



# VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN HORDALAND



NR. 3 - 15. SEPTEMBER 1988 - ÅRGANG 12



Nr. 3 - 1988  
Årgang 12

#### REDAKTØR:

Per Steffen Myhren

#### REDAKSJONSRAÐ:

Josef Martinsen  
Oddbjørn Lynghammer  
Finn Guldbbrandsøy  
Carlo Jacobsen  
Helge Haukeland

Opplag: 2.500

#### UTGJEVAR:

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

#### Framsdebilete:

Bergensbana og stamvegen  
Bergen-Oslo kjem side om  
side ved Vassenden, mellom  
Evanger og Bolstadøyri.  
(Foto: Erling Grønsdal)

#### Baksdebilete:

Stor stemning og treffande  
replikkar då nordre  
innfartsåre i Bergen blei  
offisielt opna. Frå venstre  
vegsjef Josef Martinsen,  
vegdirektør Eskild Jensen,  
ordførar Arne Næss og  
kommunaldirektør Mikal  
Grindheim. (Foto: Erling  
Grønsdal)

Redaksjonelt arbeid:  
Publicity Vest A/S

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

Ettertrykk av illustrasjonar  
er ikkje tillatt utan  
samtykke frå Hordaland  
Vegkontor

## Redaktøren har ordet

Statens vegvesen Hordaland er ein stor produsent når det gjeld vegvedlikehald, veganlegg, vegplanar, bilkontrollar, førerprøver og ord. Det er det siste eg har lyst til å skrive litt om.

Vi sender dagleg ut hundrevis med brev, nesten dagleg har vi annonsar i dei fleste avisene i fylket og vi set opp skilt med namn og med opplysningar. På ein måte er dette vårt ansikt ut mot publikum. - våre kundar - som dei heiter i dagens språk.

Korleis er så denne delen av vårt image (for å bruke eit anna nyord)?

Ikkje så altfor bra trur eg. Svært få ser ut til å vere fornøgd med skrivemåten vi brukar på tunnelnamn, bergensarane ser raudt dersom Troldhaugen manglar d og i Sveio likar dei ikkje at Valestrand kyrkje vert til Valestrand kirke.

Vi bør spandere på oss ei form for «korrekturlesing» av slike skilt før dei vert hengt opp for eit kritisk publikum.

Når det gjeld annonsar og andre lysingar så ligg vi ikkje så dårleg til, her følgjer vi iallfall mållova (stort sett) -og det er slett ikkje alle statsinstitusjonar som gjer det.

Kva så med alle dei breva vi pøser ut over einskildpersonar, - firma, institusjonar og offentlege instansar? Ein titt i dei såkalla «røkopiane» viser at det er blanda drops. Det viser m.a. at når kvar sakshandsamar sit og lagar brev ved kvar sin EDB-terminal, uten at ein person i den sentrale skrivetenesta har fått luka vekk dei verste brølarane, ja då er det fristande for både «gamle» lærarar og andre å ta fram raudblyanten.

Det vi treng er å lære oss å skrive eit godt, enkelt og forståeleg norsk. Hadde vi i tillegg fått betra kunnskapane og ikkje minst motivasjonen til å skrive nynorsk, ja då kunne vi kanskje ein dag våge å sjå Mållova i auge med godt samvit.

Lat oss utvide innhaldet i omgrepet «tekstbehandling» til å femne om form og innhald i tillegg til teknikk og lure måtar å lage margar og fine overskrifter.

Det er haust og kurstid- så sett igang.

Per Steffen Myhren

## INNHALD

	Side
Steinfallingar gir fastlandsveg.....	4
Til Oppland for å byggja tunnel .....	5
God jobb i eigenregi.....	6
Vegopningar i Bergen og Sveio .....	8
Grundig opplæring i biltilsynet.....	13
Reportasje frå anlegget Bulken-Dale .....	16
Nytt frå fotballfronten.....	22
Kurs for tilsette i maskinavdelinga .....	24
Eksamen for fagprøvekandidatar.....	26
Skiltmakaren i Rådal.....	29
Frå Myking til VM i Luxembourg.....	30

# VEGSJEFEN HAR ORDET



## Alvorleg for Hordaland

Vi har vore i gjennom ein ny revisjon av Norsk Veg- og vegtrafikkplan. Kommunane har prioritert, og vegkonseptet har utarbeid nødvendig materiale å kome med framlegg for samferdselsstyret, og i tur og orden har saka vore igjennom samferdselsstyret, fylkesutvalet og fylkestinget.

I høve til ferdsele er rammene altfor små, og på toppen av det heile går det hardnakka rykter om ytterligere nedskjeringar både av vegplanrammene og budsjettet for 1989.

### Ferdsla aukar

For Hordaland fylke og ikkje minst for Bergen, er dette meir alvorleg enn for resten av landet. Grunnen er at vegstandarden og vegkapasiteten er lågare hjå oss enn i andre fylker. I tillegg aukar ferdsla på vegane våre meir enn ellers i landet. Spesielt er dette tilfelle på kyststamveggen i Hordaland.

Når dei statlege løyvingane går sterkt ned, burde vi rappa opp utbygginga av bompengeprojekta. Men kva skjer? Salhusbrua er blitt utsett gang etter gang og til og med lokale politikarar snakkar om å utsetje bygginga av

Askoybrua. Både desse bruene må stå ferdig i 1993 dersom ikkje trafikken skal bryta saman på ferjeterminalane.

