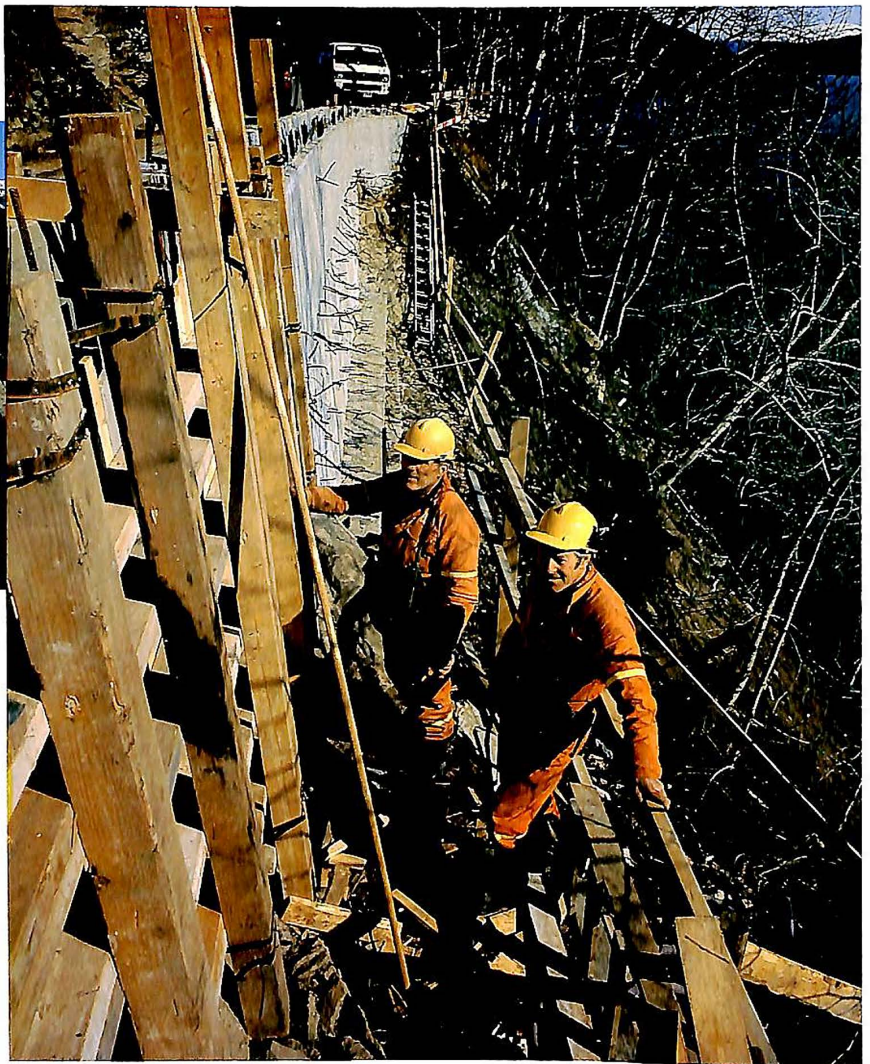
Hans Kårstad (t.v.) og Nils Bøe har hatt ein vanskeleg jobb med å sikre vegmuren gjennom Rødsliane. (Foto: Erling Grønsdal).



Oppsynsmann Rolf Østgulen (t.v.) og anleggsleiar John E. Ellefsen er godt nøgde med framdrifta på utbetringa gjennom Rødsliane. (Foto: Erling Grønsdal).

- No heng vegen fast, seier Nils Bøe og Hans Kårstad på veganlegget i Rødsliane mellom Os og Rolvsvåg. Dei har forskala og støypert ein høg sikringsmur utanpå den gamle og falleferdige vegmuren i det stupbratte og rasfarlege partiet. To skritt bakover, og du reiser beint i Samnangerfjorden, 120 meter under føtene dine, seier Nils Bøe til Veg i Vest, som har vore på synfaring til den duglege anleggsgjengen på fylkesveg 137 gjennom Hegglandsdalen og Rødsliane.

- Det første vi måtte skaffa oss var eit påliteleg sikringsgjerdje på denne luftige arbeidsplassen. Litt arbeidssamt har det vore, vedgår dei. Det er ikkje lett å finna truverdig feste i det vanskelege fjellet. Den gamle vegmuren var i svært dårleg stand, og har opp gjennom åra rasa ut, bit for bit. På det verste stykket er det lagt ei jarnplate under vegen, for å sikra han mot ny



- No heng vegen fast!

utrasing. Det er bora inn bolter, og lagt ein dragar under vegbana. Den gamle kjerrevegen på 3 meters breidde vert utvida, og skal få status i vegklasse 3. Når anlegget gjennom Rødsliane er fullført, før ferien, vil det vera råd å køyre vegen med vanlig rutebuss. Det har ikkje vore mogleg før.

Høge skjæringar

Fjellet stig stupbratt opp frå fjorden, og vegen ser mange plassar ut til å henga i lause lufta. Hylla der fylkesvegen i alle år har lege, er utvida betrakteleg. Svært vanskeleg fjell er skote vekk. Opptil 18 meter høge skjæringar vitnar om krevjande og tungt arbeid i verhardt terreng. Det er aldri stilt i

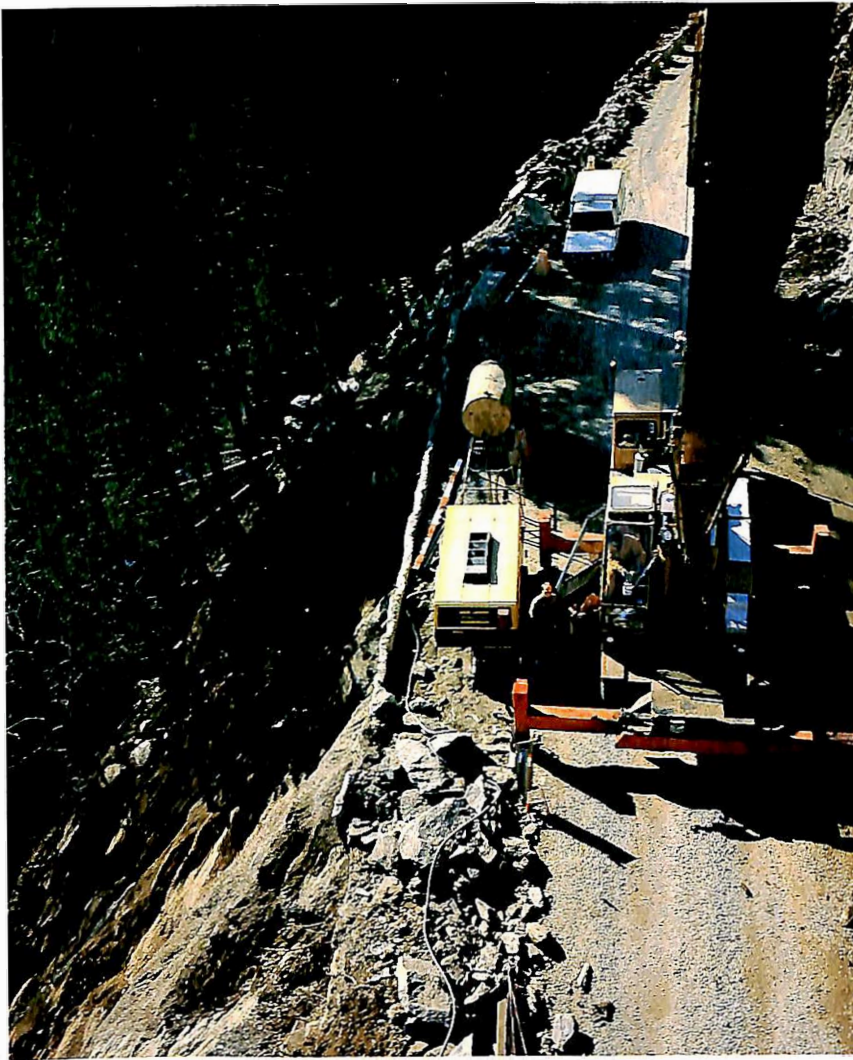
Rødsliane. Særleg hardt tek austavinden. Veret har likevel ikkje vore noka hindring for det trauste arbeidslaget på 8 mann.

Sterke nerver

- På fine dagar er dette ein framifrå arbeidsplass, seier Harald Langhelle og Kåre Hisdal. Dei har hatt oppgåva med fjellrensing i Rødsliane sidan i vinter. Til å løyse den oppgåva har dei hatt god hjelp av innleigd mobilkran.

- Korleis kjennest det å gå til værers i romanskorga høgt over Samnangerfjorden?

- Du skal helst ikkje ha høgdeskrekk, iallfall. Er du glad i fin utsikt er derimot dette rette plassen å arbei-



da, seier Langhelle, og smilar i barten. I aust skuar ein mot Tveitakvitingen på Kvamskogen, og på andre sida av fjorden ligg store delar av Fusa og Samnanger.