Enno har vi ikkje fått stadfest reguleringsplanen på søndre innfartsåre mellom Edv. Griegsveg og Fjosanger. Tunnelen gjennom Ulriken og Fløentråsean er utsett i tid.

### Sats på kollektivtrafikken!

Men noko er då gjort. Med Bergen kommune sin innsats på nordre innfartsåre har vi kunna flytte 20.000 bilar i døgnet frå sentrumsgatene og inn i Floyfjellet. Det merkar vi godt i sentrum.

Tida er no inne til å prioritera kollektivtrafikken i sentrum når gjennomgangstrafikken er borte. La oss no verkeleg prioritera kollektivtrafikken og ikkje berre snakka om det. Dermed oppnår vi også større fleksibilitet når vi til visse tider må stenga Floyfjellstunnelane for nødvendig vedlikehald. Vi må ikkje leggja opp til ein gattebruksplan i Bergen sentrum som skaper trafikkaos den dagen vi må stenga Floyfjellstunnelane.

### Treng meir bompengar

Vi har no fått eit lite pusterom i Bergen sentrum og på nordre innfartsåre, men ganske snart vil vi få store trafikkavviklingsproblem i Åsane.

På søndre innfartsåre vil vi flytta trafikkorkane når vi i desember opnar sjolina. Reisetida vil bli litt kortare, men stor betring blir det ikkje før vi får auka kapasiteten på strekninga Fjosanger - Edv. Griegsveg og mellom Soråskrysser og Rådalskrysser.

Alle som trafikkerer vestre innfartsåre ser kapasitetsproblema der. Heldigvis er reguleringsplanen der stadfest, med det blir økonomien som set grenser for utbyggingstempoet. Difor er det no nødvendig å heve bompengeraktane i Bergen. Kor stor hevinga skal bli er opp til dei politiske styresmaktene.

### Miljøproblem utan Ulrikstunnel

Eit av dei beste vegprosjekt i landet er tunnel gjennom Ulriken.

Tunnelen vil spare ca. 150.000 vognkilometer om dagen. I tillegg vil vi spare minst 17 ulykker om året, få redusert trafikken både på nordre og søndre innfartsåre og dermed oppnå eit betre miljø. Dette oppnår vi utan særleg store ulemper. Sjølsagt blir det ulemper for nokre få, men eg kjenner ikkje til nokon by som kan få ei innfartsåre like inn til sentrum med så små ulemper.

Det er eit tankekors for meg at miljøforkjemparar går imot Ulrikstunnelen og Fløentråsean. Korleis vil dei redusera miljø- og trafikksikringsproblema f.eks. i Nesttun sentrum, på Danmarks plass eller i Ibsensgate? Vi løyser iallfall ingen problem med å seia nei til utbygging av eit overordna vegnett. Resultatet blir auka transportkostnader på grunn av trafikkproblem og køar, ei vesentleg forverring av miljøet og stadig fleire trafikkulykker.

La oss tenkje konstruktivt. La oss byggja ut innfartsårene til beste for oss alle.

Frå steinfyllinga som skal gje veg mellom Flonæ, i framgrunnen, og Manger, i bakgrunnen. (Foto: Erling Grønsdal).



## Gode røynsler på Lygra - populær veg til Toska

Vegdebatten har gått høgt i Kvinnherad den siste tida. Ikkje berre om Folgefonntunnel eller bru over Åkrafjorden. Planane om fast samband mellom Sunde og Halsnøy har ført til ordskifte. Framlegget om å leggja vegen på fylling på kvar ende av Kolsøy i Høylandssundet, er møtt med protestar. Motstand har det som regel vore tidlegare og, når planar om slike fyllingar i sjøen har blitt fremja. Også på Lygra i Lindås var det sterke protestar mot fyllinga som skulle gjera øya landfast med resten av Lindåshalvøya. Dei har stillna i dag.

- Dei som sette seg imot fyllinga på 70-talet var redd det ville bli verre straumtilhøve når sundet vart fylld med stein, seier Ragnar Lygre til Veg i Vest. No har vi hatt vegen i mange år, og det syner seg at dei påståtte endringane i straumtilhøva har uteblitt, trass i smalare løp for ferdsla på sjøen. Berre småbåtar kjem gjennom opninga, som er 20 meter brei og 2,5 meter djup på fjære sjø. Større farty må passera nord om Lygra.

### Idyll langs Toskavegen

Det kjem fleire steinfyllingar i Nordhordland. Dei 50-60 fastbuande på Toska i Radøy får neste år veg til resten av kommunen takka vera nærare 450.000 kubikkmeter med stein frå Sture-anlegget i Øygarden, frakta over fjorden med ein lekter på 5.000 tonn. Anlegget er godt i gang, og førebels er øya Flonæ blitt landfast med Radøy.

- Det er mange holmar og mindre øyer som blir knytt saman når den 2,6 km lange vegen frå Manger blir ferdig. Området er svært idyllisk, og denne sommaren har vegfyllinga blitt teken i bruk av ferierande og radøyværingar som vil ut til dei mange fine badestrendene og fiskeplassane. Vegen gjer at desse plassane blir meir tilgjengelege, seier anleggsleiar Arnljot Jordal.

### Tre gjennomløp

Det blir tilsaman tre gjennomløp for småbåtar. To bruar på 55 og 25 meter er med i anlegget. Men i planane høyrer også bygging av eit straumløp i fylling, 150 meter frå land.