Skotsalver i rett trafikk-rytme

- Det har vore vanskeleg fjell å skyte vekk, seier dei tre som har arbeid med sprenginga på vegen, Jan Tveit, Nils Aspenes og Edvin Natås. Skotsalvene har vorte tilpassa trafikken. For å ha vegen rydda for fri ferdsel mest mogleg, har borehola vore omlag 3 meter djupe. Vanlegvis går det to salver dagleg på dei plassane der sprenging pågår.

Det blir ikkje like høge skjæringar på heile det bratte partiet gjennom Rødsliane. Nokre stader blir det strossa ut høveleg vegbreidde, med overheng.

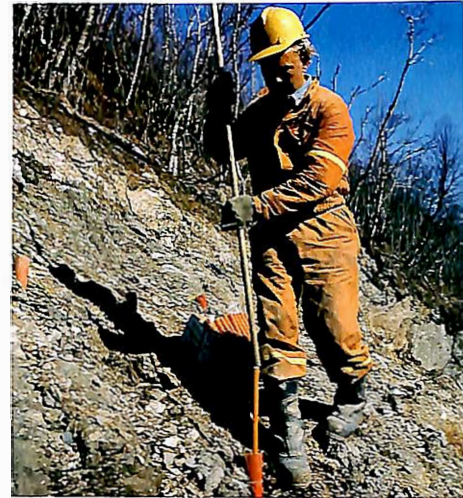
Ei halv mil ny veg

Når fellesferien er her vil vegfarande kunne køyra på tilsaman 5,6 km ny veg på den 10,5 km lange fylkesvegparasellen frå krysset ved riksveg 552 på Hauge - til Lønningdal. Dei to første parasellane, på tilsaman 2,1 km var fullført sist haust. Til ferien vert to parasellar, på tilsaman 3,5 km ny veg ferdig, den eine forbi Rødsliane. Penetreiring skjer i slutten av juni, opplyser anleggsleiar John E. Ellefsen til Veg i Vest. - Målet er å oppnå 10 tonns aksellast på heile strekninga frå Hauge til Lønningdal, mot 8 tonn i dag, og høve til å nytte køyrety med 12,4 meters lengde på heile vegen. På strekninga Hauge-Rød blir det høve til å køyra med 18 meters køyrelengde.

Framifrå jobb

Arbeidet har skjedd i eigenregi, men

Kranbiten nar vore gou a na under fjellrensinga i det bratte terrenget. (Foto: Erling Grønsdal).



Jan Tveit gjer klar til ei ny salve. (Foto: Erling Grønsdal).

med leige av maskiner, med eitt unntak. Fire gravemaskiner, ei mobilkran, 2-3 bilar, ei boregeit, ein strosserigg og ein borerigg har vore i bruk på anlegget.

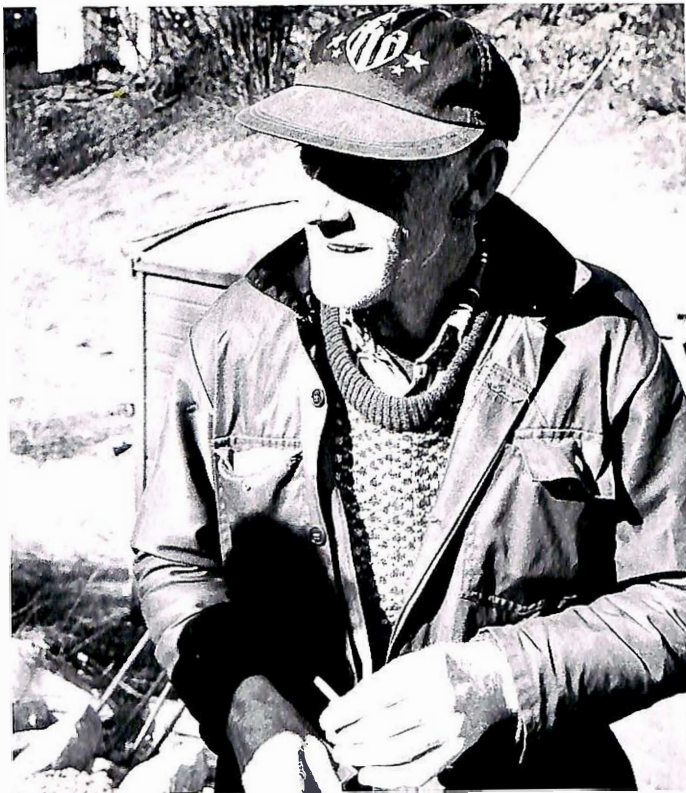
- Men framfor alt har vi hatt dugande og rutinerde fagfolk, som har gjort ein framifrå jobb. Det har kome mange positive reaksjonar frå grunneigarar og trafikantar om den gode jobben som er gjort på dette anlegget, fortel Ellefsen.

Protestaksjonar

Fylkesvegen forbi Rødsliane har då også vore eit problem i ei årrekke. For ti år sidan ramla vegen rett og slett vekk under eit ras. Seinare har det vore snø- og steinras med jamne mellomrom. Både foreldre og FOM-sjåførar har aksjonert for å få til ei utbetring av dette farlege vegstykket mellom Os og Samnanger.

Jamvel om det er komne signal om løyvingstogg for fylkesveg 137 neste år, vil ialfall den mest utsette delen av vegen til Lønningdal vera fullført i år. Planen for ombygginga av parasellen har eit kostnadsoverslag på 24 mill. kr. Fram til mai i år var det nytta kring 10 mill. kr. av ei samla løyving på 16 mill. Det står enno att ca. 4 km veg gjennom Hegglandsdalen som skal utbetrast før planen er fullført. Budsjettet for 1989 vil avgjere om ein kjem i mål etter dei opprinnelege planane, seier oppsynsmann Rolf Østgulen.

Vegvesenet har lagt stor vekt på eit godt samarbeid med grunneigarane under ombygginga av fylkesveg 137 frå Hauge til Lønningdal i Os kommune. Han som eig mest av den grunnen som går med til nyevegen, Anton Sagen, er iallfall godt nøgd med informasjonen frå byggherren. Til Veg i Vest seier Sagen at mange gardbrukarane i Hegglandsdalen var negative til vegprosjektet då planane var framlagde. Etter kvart som anleggsarbeidet har skride fram har dei fleste fått eit meir positivt syn på det heile.



Gardbrukar Anton Sagen i Hegglandsdalen er godt nøgd med den jobben Vegvesenet har gjort på fylkesvegen. (Foto: Erling Grønsdal).

Grunneigarane godt nøgde

- Reaksjonane gjekk vel helst på det å få trafikken heilt opp i trappesteinane, seier Sagen, som ventar at vegskjønet blir halde til hausten.

Det er inngått frivillig avtale for dei

fleste grunneigarane i det aktuelle området. Ein del av dei som har fått mest grunn teken til vegbygginga har likevel ordna seg gjennom advokat, og for desse blir skjønet avgjerande for den prisen som skal gjelda for inngrepa.



Statshogst i bratt lende

I tillegg til oppgjer for grunnen vil nokre av oppsitjarane kunne gjera ein god handel med alt tømmeret som Vegvesenet har hogd og ført fram til samleplassar i Rødsliane. Ein månads hogstperiode innleia anleggsarbeidet for jul. Vegvesenet sine folk gjekk laus med øks og motorsag i svært vanskelig terreng. Med godt utstyr og høve til å stenga vegen for trafikk, vart oppgåva løyst. Femti år gamal planteskog vart rydda, og det er store mengde tømmer som no kan seljast av bøndene i Hegglandsdalen, eller nyttast til eiga husbygging.

Store mengder framifrå tømmer er hogd av Vegvesenet. Dette er skog som knappast ville ha blitt utnytta om det ikkje var for veganlegget i Rødsliane, seier oppsynsmann Rolf Østgulen, som her viser fram ein av fleire opplagsplassar som er fylde med solid gran. (Foto: Erling Grønsdal).

Populært tverr- samband

Oppgraderinga av fylkesveg 137 mellom Hauge og Lønningdal i Os til vegklasse 3, skjer i første rekkje for å betra tilhøva for lokaltrafikken. Bygdene i den nordaustre delen av Os får med dette eit betre samband til kommunesenteret Osøyro. Betre veg gjev ny vokster for grendene i denne delen av Midthordland. Nye bustadhus vert bygde på vestsida av Samnangerfjorden. Reisa til og frå Osøyro blir overkomelig, med ein god og trygg veg året rundt.

Men vegen mellom Os og Samnanger er og blitt oppdaga av trafikantar som vil gjera turen austover i fylket snøggare. Ikkje minst trafikk over Halhjem nyttar i aukande grad vegen om Lønningdal som snarveg for å koma inn på E68. For folk i delar av Os er dette likeeins snaraste vegen austover, til Kvamskogen og Hardanger t.d.