Under den lengste brua vert det eit seglingsløp på 20 meters breidde, med 16 meters frihøgde og djupn på 6 meter.

- Har det vore sterke protestar mot fyllinga til Toska?

- Det har berre vore positive reaksjonar til no, både frå dei som får vegsamband til omverda, og frå alle dei som har teke anlegget i bruk for å nå ut i friluftsområda, seier Arnljot Jordal til Veg i Vest.

Alle har et søskenbarn på Gjøvik. Statens Vegvesen Hordaland er dessuten i ferd med å skaffe seg et tunneloppdrag i den hvite by ved Mjøsa. Vegvesenet i Oppland har på grunnlag av kostnadsoverslag fra Hordaland bedt om at tunnelseksjonen påtar seg oppgaven med å drive en 380 meter lang vanntunnel i Gjøvik by, opplyser seksjonsleder Jan Elvøy til Veg i Vest.



- En egen styrke av tunnelmannskap for oppdrag utenfor Hordaland vil gi oss en jevnere sysselsetting, sier seksjonsleder Jan Elvøy. (Foto: Erling Grønsdal).

## Tunneloppdrag i Gjøvik

- Hvorfor vanntunnel?

- Vegvesenet i Oppland skal bygge en ny veg i elveløpet ved Hunsfos fabrikk. Skal dette kunne gjøres må nåværende vannføring overføres til nytt løp. Det er her behovet for vanntunnelen har meldt seg, og vi er bedt om å utføre jobben, på grunnlag av våre egne kalkyler, på 3-4 mill. kr.

Den nye tunnelen skal blant annet gå under et område med boligblokker. To tredjeparter av strekningen skal derfor drives med forsiktig sprengning. Tunnelåpningen blir på 34 kvadratmeter, og minner om profilen på en jernbanetunnel. Det blir i det hele tatt et litt spesielt oppdrag dette, som ventelig vil gi arbeid til 10-15 av våre folk fra november av.

### Fast styrke for «utenriksdrift»

- Hva er bakgrunnen for at man drar til Oppland for å skaffe seg tunnelarbeid?

- Sysselsettingssituasjonen for våre egne tunneldrivere er litt vanskelig for tiden. Etter at Fløyfjellstunnelene og nordgående løp i Eidsvågstunnelene ble ferdig står mange uten nye oppgaver. Dette er blant annet et resultat av at bortimot 100 prosent av prosjektene blir drevet i egenregi. Når

såpass store anlegg blir fullført vil det bli en slakk i arbeidsprogrammet, når nye tunnelanlegg ikke er klar til inn-drift.

Vi har drøftet et opplegg der en fast styrke blir disponert til tunneldriving utenfor fylket, og at man heller i større grad supplerer egendriften med entrepriser, når vi trenger en slik kapasitetsøkning. Dette vil gjøre det lettere for oss å holde en jevn og god sysselsetting, sier Elvøy.

Spørsmålet er iallfall godt mottatt blant de ca. 50 som var engasjert med Fløyfjellstunnelene, og det er kommet positive signaler fra Vegdirektoratet til en slik løsning.

### Krifast og Rennesøy kommer?

Vanntunnelen i Gjøvik er et relativt lite anlegg. Men det er den siste tiden kommet signaler om muligheter for større tunneloppdrag andre steder i landet. Vegdirektoratet ønsker at det skal drives undersjøisk tunnel i egenregi, for å vinne erfaring med slikt arbeid.

Tunneldriving i forbindelse med Kristiansunds fastlandsforbindelse har vært nevnt. Det samme gjelder den undersjøiske tunnelen til Rennesøy i Rogaland, som en del av Kyststam-

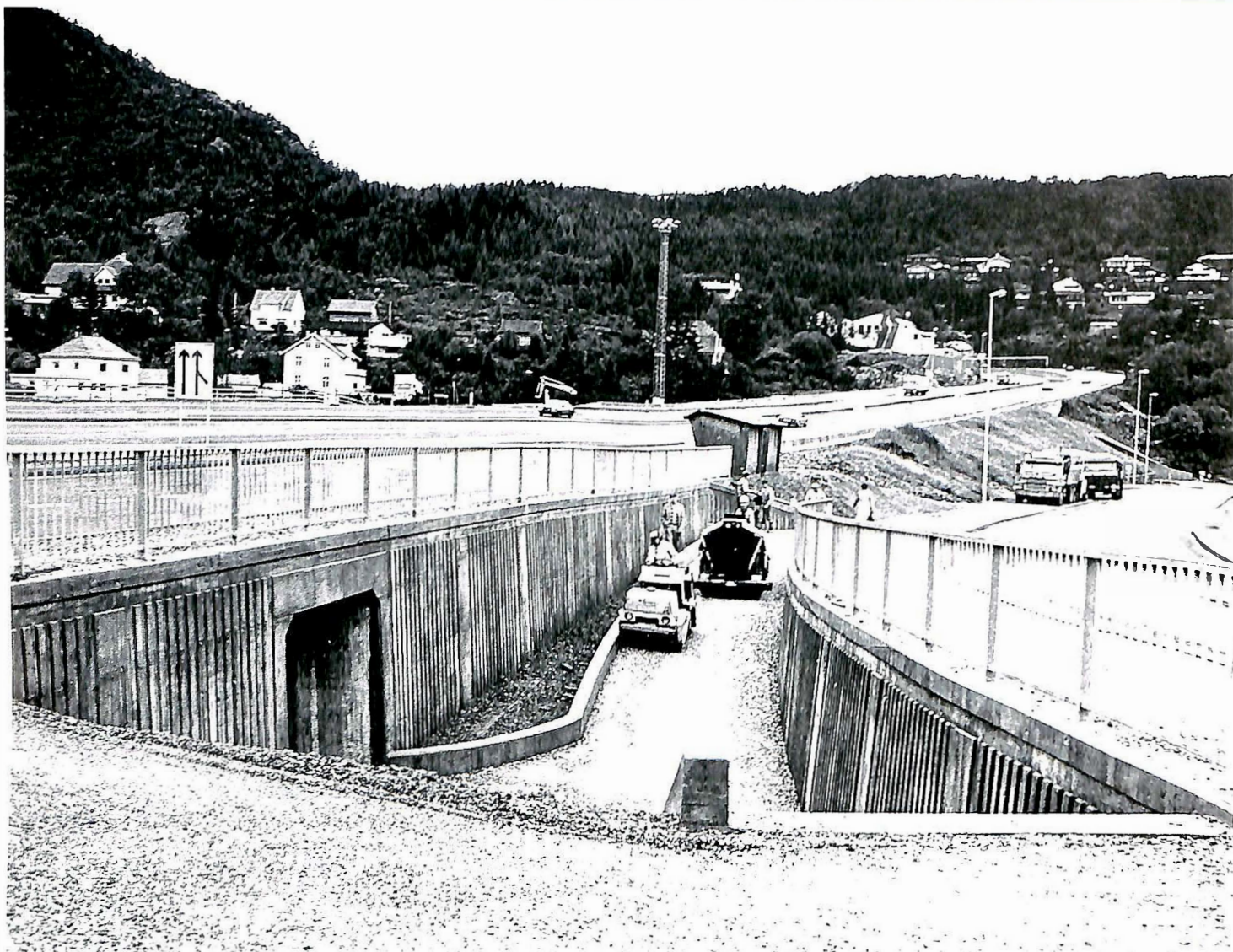
vegen. Tunnelarbeider i Trondheim er et tredje stikkord jeg kan nevne i denne sammenhengen.

I de fylkene Vegvesenet står uten egen tunnelkompetanse er det ofte liten konkurranse om oppdragene. For å få prisene ned ønsker vegdirektoratet at også Vegvesenet skal benytte egen kompetanse når anbudene skal fordeles. Det vil i så fall bli tale om at tunnelseksjonen i Hordaland leverer egenregikalkyler i åpen konkurranse med private entreprenører, sier Elvøy.

## Massetransport i Buskerud

Maskinavdelinga til Vegvesenet i Hordaland hadde lågaste tilbod og vart tildelt eit oppdrag for massetransport på riksveg 7 over Hordangervidda. Det var Statens Vegvesen Buskerud som lyste ut denne transporten på anbud i samband med forsterkningsarbeid. Tilsaman 10.000 kubikk vart flytta i løpet av august, og 6 av våre bilar var engasjert i jobben, opplyser maskinsjef Lars Kleppe til Veg i Vest.

## EGENREGIKALKYLE:



Vegvesenet har forlenget fotgjengerkulverten i Eidsvåg til en pris som ligger ca. 10 prosent under egenregikalkylen. (Foto: Erling Grønsdal).

# Godt resultat i Eidsvåg

Vegvesenet kom svært godt ut av jobben med forlenging av fotgjengerkulverten i Eidsvåg. Sluttregnskapet for arbeidet viser at vi ligger mer enn 10 prosent under vår egen pris for arbeidet. Den var igjen godt under nærmeste private entreprenør-ansbud, sier Arild Hegrenæs til Veg i Vest.

Det forelå tilsammen 14 anbud på jobben. Vegvesenets prisansbud lå på

727.000 kr., som var ca. 10 prosent under nærmeste konkurrent. Det høyeste anbud fra private var på knappe millionen.

### GOD INNSATS

- Våre folk har virkelig stått på, og utført en glimrende jobb, sier Hegrenæs. Det har vært diskutert hvorvidt man burde ha anledning til å honorere innsatsen i form av klingende

mynt. Gevinsten ved innsparingen i forhold til anbudssummen kommer Vegvesenet tilgode. Kanskje burde en slik innsats bli belønnet med en ekstra bonus til de som har utført arbeidet.

En slik bonusordning ville være gunstig som en gultrot for gjennomføring av prosjekter basert på egenkalkyler. Foreløpig venter vi på en sentral gjennomdrøfting av dette spørsmålet, sier Hegrenæs.

# Vi må bli flinkare med dokumentasjon

Det er tydeleg at vår satsing på eigenregikalkylar har ført til reaksjonar hjå entreprenørane. I eit skriv fra landsamanslutninga, ved Vestlandsavdelinga, blir det sædd tvil om prinsipielle sider ved ordninga. Det blir påstått at Vegvesenet skal vurdere sine egne tilbod. Dessutan blir det påstått at det er uråd for Vegvesenet å gjennomføra prosjekt billegare enn private entreprenørar. Arbeid som Vegvesenet gjer sjølv bør ikkje sendast ut på tilbod, er konklusjonen til entreprenørorganisasjonen på Vestlandet.

## Kuvending

- Mangel på dokumentasjon er noko vi i arbeidsmannsforbundet har kritisert Vegvesenet for. Det same har vi hatt inntrykk av at entreprenørane har gjort. Desse signala har politikarane sentralt reagert på, og dei har kravd ein betre dokumentasjon frå Vegvesenet.