Periodevis stengd

Eit bilete av trafikkmonsteret har dei danna seg, Vegvesenet sine anleggsfolk i Rødsliane i år. På grunn av dei spesielle terrengtilhøva, med sprenging i fjellsida tett inntil vegbana, har vegen vore stengd delar av dagen. Tilsaman 4 timar, delt på to økter, har det vore stogg i trafikken.

Dei vegfarande har stort sett teke dette pent, og innsett at slike åtgjerder er naudsynt for å koma gjennom dette anlegget på rimeleg tid.



Harald Langhelle (t.v.) og Kåre Hisdal har utført fjellrensken i Rødsliane. (Foto: Erling Grønsdal)



Fylkesveg 137 er først og fremst lokalveg for bygdene lengst aust og nord i Os kommune, men gjennomgangstrafikken aust-vest i Midthordland, om Rødsliane, er aukande. (Foto: Erling Grønsdal).

ANLEGGSBÅTEN



Sjarken «Toffen» av Lønningdal har vore med på anleggsarbeidet forbi Rødsliane. Ein god del skog har hamna direkte i fjorden under sprengingsarbeidet. Ikkje minst av omsyn til merane hos Evos, forsøksstasjonen for fiskeoppdrett, i bakgrunnen på biletet, har vore viktig å «fiske» opp krattskog frå sjøen. (Foto: Erling Grønsdal).

Vedlikehaldsarbeid i tunnel – det kan vera fårleg det! Iallfall når trafikantane susar forbi utan å ta særleg omsyn til vegarbeidarane. Når ein ikkje kan stenga tunnelen for trafikk medan ein gjer jobben, er skiltvarsling om nedsett fart og pågåande arbeid naudsynt. For å gjera denne skiltinga enklare har ein ved munninga av Løvstakktunnelen sett opp faste skilt som varslar om dette. Skiltet kan skjulast for trafikantane med eit enkelt handgrep, slik at det berre er i bruk når det er trong for det.



Kåre Johnsen syner korleis varselsskiltet fungerer. Øvste halvdel kan vippast opp når skiltet skal takast i bruk. (Foto: Thorstein Haugen).

Enklare skilting av tunnelarbeid

Det gjeve løyve til nedsatt fart frå 70 til 50 km/t når slikt arbeid går føre seg. Fartsgrenseskiltet ved tunnelmunninga har baa variantane fast montert. Det er ei enkel sak å skifta skiltet som skal gjelda.

Skiltlås

Det same gjeld skiltet som varslar om at arbeid pågår i tunnelen. Trekantskiltet er montert øvst, og det gule skiltet med teksten «Arbeid i tunnelen. Kjør forsiktig» står under. Ved eit enkelt grep kan det øvste skiltet vippast ned, slik at det dekkjer tekst-skiltet, med baksida fram. Med andre ord ser dei vegfarande eit grått «ikkje-skilt» når det er ute av bruk, og eit godt synleg varselsskilt når trongen for dette er til stades.

Når skilta er ute av bruk, er dei stengde med lås, for å unngå at uvedkomande set dei i drift når det ikkje er vedlikehaldsarbeid i tunnelen.

Stor fart

Kåre Johnsen har bygd dei nye skiltstativa, i samarbeid med oppsynsmann Jan Gunnar Tufreland ved vegstasjonen på Hop. Johnsen har røynsle frå vedlikehaldsarbeid i Løvstakktunnelen, – og kjenner såleis godt til trongen for vernetiltak. Trafikantane held stor fart gjennom tunnelen, også når arbeid pågår. Avstanden mellom parkeringsnisjane i tunnelen gjer at det ofte blir eit stryke å gå til den plassen der arbeidet skal gjerast. Problemet kan til dømes vera å kryssa vegen når trafikken er stor. Ved eitt tilfelle vart dessutan vegvesenet sin bil påkøyrd bakfrå. Til alt hell var det ingen som sto ved bagasjerommet bak på bilen då påkøyrsla skjedd.

Johnsen seier ellers til Veg i Vest at dei djupe bilspora etter piggdekkslitasjen også kan vera eit problem når ein skal kryssa vegbana. Ein må passa seg

så ein ikkje snublar i gropene som piggdekkta lagar.

Kjem i alle tunnelar

– Tek trafikantane omsyn til dei nye skilta?

– Både og. Kanhende ville dei vera endå meir effektive dersom vi fekk eit betre blikkfang på skilta. Til dømes med eit gult blinklys over skiltet som varslar om arbeidet i tunnelen, seier Kåre Johnsen.

Oppsynsmann Jan Gunnar Tufreland viser til at dette har vore vurdert som ein for komplisert installasjon. Men dersom det syner seg at trongen for lys er til stades, vil ein vurderer dette på nytt.

Den nye skiltordninga har vore praktisert med hell, og det er på tale å innføra systemet i alle større tunnelar, seier Tufreland til Veg i Vest.

Mange møter har det blitt i kjølvannet av POC-arbeidet i toårsperioden.
(Foto: Erling Grønsdal).

POC

- ballong eller utviklingsverktøy for etaten?

Det er nå 2 år siden vi startet det organisasjonsutviklingsarbeidet som har fått navnet POC. På tross av et målbevisst informasjonsarbeid gjennom POC-posten og møtereferater, er det mange av våre ansatte både på kontoret og i driften som er usikker på hva som pågår i POCs navn. Det kan derfor være på tide å stille spørsmål om hva som skjer og hva som konkret er oppnådd gjennom dette arbeidet.

Når disse spørsmål skal besvares er det viktig å ha klart for seg hva som var utgangspunktet og hensikten med dette arbeidet. De sentrale forhold kan oppsummeres i følgende hovedpunkter:

- Definere etatens funksjon og ansvar gjennom å utarbeide en virksomhetside.
- Fastlegge langsiktige og kortsiktige mål for vår virksomhet.
- Bedre effektiviteten og konkurransevnen.
- Bedre beslutningsprosessene og sikre bedre gjennomføring av beslutninger.
- Løse problemer som er konkretisert gjennom diagnose av etaten.
- Etablere et utvidet «lederforum» hvor utviklingsoppgaver står sentralt gjennom deltakelse av ansatte på alle plan.

Handlingsplan

Hovedhensikten med arbeidet er å klargjøre vårt ansvar, fastslå omgivelsenes krav/forventninger til vår virksomhet og (gjennom utvikling av or-



ganisasjonen) klarlegge hvordan vi skal nå de mål vi har satt oss.

Hva er så oppnådd i den tiden som er gått?

- Vi har fastlagt virksomhetside for etaten som supplement til «Grunnlag og hovedmål». Gjennom virksomhetsideen har vi klart fastslått vårt ansvar, konkretisert våre hovedoppgaver og klarlagt de rammebetingelser vi må arbeide etter.
- Gjennom avdelingsvis gjennomgang har den enkelte avdeling utviklet et handlingsprogram for virksomheten på egen avdeling. Våre hovedoppgaver er trukket opp gjennom NVP, men gjennom handlingsplanene for den enkelte avdeling er det fastslått hvordan oppgavene best skal løses innen fastlagte frister. Det viktigste siktemålet for disse planene er å effektivisere våre driftsoppgaver og forvaltningsoppgaver slik at vår konkurransevne øker.

Utvikle lagånden

- Gjennom problemgrupper, «synner-team», har vi tatt fatt på løsning av konkrete problemer som tidligere er listet opp gjennom såkalt «diagnose» av etaten. En rekke av disse problemene er det også anvist løsning på gjennom de avdelingsvise handlingsplaner.

Konkret kan her vises til maskinprosjektet, gjennomgang av oppsynssituasjonen, registrene, en del tiltak innen personalområdet, samt samarbeid biltilsyn/vegkontor. Videre arbeides det med konkret gjennomgang av vår totale informasjonsvirksomhet, både internt og eksternt.

- Gjennom arbeidet i POC-gruppen er problemer og langsiktige oppgaver gjennomgått. Hensikten med den brede sammensetningen av

gruppen er å skape en bevisstgjøring som utvikler «lagånden» totalt i etaten.

Det er imidlertid viktig å ha klart for seg at POC-arbeidet i stor utstrekning omfatter utviklingsoppgaver. Resultatet av arbeidet vil derfor primært synlig gjennom avdelingenes bevisste holdning til de definerte målsettinger etaten har satt opp. POC-arbeidet vil derfor best konkretiseres gjennom den måten den enkelte avdeling løser sine oppgaver på.

Klare gevinster

POC arbeidet fortsetter fram til 1/1-89, som er tidspunkt for vurdering av de resultater som er oppnådd. Så langt har arbeidet svart til forventningene, men det er klart at på enkelte områder kunne vi ønsket bedre resultater. Særlig gjelder dette måten avgjørelsene blir fulgt opp. Vi har heller ikke hatt kapasitet til å gjennomføre den brede profilering mot vårt marked, som opprinnelig var forutsatt, og som det er lagt opp til i vår virksomhetside.

Det er ledelsens vurdering at vi har hatt klare gevinster ved det arbeidet som er gjennomført. Det organisasjonsutviklingsarbeidet som er gjennomført, har primært skapt en bevissthet i etaten som er avgjørende for effektiv løsning av de problemer og oppgaver vi står overfor.

Til slutt må det nevnes at informasjon om POC finnes i de POC-postene som til nå er gitt ut. Informasjonsarbeidet vil fortsette, i første omgang nå med informasjonsmøter om handlingsplanene for den enkelte avdeling. Det er også viktig å hente informasjon fra de POC-medlemmer som er på den enkelte avdeling.

Egil T. Pedersen

Eitt av uhella siste kvartal skjedde på stillaset ved støyping av tunnelmunninga i nordenden av det nye løpet på Eidsvågstunnelane. (Foto: Erling Grønsdal).



Arbeidsulykker og fråvær i vegvesenets vegarbeidsdrift ligg generelt på eit lågare nivå enn i det private arbeidsliv/anleggsmiljø.

Likevel må det seiast at vegvesenets ulykkestal er for høge og at det må vera ei målsetjing å redusera desse.

Vegarbeidsdrifta i Hordaland har den tvilsomme æra å vera med på å heva gjennomsnittstala i vegvesenets ulykkestatistikk, og dette er ein posisjon som vi ikkje kan vera nøgde med av fleire årsaker:

FELTTOG MOT ARBEIDSULUKKER – 4 ÅRIG HANDLINGSPLAN VEDTEKEN AV AMU

Tragedie

- Ei arbeidsulykke er i mange tilfelle ein tragedie for den som vert råka, for familie, arbeidskamerater og nærmiljøet.
- Ei arbeidsulykke koster pengar, både for den einskilde, vegvesenet og for samfunnet.
- Ulykke grunna tankeløyse eller aktløyse kan føra til eit unødvendig byråkratisk regelverk, som den einskilde arbeidstaker i sitt daglege arbeid føler som ei tvangstrøye, og som går ut over trivselen på arbeidsplassen.

Løfta i flokk

Dei siste åra har vi hatt fleire alvorlege ulykker i Hordaland, også ei svært trist dødsulykke, som skulle motivera oss til å ta opp kampen for å endra den nega-

tive statistikken i langt meir positiv retning.

Andre etater/bedrifter har sett seg høge mål på denne sektoren og makta å oppfylla desse, så eg kan ikkje sjå nokon grunn til at vegvesenet i Hordaland skulle vera dårlegare, berre vi løfter i saman!

Menneskeleg svikt

Det som er spesielt for ulykkene i Hordaland er at dei opptrer i nesten alle arbeidsoperasjonar i drifta, og at dei har karakter av menneskeleg svikt. Svært få skademeldingar oppgir feil med teknisk utstyr som årsak. Desse årsakstilhøva gjev det vanskeleg å finna dei rette innfallsvinklane i problemløysingsprosessen, den rette strategien.

Arbeidsmiljøutvalget (AMU) drøfta saka i møte 10. oktober 1987 og ved-

tok at «Arbeidet med å redusera arbeidsulykkene skal prioriterast høgt».

Etter at saka blei drøfta på dei etterfølgjande møta blei det i møte 17. mars 1988 sett ned eit utval som fekk i oppdrag å utarbeida eit forslag til «Handlingsplan for å redusere arbeidsulykker». Forslaget blei lagt fram for AMU i møte 6. april, og vedteke med mindre justeringar.

Hovedmål/Strategi/Framdriftsplan

Handlingsplan, ulykker, skader, definisjonar.

Handlingsplanen tar utgangspunkt i ulykkesfrekvensen på landsbasis i Statens vegvesen i åra 1984 - 86. Medelverdien for landsgjennomsnittet låg på 37. Hordaland hadde i same perioden ein gjennomsnittleg frekvens på 58.

Ei ulykke er ei ukontrollert (uvent) hending. Skadene er følgjene av ulykker.

Når vi i denne handlingsplanen snakkar om ulykker, er det ulykker med personskade med fråvær 1 dag eller meir.

Ulykkesfrekvens = Skader pr. 1000 årsverk

Hovedmål:

Statens vegvesen Hordaland skal i løpet av ein 4-års periode nå ein ulykkesfrekvens på maksimalt 37, d.v.s. innan utgangen av 1991.

Målsettinga byggjer på dei forutsetningar som er nedfelt i «Personalplan i drifta» for tidsrommet 1986 - 93.

VIRKEMIDDEL

1. Avdelingane.

Arbeidet med å redusere arbeidsulykkene er i første rekkje eit avdelingsansvar. Det er liten forskjell i ulykkesfrekvens på dei forskjellige avdelingane/arbeidsplassane/arbeidsoperasjonane. Vi har likevel registrert ein del arbeidsplassar som har høgare ulykkesfrekvens enn gjennomsnittet, og på desse arbeidsplassane må tiltak setjast inn raskt. Trenden syner at årsakene i dei fleste tilfelle er menneskeleg svikt, og sjeldan feil med det tekniske utstyret.

2. Verneomboda.

Vi må starte med å aktivisere verneomboda. Dei må få høgare status - og må få opplæring der det er nødvendig.

3. Samarbeid verneombod/linjeleiing.

Den daglege leiinga og verneomboda må arbeide nærare saman. Verneomboda må koma meir med i styringa. Det må takast omsyn til at linjeleiinga (anleggsstyrar, vegmeister) i dag har eit sterkt arbeidspress.

Delmål

- Det er eit mål å redusere arbeidsulykkene innanfor den enkelte avdeling.
- Verneomboda må aktiviserast. Vi må få eit korps med skolerte verneombod. På spesielle arbeidsplassar kan det vera nødvendig å gje meir opp-

læring. Vi må få valgt verneombod som er interesserte i vernearbeidet. Verneombodet skal medverka til eit forsvarleg arbeidsmiljø.

- Dei faste formennene i vedlikehaldet skal no få opplæring i samband med delegering av oppgaver frå nivå 3 til nivå 4. I denne samanheng må dei også få betre opplæring i vernearbeid. Desse skal ikkje erstatta verneomboda.
- Byggemøta og lagsmøta skal ha eit punkt på dagsorden for vernesaker.

Strategi/Konkrete tiltak

Verneleiaren og hovudverneombodet registrerar kva arbeidsplassar som har høg ulykkesfrekvens. Skademeldingane vil syna kva arbeidsplassar dette er. På desse arbeidsplassane skal det utarbeidast handlingsplan for å redusere ulykkene. I dette arbeidet skal verneleiar, hovedvernombod, verneombod og den daglege leiinga delta. Avdelings/distrikts/seksjonsleiaren må heile tida haldast orientert om arbeidet, og må kunna konsulterast når trongen er til stades.

Før arbeidet med handlingsplanen startar opp, må det informerast på arbeidsplassen om årsaka til dette arbeidet. Det må presiserast at målet ikkje er å finne «syndebukkar», men å få redusert arbeidsulykkene.

Vernerundar skal innførast som ei prøveordning.

Verneleiaren informerer/motiverer verneomboda, arbeidsleiinga og formennene for vernearbeidet.

Framdriftsplan:

29/4-88 Handlingsplanen håndsama i AMU.

1/5-88 J.B. Jensen informerer i bedriftsbladet om handlingsplanen og strategien.

1/5-88 Arbeidet med å laga handlingsplan for 5 arbeidsplassar startar opp.

1/7-88 Ferdig utarbeidd handlingsplan for desse 5 arbeidsplassane.

2 halvår 88 Bør ha fått positiv utvikling

31/12-88 Oppsummering i kvartalsrapporten for kvar avdeling.

1/1-89 Den enkelte avdeling startar arbeidet med å skissera framlegg til arbeidsmål. Avdelingane kan sjølv avgjera om dei vil ta med alle arbeidsplassane no, eller plukke ut ein skilde. Arbeidsmålet skal leggst fram for AMU.

Medio febr. 89

Utarbeida årsrapport når tala for 1988 ligg føre. Langedal og Måge utgir «tryggleikspost».

Utg. av 1 kv. 89

Avdelingane legg fram forslag til arbeidsmål for AMU. Planen må innehalda prognose over måloppnåinga i 4-års perioden.

31/12-89 Positiv utvikling.

31/12-90 Sterk forbetring.

31/12-91 Passering av målet på frekvens 37.

Prøveordning med «vernerundar»

Som vi ser er handlingsplanen mål- og resultatretta, med ein konkret tidsplan.

Strategien byggjer på at vernearbeid er eit linjeansvar, d.v.s. vernearbeidet skal byggjast inn i planleggjinga og i det daglege arbeidet.

Det synest naturleg å ta fatt i dei arbeidsplassar der det er registrert flest arbeidsulykker/nestenukkjer, og få utarbeidd handlingsplanar her.

Omgrepet «vernerundar» har gitt gode resultat ved mange arbeidsplassar. Desse skal no takast i bruk som ei prøveordning i Hordaland. Ansvar for gjennomføringa av vernerunden ligg hos arbeidsleiinga, d.v.s. anleggsleiar/vegmeister. I prinsippet blir det gjennomført regelmessige rundar på anlegget/distriktet der arbeidsleiing og representantar for arbeidstakarane tek del. Fårlege tilhøve blir notert og utbetra/fjerna.