Men når Vegvesenet så imotekjem desse signala blir ein atter møtt med kritikk frå Entreprenørenes Landsammenslutning. Eg hadde venta ein meir positiv reaksjon på Vegvesenet sitt initiativ, seier Tveit Aga.

- Vi føl sjølv sagt dei vanlege reglane for tilbod, og våre kalkylar blir gjevne etter same arbeidsgrunnlag som våre konkurrentar.

Det vart arbeidd ut retningsliner for dette frå Vegdirektoratet i januar i år. Det heiter her m.a. at medlemmane i tilbodsneimnda ikkje på noko vis skal

- Eigenregikalkylar blir stadig viktigare for Vegvesenet. Vi er her ute i open tevling med dei private, og det er heilt avgjerande at vi føl opp prosjekta når jobben er gjort. Dokumentasjon av godt gjennomført arbeid blir viktig, både til eigen inspirasjon, men ikkje minst som eit svar på dei kritiske merknader som er komne frå entreprenørhald til eigenregikalkylane, seier hovudtillitsmann Jens Tveit Aga til Veg i Vest.

ha medverka i utrekninga av eigenkalkylen. Dessutan skal anleggssjefen trekkje seg frå nemnda når det skal handsamast saker der Vegvesenet har levert eigenregikalkyler. I slike tilfelle vert nemnda supplert med anleggssjefen frå eit nabofylke. I tilfellet med vurdering av tilboda for forlenginga av fotgjengarkulverten i Eidsvåg, der Vegvesenet fekk tilslaget, var anleggssjefen i Rogaland med i tilbodsneimnda.

## Treng røynsle

- Er du nøgd med aktiviteten på ei-

genregikalkylar i Hordaland, Tveit Aga?

- Vi hadde sett oss som mål å gje eigenregikalkylar på 10 prosent av oppgåvene. Det ser ut til å bli vanskeleg å nå målet i år.

I midtre distrikt har ein prøvd seg på eigenregikalkylar. No ser det ut for at andre føl etter. Men eg tykkjer likevel det går for trengt, seier hovudtillitsmannen.

Vi treng skaffa oss røynsle på denne arbeidsmåten. Og det er ikkje lett å vinna fram med våre tilbod slik marknaden er for tida. Den stramme situasjonen vi er inne i fører med seg at private entreprenørar går ned i pris for å sikre seg jobbane. I denne stoda er det vanskelegare for Vegvesenet å vinna oppdrag, enn det ville ha vore i tider med større aktivitet i byggesektoren.