Det skal fokuserast meir på verneomboda. Desse skal i større grad aktiviserast/skolerast og få høgare status i sitt arbeid. Det må leggjast større vekt på å få verneombod som er interessert i vernearbeid.

Målet må vera ingen ulykker

Er det store nok ambisjonar i målsetjinga?

Somme vil seia nei, andre vil seia at vi ikkje har tid til å driva med dette på toppen av alt det andre vi har å gjera. Utvalet og seinare AMU, drøfta dette spørsmålet grundig. Konklusjonen var lett å trekkja; Det var full semje om målsetjinga, og det er ingen grunn til å stoppa opp ved ein ulykkesfrekvens på 37, målet på sikt må vera 0!

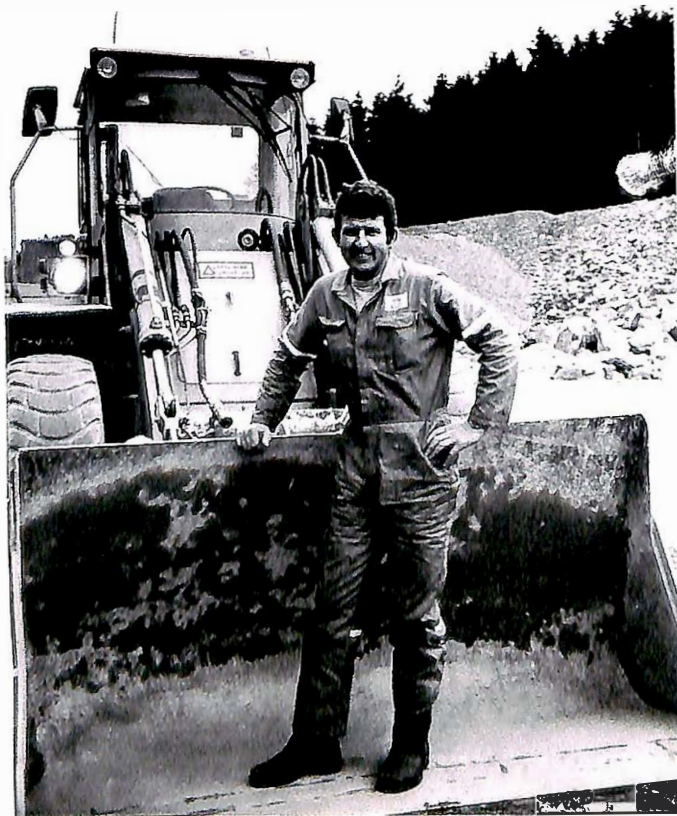
Jann B. Jensen
Driftssjef

Dei tilsette i Vegvesenet fekk prøva seg på 4 ulike maskiner. Her er det grave-maskina som er i sving på «eksamensfeltet» i Rådalen. (Foto: Erling Grønsdal.)



NYTTIG FAGPRØVE I MASKINKØYRING

Oddvar Selje frå Voss ser fagprøva som eit høve til å skaffa seg breiare arbeidsgrunnlag i Vegvesent. (Foto: Erling Grønsdal.)



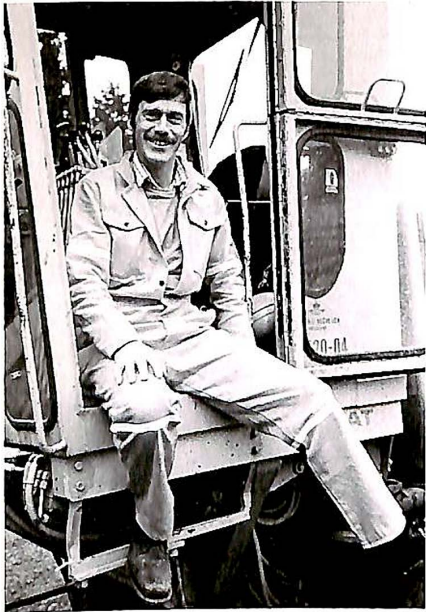
- Eg driv til dagleg med sprenging, boring og grøfting på Bolstadanlegget. Då tilbodet kom om fagprøvekurset for maskinkøyring, såg eg det som eit grunnlag for å få fleire bein å stå på, seier Oddvar Selje frå Voss til Veg i Vest. Saman med 54 andre vegarbeidarar har han i vår vore igjennom både den teoretiske og praktiske fagprøva.

Selje har 10 års erfaring frå Statens Vegvesen i Hordaland, men har vore yekke frå maskinkøyring ei tid. Under den praktiske prøva i Rådalen nyleg fekk han testa seg i nye maskiner. Veg i Vest fann Selje i full sving med ein Volvo BM 4300 hjullastar, i ferd med å leggja masse på ein av dei mange vegane i området, som fekk ei ekstra oppussing dei dagane fagprøva pågjekk.

Maskinutvikling

- Her får du ikkje velja kva maskin du skal prøva deg på, seier Selje, og sen-

STRENGE KRAV



Knut Iden frå Holsnøy kjende seg heime i veghøvelen, ei maskin han køyrer til dagleg på vegane i Nordhordland. (Foto: Erling Grønsdal).

der eit blick til ein cat-maskin like ved, som han sjølv har taket på frå tidlegare praksis. Volvo 4300 har eit rikare register av instrument. Maskinene har utvikla seg sidan eg sat i forarhuset. Det er litt av kvart å lera, seier han.

- Også i teorien?

- Ja, men det vart kanhende litt i meste laget av stoff på det helgakurset vi fekk. Elles har vi sjølvsagt fått innblikk i mange detaljar. Ting som du kanhende ikkje møter til dagleg ute på anlegg, seier Oddvar Selje til slutt.

På heimebane

Knut Iden kom frå Holsnøy til Rådalen for å ta den praktiske prøva, men kjende seg likevel på heimebane. Vi møtte han på veghøvelen, ei maskin han må reknast som fullbefaren på. Femtens års erfaring frå Vegvesenet, med veghøvel som spesialfelt, skulle vera eit godt grunnlag for å greia fagprøva. Sensor var då og full av lovord om køyringa hans.

- Å køyra veghøvel er berre eit spørsmål om øving, seier Iden. Den teoretiske delen av fagprøva gjev maskinkøyrarane eit teoretisk grunnlag for den daglege jobben.

Iden er elles godt nøgd med lærarkreftene og undervisningsopplegget for kurset.

- Vi set strenge krav til fagprøva for maskinkøyrarar, seier Harald Søvik til Veg i Vest. Har er til dagleg hovudlærer ved anleggsmaskinavdelinga på Os yrkesskule, og inngår i sensortrioen for prøva, saman med entreprenør Rune Fyllingen i Fyllingen maskinstasjon og maskinkøyrar Erik Kolve hjå entreprenør O. L. Kyte på Voss.

- Kven avgjer kva krav som skal gjelda?

- Prøvenemnda for Hordaland har lagt seg på ein viss praksis. Men rettesnora er dei gjeldande prøveföresegnene. Kvar av dei fem maskinene kandidatane skal prøve seg på, er omtalt i föresegnene med eit stykke arbeid. Det skal arbeidast etter oppgjevne høgder og stikk.

Krava aukar

Kvar kandidat skal prøve seg på to maskiner, eventuelt tre, dersom vi meiner at prestasjonane er for dårlege for dei to første. Maskinene det gjeld er hjullastar, gravemaskin, veghøvel, traktorgravar over 6 tonn og bulldosar.

- Vil det verta eit krav til ein maskinkøyrar at han har fagbrev?

- Vi ser iallfall klare tendensar til dette i dei stillingslysingane som kjem no. Arbeidsgjevarane vel heller ein søkjar med fagbrev framfor ein som er utan dette papiret.

Ikkje alle greier prøva

- Er strykprosenten stor mellom dei 55 frå Vegvesenet?

- Han ligg på kring 30 prosent. Det ser ut til at teori og praksis er om lag like vanskeleg. Det er iallfall ikkje nokon stor skilnad mellom dei to prøvene når det gjeld talet på stryk, seier Søvik, som legg til at det blir høve til å gå opp til prøva på nytt seinare.

- Kva er årsaka til at såpass mange ikkje greier prøva?

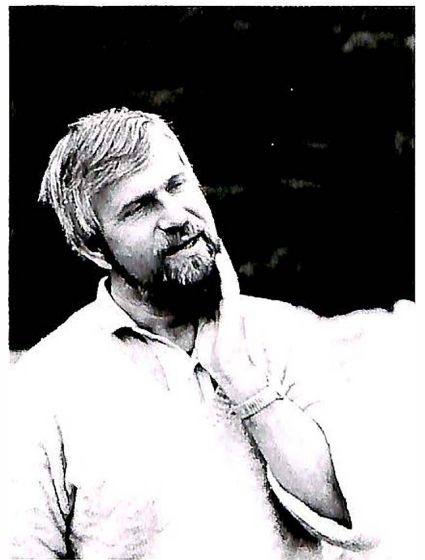
- Fleire har hatt arbeid på gamle

maskiner før. Sjølv om dei har ei maskin i det daglege arbeidet som dei kjenner seg stø på, kan dette verka annleis når dei skal prøva ei anna maskin under fagprøva. Når det blir vanskeleg å køyra ei maskin dei meinte dei skulle meistra godt, går dette utover innsatsen på fleire maskiner.