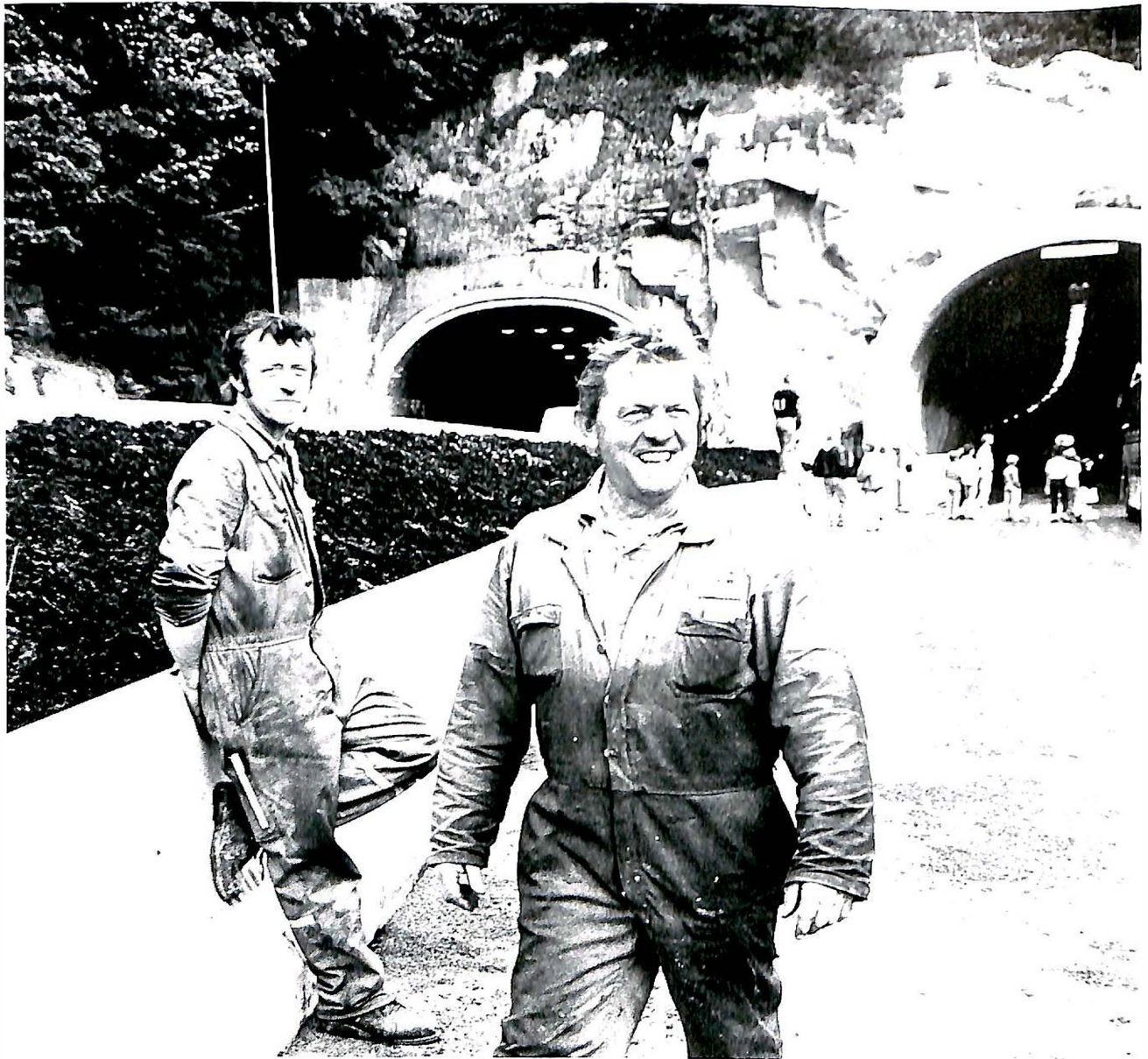
## Vonar på bonus

- Kva med bonus til dei tilserte når eit prosjekt kjem ut med lågare pris enn eigeregikalkylen?

- Det er sett ned eit utval sentralt mellom Vegdirektoratet og organisasjonane, som skal sjå på ulike ordningar når det gjeld bonus. Eg vonar dette er eit hurtigarbeidande utval, og at ikkje lønnslova stoggar oss i å innføra gode løysingar.

I Hordaland har vi sagt oss villege til å vera prøvefylke for bonusordninga. Dette må vi arbeida aktivt for, både i administrasjonen og i fagforeningane, seier Tveit Aga.

Arbeidet med siste finpussen foregikk helt fram til minutter før åpningen. Her er det Dagnar Tveiterås som kommer ut av nordre løp av Eidsvågstunnelen, akkurat tidsnok til at vegdirektøren og de øvrige gjester kan ta nyanlegget i bruk. (Foto: Erling Grønsdal).



Vegdirektøren smilte. Ordføreren i Bergen var i strålende humør. Vegsjef, plansjef, anleggssjef, prosjektleder, anleggsleder og alle som har arbeidet hardt og effektivt for at Bergen skal få en standsmessig veg til og fra nordre bydel, og den første firefelts del av Kyststamvegen - var stolte. Med god grunn. Til alt overmål ble begivenheten velsignet med gavmilde solstråler. Alle gode makter sto på Vegvesenets side under den offisielle åpningen av den nye nordre innfartsåre i Bergen.

## Strålende målplassering på landets største vegprosjekt

Den 7,5 km lange strekningen fra Nygårdstangen til Øvre Ervik ved Eidsvåg koster 760 mill. kr. i 1987-pris, og er med dette landets største vegprosjekt til nå.

### Mangfoldig og interessant

Arbeidet videre nordover mot Vågsbotn fortsetter. En viktig milepel er likevel nådd med fullføringen av firefeltsvegen gjennom Fløyfjellet og nordgående tunnellop Øyjorden-Eidsvåg.

- Det har vært et svært interessant

prosjekt, sier leder for arbeidet med nordre innfartsåre, Arild Hegrenæs, til Veg i Vest. Her har vi hatt alle typer vegbygging; tunneler, broer, sjakter og veger i dagen. Mangfoldig har også driftsformen vært. Vi har hatt arbeid i ren egenregi, entreprise, og egenregiarbeid med innleide maskiner. Varierte former for anleggsdrift totalt sett, med andre ord.

### Godt samarbeid

- Er det mulig å sammenligne resultatene mellom de forskjellige driftsformene?





Prosjektleder Arild Hegrenes er godt fornøyd både med Vegvesenets og entreprenørenes innsats på nordre innfartsåre. (Foto: Erling Grønsdal).

- Vi er godt fornøyd med det arbeidet som er gjort av private entreprenører, og vi er likeledes godt fornøyd med oss selv, om jeg kan si det slik. Samarbeidet har vært godt, også med televerket, Bergen Lysverker og kommunens anleggsseksjon, gjennom en periode på over 5 år. Her har vi lagt et godt grunnlag for å marsjere i takt videre.

### Madammen god å ha

- Vi kan ikke summere arbeidet på nordre innfartsåre så langt uten å komme inn på Madam Felle?

- Fullprofilmaskinen har utført et godt stykke arbeid på nordre innfartsåre. Bruken av ny teknologi på tunneldriving var interessant. Den har ikke minst gitt Vegvesenet et godt rykte hos publikum. Og vi har skaffet oss verdifulle erfaringer foran valg av teknologi på senere prosjekter.

- Det kommer vel en ny generasjon fullprofilmaskiner, som vi kanskje kunne kalle Jonnemann, Madam Felles sønn?

- Maskinene er under videreutvikling. En løsning der maskinen får med seg «trekanten» nederst, vil være aktuell. Det vil da være mulig å slippe etterarbeid med å skyte vekk disse etterpå, sier prosjektleder Arild Hegrenes til slutt.



Ferjeeksponert Erling Eriksen fekk æra av å klippe snora i Sveio, assistert av anleggssjef Bengt Drageset (t.h.) og ordførar Mikal Møller Hovda. (Foto: Sunnhordland).