Teknisk utvikling

- Er det skilnad på prestasjonane mellom maskintypene?

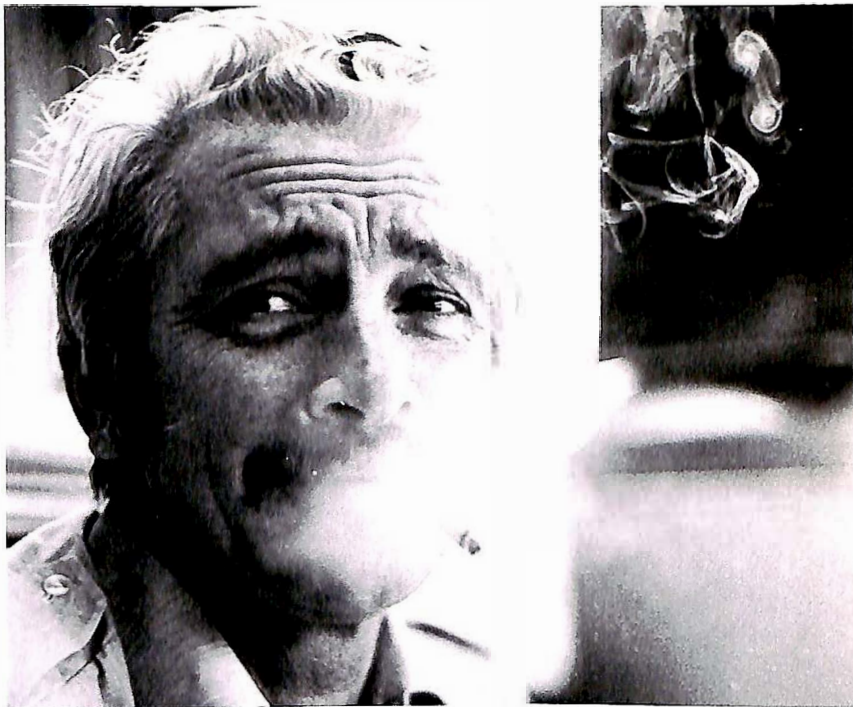
- Når det gjeld gravemaskiner ser det ut for at Vegvesenet sine folk er mest vande med forgravar, medan vi her på feltet let dei prøva seg på bakgravar. Den tekniske utviklinga frå 4 til 2 spaker på gravemaskina er elles noko som ser ut til å vera litt uvand for somme kandidatar. Det har vore store endringar i maskinparken dei siste 10-15 åra, og ein lyt følgja med i dette skal ein kunne passera fagprøva, seier Søvik, som meiner veghøvelen er ei maskin som skil dei duglege frå dei mindre efarne maskinkøyrarane.



Den tekniske utviklinga i maskinparken har vore stor dei siste 10-15 åra, seier hovudlærer Harald Søvik ved anleggsmaskinavdelinga på Os Yrkesskule, ein av sensorane under fagprøva i Rådalen nyleg. (Foto: Erling Grønsdal).

Det blir restriksjonar på røyking frå 1. juli. (Foto: Erling Grønsdal).

Vegvesenet blir røykfritt 1. juli. Det er iallfall utgangspunktet for dei vedtaka som er gjort i arbeidsmiljøutval og leiarmøte, etter at dei tilsette har gjort synet sitt til å kjenne gjennom spørjeundersøkinga om røyking og røykeforbod. Det vert frå nemnde dato innført røykeforbod ved fellesbygget på Spelhaugen, med høve til å røyke på einmannskontor der publikum ikkje har tilgjenge. I kantina blir det slutt på å ta seg ein røyk etter brødiskivene.



Fellesbygget erklært som «røykfri sone»

Same praksis skal følgjast ved kantiner og spisebrakker i utedrifta, i utgangspunktet. Men der er det gjort opning for røykarane i inntil halvparten av lokalet, når dei to sonene er fysisk skilde frå kvarandre.

Elles gjeld alminneleg forbod mot tobakksrøyking i kontor og bilar i utedrifta, der 2 eller fleire arbeidstakarar er samla.

Nytt rom ved kantina

I vedtaket frå leiarmøtet heiter det at det kan bli installert røykerom der trongen er til stades. Bedriftslege Jostein Waage, som har gjennomført spørreundersøkinga om emnet, seier til Veg i Vest at det truleg vil bli innreia eit rom for røykarar i tilknytning til kantina i fellesbygget.

Han viser elles til grundig dokumentasjon for at fleirtalet mellom dei tilsette i etaten er imot røyking i fellesrom.

Granskinga syner at 57,1 prosent av dei tilsette i fellesbygget ønsker røykfri kantine eller totalforbod mot tobakksrøyking. Motstanden mot kantinerøyking er endå sterkare mellom utearbeidande.

Gledeleg nedgang i røyking

- Undersøkinga har vel også kartlagt kor mange det er som røyker i etaten?

- Vi har fått inn 432 skjema. Svarprosenten varierer, frå 67,4 prosent i fellesbygget - til berre 15 svar frå biltilsynstasjonane i distrikta. Likevel må vi kunne slå fast at undersøkinga viser gledelege tal. 146 av svara er frå tilsette som røyker, det vil seie 33,8 prosent.

Siste undersøking av røykevaner i vegvesenet var gjort for to år sidan. Då viste statistikken at kring 46 prosent av dei tilsette røykte. Vi har med andre ord komne ned i underkant av gjennomsnittstalet på landsplan, og har såleis nådd målet vi sette oss for to år sidan, seier Waage. I fellesbygget er røykeprosent på 28, som er vesentleg under talet for 1986.

Talmaterialet

- Inneheld dei avdelingsvise tala interessante opplysningar?

- Vi ser mellom anna at motstanden mot kantinerøyking er sterkare på biltilsynet enn på vegkontoret. Ved biltilsynet ønsker 64,5 prosent forbod mot røyking i kantina, mens det på vegkontoret er 55,5 prosent som seier nei til tobakksrøyking under spisepausen.

I fellesbygget er det elles 28 prosent av røykarane som ønsker å sleppe tobakksrøyken i kantina.

Større motstand ute enn inne

- Du har også avdelingsvis oversikt over stemninga?

- Vi har sortert svara fra tilsette i anlegg, vedlikehald og maskin, og delt

Ja, eg vil vera med på røykeavvenningskurs.

Namn _____

Avd./arbeidsstad _____

Tlf. arb. _____ priv. _____

(Leverast/sendast til bedriftslegekontoret)

VIDEO OM KYSTSTAMVEGEN

dei på kontorphersonale og utearbeidande. Gjennomgåande er det større motstand mot røyking blant dei som er ute enn ved kontorphersonalet.

Mellom utearbeidarane på anlegg ønsker 65,1 prosent røykfri spisebrakke, medan 43,5 prosent av dei innarbeidande har eit slikt ønske.

På vedlikehald ønsker heile 70 prosent ute å forby røyking på spiseromma, medan 52,3 prosent av kollegene på kontoret har same synet på dette.

I maskinavdelinga seier 66,7 prosent ute nei til kantinerøyking. Her er motstanden endå høgare ved kontora på vegsentrallane, der 68,4 prosent vil ha matpausen i fred for tobakksrøyk, fortel bedriftslege Jostein Waage.

Ei vanesak

- Har det kome sterke reaksjonar mot vedtaket frå røykarhald?

- Reaksjonar har kome, svarar Waage diplomatisk, utan at han ser grunn til å referere desse. Han ser det heile som ei vanesak, og trur ikkje det skal vera vanskeleg å få gjennomført dei nye restriksjonane mot røyking i Vegvesenet. Han trur vedtaka vil føra med seg at røykarane tenner sigarett eller pipe litt sjeldnare, utan at dei tenkjer meir over det. I så fall har vi oppnådd ein del av føremålet med tiltaka.

- Kva med bitilsynet, der publikumstilstrøyminga er stor?

- Eg trur at det heile vil verke sjølvkontrollerande der også. Skilta om røykeforbod vil vera godt synlege for alle. Lova vil etter kvart bli alminneleg kjend mellom publikum. Ikkje-røykarar vil nok påtale overtramp, trur Waage.

Avvenningskurs

- Korleis blir vedtaket fylgd opp?

- Bedriftslegekontoret sender skilt som fortel om røykeforbodet ut til alle avdelingar. Arbeidsleiinga har ansvaret for å få desse skilta på plass.