## Merkedag for Sveio

Riksveg 14 gjennom Sveio kommune er ikkje lenger ein flaskehals for dei vegfarande. Det er no slutt på at trafikantane må venta på møtande trafikk. Turen frå Valevåg til Haugesund går unna eit kvarter raskare etter at den nye riksvegstrekinga er teken i bruk. Den offisielle opninga vart markert med høgtidsam snorklipping på Valevåg 1. juli. Nyevegen vart teken i bruk i april, fire månader før dei opprinnelege planane.

Den nye riksveg 14 mellom Valevåg ferjekai og Bårvågvatnet ved fylkesgrensa er på knappe 10 km. Vegen fylgjer i store trekk tidlegare vegline. Men trafikken er no leia vekk frå bustadområde ved Vihovda, og det er dessutan vald ein ny trase frå Ulveraker til Valesvingane.

### Kostnad: 53,1 mill.

Arbeidet tok til på nyåret 1986, og har vore delt i fleire parsellar. Vegen er bygd i riksvegklasse 1. med seks meters køyrebredde. Det er bygd 2,5 km gang- og sykkelveg. På Valevåg er det bygt ny oppstillingsplass for bilar som skal ta ferja til Stord.

På dette sambandet har større ferje gjort det naudsynt med ut-

djuping i kaiområdet. Undervasssprenging vart først sett ut, grunna fare for skade på oppdrettsanlegg i nærleiken. Her kom algebløminga inn som ein framskundande faktor for Vegvesenet. Oppdrettsanlegget i Valevåg var mellom dei mange som flytta lenger innover i fjordane. Då var ein rask med å få utført sprengingsarbeidet, slik at det sto klart samstundes med den offisielle opninga av nyevegen.

Heile veganlegget har kosta 53,1 mill. kr. i 1988-pris.

Sjølve opninga vart føreteke av ferjeeksponert på Valevåg gjennom ein mannsalder, Erling Eriksen, godt assistert av mellom anna Sveio-ordføraren Mikal Hovda og anleggssjef Bengt Drageset.



Ragnvald Berge er førar på den nyaste Schörling-maskina til Vegvesenet i Hordaland. (Foto: Erling Grønsdal).

## Nye kostar feiar best

Reine vegar er gode vegar. Reingjering av vegane i Hordaland er blitt ei stadig viktigare oppgåve i vedlikehaldsarbeidet. Ei ny, stor feiemaskin er innkjøpt i år. Veg i Vest har møtt Ragnvald Berge frå Bergsdalen, som siste året har hatt jobb som sjåfør på Schörling-maskin langs vegane i Bergens-området.

Den nye maskina skil seg ikkje avgjerande frå det utstyret ein elles disponerar. Systeemet er tett, og suget av støv og smuss er godt på ein ny bil som dette. Når det gjeld skraping meiner Berge at den skrapa som Vegvesenet sjølv har bygd i Rådalen er betre.

### Dekkslitasje

- Er kosteturane langs vegkantane ein heilårsgesjeft?

- Ja, det er ikkje stogg i reingjeringa sjølv om snø og is dekkjer vegane. Vinterstid er det tunnelane som blir reingjorde. Med den stadig aukande piggdekkslitasjen er det stor trong for

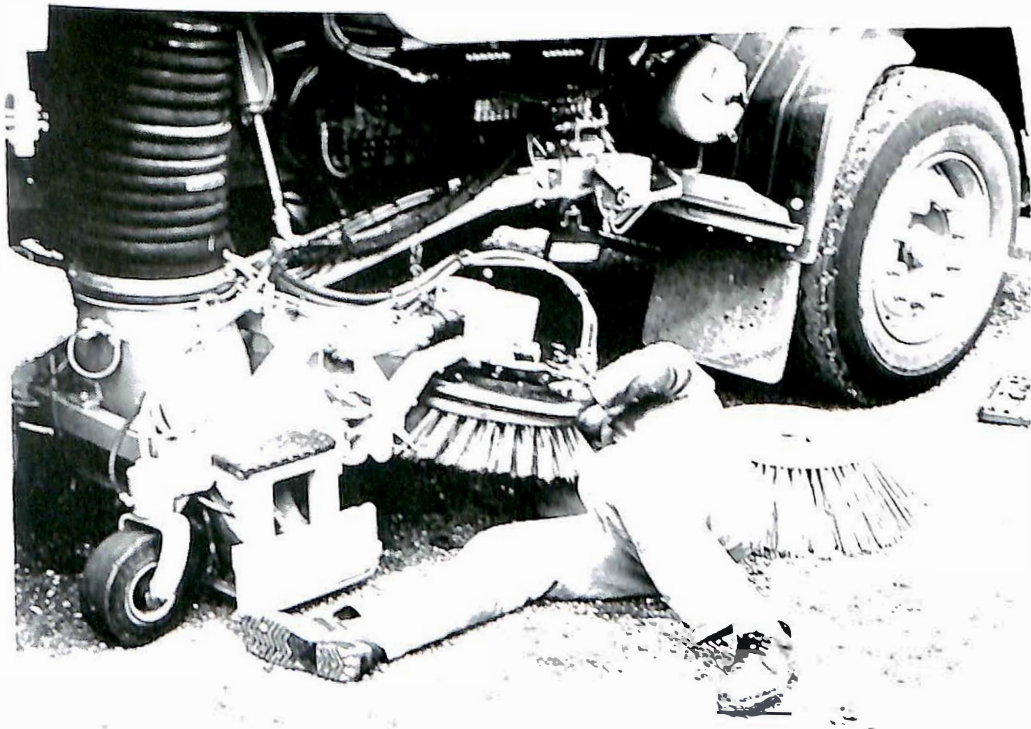
fjerne støv og slagg som ligg att på vegdekket. Annankvar veke går ein difor på nattskift med reinhald i tunnelar, seier Berge.