- Elles reknar vi med at trongen for avvenningskurs vil melda seg med forny styrke når restriksjonane blir innført. Det er absolutt aktuelt å skipa til slike kurs. Vi har alt vore i kontakt med fagfolk på slike avvenningskurs for røykarar. Kurset vil bli halde i Bergen, og er ope for alle, både utedrifta og kontor-medarbeidarar. Dei som er interessert i kurset kan venda seg til Anne Marie Måge eller meg, seier Jostein Waage.



Robert Davidsen og Sissel Husby i Norsk Media Senter A/S i Bergen har hatt ansvaret for videofilmen om kyststamvegen.

Eit nytt hjelpemiddel er laga for å informera om Kyststamvegen. Det er tale om ein videofilm på 21 minutt, som kyststamvegutvalet har ansvaret for. Dei aller fleste opptaka er gjort i år, og filmen legg vekt på den breie interessa for eit fast vegsamband på tvers av vestlandsfjordane.

Næringslivet sine mange argument for betre kommunikasjonar langs Vestlandet står sentralt. Video-filmen er laga som ein reportasje om Kyststamvegen, der målsmenn for ulike bransjar står fram med sine grunnar for å støtte planane.

Har venta 15 år

Vestlandet sin strategiske posisjon når det gjeld havbruk og oljeverksemd blir trekt fram. Sjefen på Raffinor har venta 15 år på Salhusbrua, seier han, og er glad for at klarsignal for bygging av brua no er gjeve.

Også dei tradisjonelle modernæringsringane ser med optimisme på Kyststamvegen. Både for skogbruket, frukt og grønnsakomsetnaden og

for meieribruket på Vestlandet har betre vegsamband mykje å seia.

«Ryggrada i vegsystemet i Vest-Norge»

Transportnærings og reiselivet har heller ikkje vanskar med å finna fram argumenta som talar for ei betre sambinding av vestlandsfylka.

Tekniske løysingar på dei utfordrande fjordkryssingane er med i filmen. Likeeins positive toner frå landets største finansinstitusjon.

Videoen er meint å vera eit hjelpemiddel ved marknadsføring av kyststamvegen. Med dette som utgangspunkt har ein vald å lansera kyststamveg-ideen under slagordet «Kyststamvegen - ryggrada i vegsystemet i Vest-Norge».



VÅR EINASTE OPPSYNS- MANN FRÅ GAMBIA

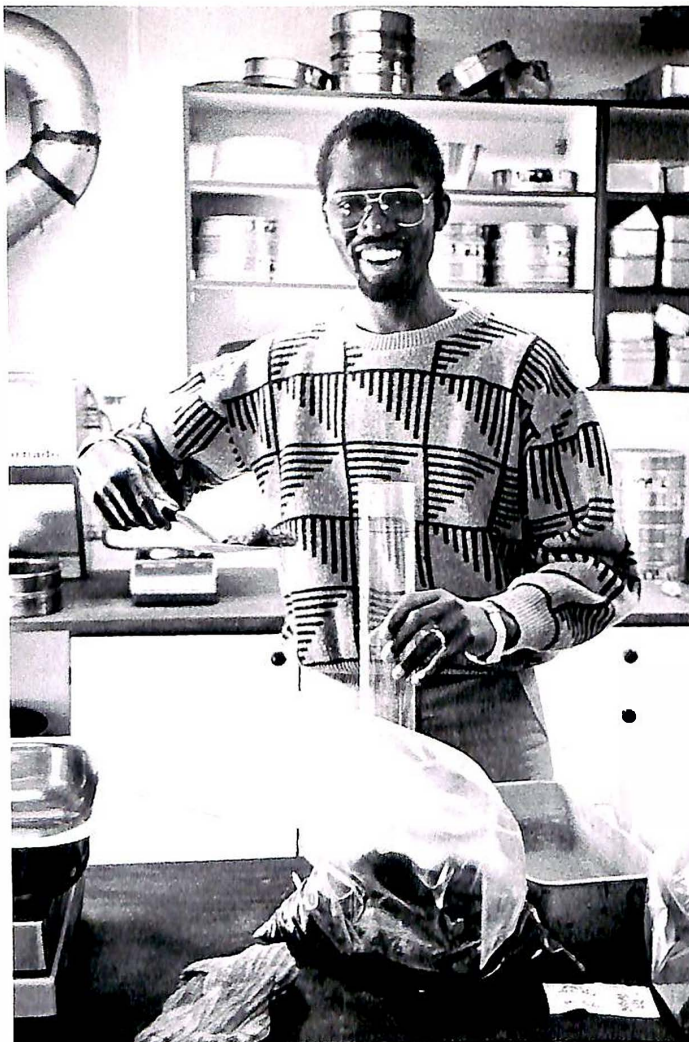
Staben ved Hordaland Vegkontor får eit stadig meir internasjonalt snitt. Ingeniørar frå andre industriland er i fleirtal mellom utlendingane i etaten. Den einaste afrikaren, førebels, er oppsynsmann Momodou Jobareth frå Gambia, som er tilsett ved distriktlaboratoriet.

- Heime er det uråd å skaffa seg høgare utdanning utover gymnasnivå. Eg drog difor til Norge i 1979, og fekk plass ved Manger Følkehøgskule. Seinare vart det vidaregåande skule i Kvinnherad, før eg kom inn på den tekniske fagskulen i Porsgrunn. Etter studier ved Agder Ingeniørhøgskule i Grimstad, bar det så til Bergen, der eg arbeidde ei tid ved Bergen Byggmontasje, før eg seint i fjor vart tilsett ved Hordaland Vegkontor, fortel Momodou til Veg i Vest.

Kvalitetskontroll

- Kva er oppgåvene dine på vegkontoret?

- Kvalitetskontroll på nyanlegg, frå fyrste massefylling til toppdekket. Eg dreg ut på anlegga og tek stikkprøver. Desse vert analyserte, og rapport vert skriven. I rapportarbeidet har vi god hjelp av EDB.



Oppsynsmann Momodou Jobareth med prøver som skal analyserast på laboratoriet. (Foto: Erling Grønsdal).

- Går det greit med norsken?
- Eg har iallfall ingen vanskar med kommunikasjonen. Alle rapportane skriv eg på norsk, strekar han under, oppsynsmannen frå Vest-Afrika.

Godt miljø

- Trivest du på vegkontoret?
- Ja, eg synest arbeidsmiljøet er bra, og samarbeidet med kollegene går fint. Eg kunne seinare godt tenke meg å prøve meg ved plan- eller anleggsavdelinga, for variasjonen si skull.
- Kva med vegvesenet i Gambia?
- Det har vore organisert på same vis som i t.d. England og Canada. Men Det internasjonale pengefondet (IMF) har no sett i verk eit prøveprosjekt i Gambia, som gjev vegvesenet i landet ein kontrollfunksjon, medan private entreprenørar skal stå for vegbygginga.
Også norske entreprenørar er re-

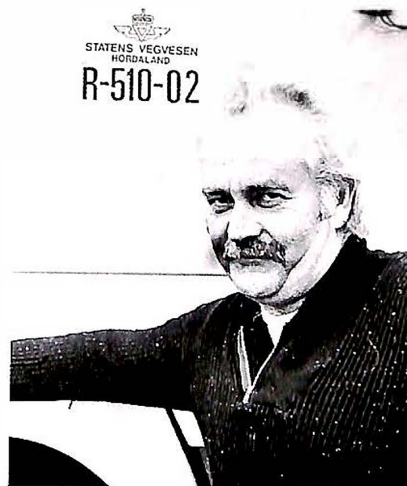
presenterte i landet. F. Selmer driv veg- og kaibygging, medan Arne Sande byggjer bustader. Også Astrup Høyer er i gang med utbyggingsopp-gåver i Gambia.

Afrikansk forening

- Har du sjølv planar om å vende at-tende til Gambia?
- På lengre sikt, kanhende, seier Momodou, og let oss forstå at han ikkje er heilt nøgd med dei rådande politiske tilhøva i heimlandet.
- Har du elles funne deg tilrette i Bergen?
- Ja. Her er mange likesinna, og vi treffes mellom anna i den afrikanske studentforeninga. Eg var formann ei tid, og er no nestformann i foreninga.
Fram til i fjor spelte Momodou aktiv basket- og volleyball i Viking. No reknar 33-åringen seg helst som moshonist.

Svenske med kjempekrefter

STATENS VEGVESEN
HORDALAND
R-510-02



Harald Norvik er fast førar på kranbilen. (Foto: Erling Grønsdal).

Tunge løft og enkel navigering. Det er stikkord for den kombinerte kranbilen og trekkvogna til Statens Vegvesen Hordaland. Volvo F12 er namnet, og med krana kan den løfte det som stort sett er aktuelt å flytta innan vegsektoren. Med korg fungerer krana også framifrå som arbeidsplass under t.d. fjellrensing og støyping. - Med denne maskina har vi betre konkurranseevna til Vegvesenet når det skal reknast på eigenregikkalkylar, seier Alf Botnevik ved vegsentralen i Rådal, der kranbilen er stasjonert.

Krana har ei løfteevne på 26 tonn/meter. Løftearmen har ei rekkjevidde på 16 meter. Det høyrer hengar til bilen, som er mykje nytta til transport av tungt utstyr. Samla investering er på 1,6 mill. kr.

oppdrag der god oversikt er viktig, seier Alf Botnevik til Veg i Vest.

Kranbilen kan ta alle aktuelle løft i vegsektoren, med ei løfteevne på 26 tonn/meter. Til venstre Harald Norvik. (Foto: Erling Grønsdal).

Erstattar mobilkraner

- Med ei såpass påkosta kranbil i maskinparken er vi opptekne av høg utnyttingsgrad. Vi vil difor gjerne marknadsføre tilbodet vårt betre. Vi ser ei rekkje aktuelle oppdrag for bilen. Til støyping og fjellrensk på veganlegg blir det i dag for ein stor del nytta private mobilkraner. Vår Volvo F12 vil kunne gjera same jobben, seier Botnevik, som også vil dra fram føraren av kranbilen, Harald Norvik.

Han er fast stasjonert på denne maskina, og er ein dugeleg fagmann på sitt felt.

Botnevik understrekar elles at det ikkje er sett opp fastlagt arbeidsplan for bruk av maskina, slik at den vil vera tilgjengeleg på kort varsel, også på meir langvarige oppdrag.

Treffsikker fjernstyring

- Tekniske finessar ved kranbilen?

- Krana kan manøvrerast med fjernstyring. Ved hjelp av ein liten boks kan føraren stå på den mest høvelege plassen og styra hivet. Dette er mellom anna svært viktig ved støypeoppdrag, der betongen skal landast heilt presis, og ved andre



KONDISFANTOMET FRA SKJOLD OG BJØRGUM

Svein Lyngsgård kjører veghøvel i Indre distrikt, og flakker mye rundt på grøfteskjæring og flatlapping på denne tiden av året, blant annet i Hardanger. Men når arbeidsdagen er over og han er vel hjemme på Bjørgum, hender det ofte at Lyngsgård setter kursen for Hardangerfjorden igjen. På sykkel!

Vegarbeideren, som opprinnelig kommer fra Skjold i Fana, er en av disse kondisjonsfantomene, på helårsbasis. Om vinteren er det turrenn på ski og sommerstid er det sykling og maraton. Han er en av de få som innehar det såkalte SAFSIT-trofeet, etter å ha gjennomført det 9 mil lange Grenaderløpet på ski, sykkelrittet Trondheim-Oslo og Drammen maraton - i løpet av ett år.

Avdeling for sprøe tiltak

- SAFSIT står for «Sturlas avdeling for sprøe tiltak og andre innfall», forteller Lyngsgård til Veg i Vest. Det er idrettslaget Sturla i Drammen som står bak denne utmerkelsen for spesielt allsidige idrettsutøvere.

- Det høres jo litt sprøtt ut, også?

- Det er iallfall noe av det tøffeste du kan være med på her i landet, ved siden av triatlon, som består av landevegssykling, maraton og langdistansesvømming - på en dag.

- Der ligger vel mye trening bak en slik prestasjon?

- Mye trening og mye tid. Opp til 20 timers sykling i uken gjennomførte vi før vi starter på den store styrkeprøven fra Trondheim til Oslo. Vi er tre karer på Voss som er



Svein Lyngsgård kjører til daglig veghøvel for Vegvesenet i Indre distrikt. Men på fritiden farer han langs vegene i et helt annet tempo. (Foto: Erling Grønsdal).

sammen om disse utskielene. Det ble 250 mil på sykkelsetet før vi stilte til start.

Et nytt liv på Voss

Svein Lyngsgård forteller at han slett ikke er født med ski på beina. - Før jeg flyttet til Voss for 8 år siden visste jeg knapt hvordan et par ski så ut, betror han Veg i Vest. Men her havnet jeg midt oppi tjukkeste skiskyttermiljøet på Bjørgum, og det gikk ikke lenge før jeg var klar til start i mitt første Ørnar-renn.

Samtidig stumpet den tidligere storrøykeren sneipen for aller siste gang. - Det har vært en forutsetning for å kunne drive det såpass langt i kondisjonsidretter, mener han.

- Kostholdet er også viktig?

- Veldig viktig. Mye fibermat inngår i den daglige føden. Særlig før lange løp er det vesentlig å få i seg godt med karbonhydrater. Skal jeg

løpe maraton går det mye på brødmat i tiden før start.

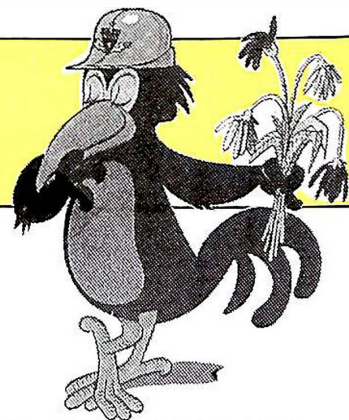
Sprinter også

Selv om det er de lange løp og seige tak som utgjør hoveddelen av Svein Lyngsgårds idrettslige aktiviteter, sier han ikke nei takk til de kortere distansene heller. Og stort kortere enn 100 meter sprint går det ikke an å løpe. Svein sprang første-etappen på Vossar sitt lag under veteran-NM i 1000 meter stafett siste året. Personlig rekord på sprintdistansen er 12.0.

God fysisk form gir overskudd. Ikke minst til det daglige arbeid. Vi vil anta at lange kveldsturer med sykkel, langrennski eller joggesko viser igjen når Svein Lyngsgård f.eks. skjærer grøfter mellom Bruravik og Ulvik eller sørger for snøskraping i Eksingedalen og Modalen.

Planene er iallfall at SAFTSIT-trofeet skal hentes også neste år, dersom alt klaffer.

PERSONALNYTT



Nytilsette i vegarbeidsdrifta

Jan Bakke	mek.fag	Rådal	03.88
Tom Solemdal	mek.fag	Rådal	03.88
Paul J. Hjelle	mask/mek	Rådal	04.88
Magnar S. Birkeland	mask/mek	Rådal	05.88

Slutta i vegarbeidsdrifta

Eva Indrefjord

Nye i oppsynet

Trond Vindenes

Slutta i oppsynet

Andreas Østlund

Nytilsette vegkontor - biltilsyn

Jan Ove Bjørge	kontrolling.	anlegg
Helge Giljarhus	kontrolling.	anlegg
Per Morten Nordborn	førstekonsulent	adm.avd.
Kristian Rognskog	ingeniør	biltilsynet
Karstein Berg	ingeniør	biltilsynet
Johan Klungland	ingeniør	biltilsynet
Trond Haugen	ingeniør	biltilsynet
Jan Sverre Aasbø	inspektør	biltilsynet

Slutta vegkontor

Bjørn Erik Johannessen

Jørgen Steensæth

50-ÅRS DAGAR

Normann Sleire	25. juli
Jens Tveit Aga	29. juli
Arne Hilton	9. august
Milfrid Knoph	13. august
Johan Rokne	20. september
Magne Tveita	28. september

60-ÅRS DAGAR

Halldor Fjellskål	13. juli
Halvorine Røsdal	7. september

Pensjonistar

Nils Myrliid
Ingebrigt Tufta

TAKK

for helsing og gåve i samband med
50 - årsdagen min.
Lars Oliver Bø

Mange takk

for gåva og helsinga egg fekk på 50-
årsdagen min.
Gerhard Børnes

Takk til

kolleger på søre innfartsåre, kokkene
og brakkelaget på Hop, for blomer
og helsingar dei sende meg då eg var
sjuk.

Gunnvald Søreide

Tusen takk

for flott gave i anledning min
60-årsdag.
Olav Skår

Hjerteleg takk

for helsing og gåve til 50-årsdagen
min.

Lars Kleppe

Takk for

oppmerksomheten ved 50-årsdagen
min.

Ottar Nåmdal, Ulven

Takk for

gåva på 60-årsdagen min.
Birger Eigestad, Røldal

Hjerteleg takk

for gåva og overraskande besøk på
40-årsdagen min.

Terje Totland



Vegkontorets sprekeste ungar fyller 40 år

Denne lille tassen er blitt større
med årene,
fremdeles liker han å bli strøket
med hårene.

Body-building liker han godt,
det er derfor han holder seg
innmari flott.

Pikenes Jens, men enda frank
og fri,
vi har alle prøvd å få han litt
på gli.

Unge jenter! Prøv dere her,
så kanskje det lykkes for noen
og enhver.

Hjertelig til lykke med dagen 15.
juni,

Odd Magnus!

Hilsen jentene på
regnskap.

MASSEKORSBÅND

VEGDIREKTORATET
BIBLIOTEKET
PB 6390 ETTERSTAD
Ø604 ØSLO 8

RETURADRESSE:
Statens Vegvesen
Hordaland vegkontor
Postboks 3645
5033 Fyllingsdalen

NESTE NUMMER KJEM 15/9