### Ein kost i veka

- Kor ofte må du skifta ut kostane?  
- Dert spørst kva for dekktype du arbeider på. Det er større slitasje på redskapen på grovare penetreringsdekk enn på fin asfalt. Gjennomgåande kan ein seia at byte av kost ein gong i veka er vanleg. Og då lyt ein berre leggja seg langflat og skru laus børsteskiiva.

- Kor mykje rusk har du plass til?  
- Når 8 kubikk med støv og skit er innsamla er tanken temmeleg full, og

Kostane må skiftast ein gong i veka (Foto: Erling Grønsdal)



lyt tøma. Det er trøng for mykje tid til denne prosessen, for å hindra trafikantane skal bli for mykje tilgjenge under arbeidet. Det ser ut som det er kor mykje du kan beta med deg i Berge.

### Opulær masse

«Døminga skjer på spesielle plassar, gjennom ei luke bak på tanken, som er vippt opp under tøming. Å finne dei beste tøme plassar er ikkje alltid så enkelt. Ofte er det langt å køyra til desse plassane. Det er sjelden vi grøter med ein to lass pr. dag, seier Ragnvald Berge, som vi møter under ein kostemaskin ved Strusshamn på Askøy. Tømeplassen ligg ved Stenrusten i Nordre Erdal. Der må massene leverast, sjølv om tanken er full under reingjering på Herdla.

- Kan ikkje avfallet nyttast?  
- I høg grad. Det er såpass mykje asfaltrestar og godt bindemiddel i det vi sug opp at det kan vera høveleg til

dekke på private vegar, til dømes. Enkelte plassar har dei oppdaga dette. På Sotra er det heilt «vilt» etter oss, og fol nemmast etter bilen når vi er ute og kostar. Vi er sjølv sagt svært glade for å bli kvitt dette spesielle

«boset», slik at vi slepp køyreturen til næraste tøme plass.

Kanhende hadde etterspurnaden etter massen vore endå større om vi hadde hatt høve til å stro det jamt utover, noko som ikkje let seg gjera med dagens tekniske løysing.

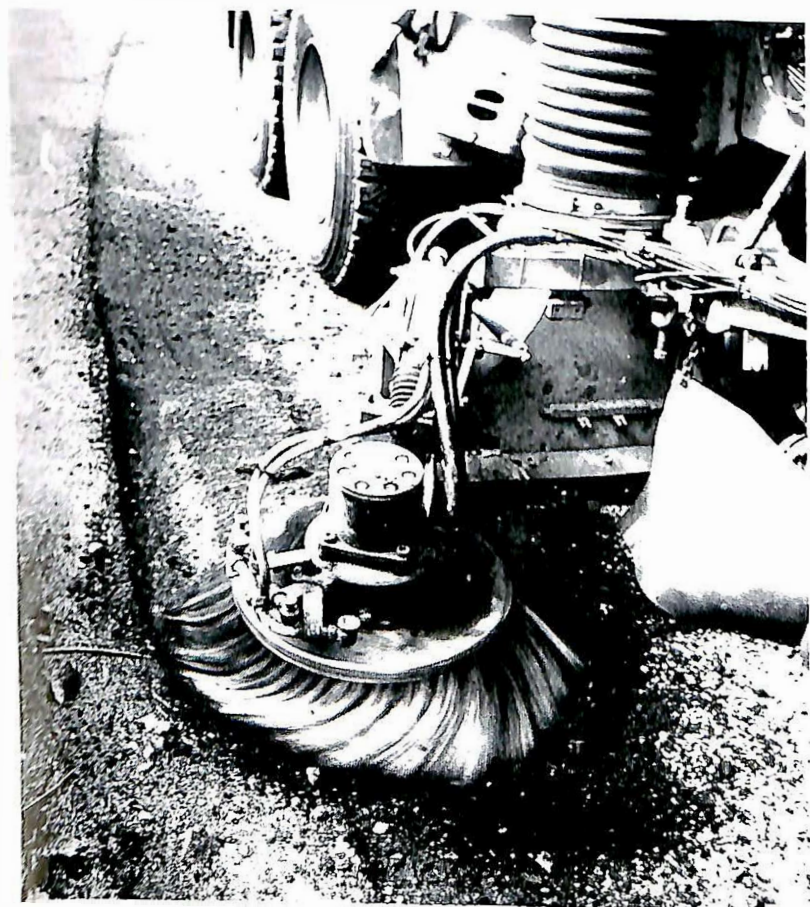
### Flasker, men ikkje løvetann

- Fol det mykje rart med når maskina er «i suget»?

- Det blir jo slengt ein del framandelement langsmed vegane våre. Tomflasker av ulike variantar er vi blitt godt kjende med. Tomgods på opp til 1,5 liter har vi fjerna frå tanken under reingjering.

Vi gjer berre reint ut til ytterste asfaltkanten. Grus på utsida går ikkje inn i systemet. Vedlikehald av grøftene er det andre som tek seg av. Det same gjeld løvetann eller andre vekster som stikk fram langs vegkanten, seier Berge, sjåfor på ei doning til 1,8 mill. kr. Med to gaflar på 5 klør kvar foran båe framhjula, ein kost i front, ein stor avlang kost på tvers av bilen, ein stor kost på høgre side og ein mindre på venstre side av bilen.

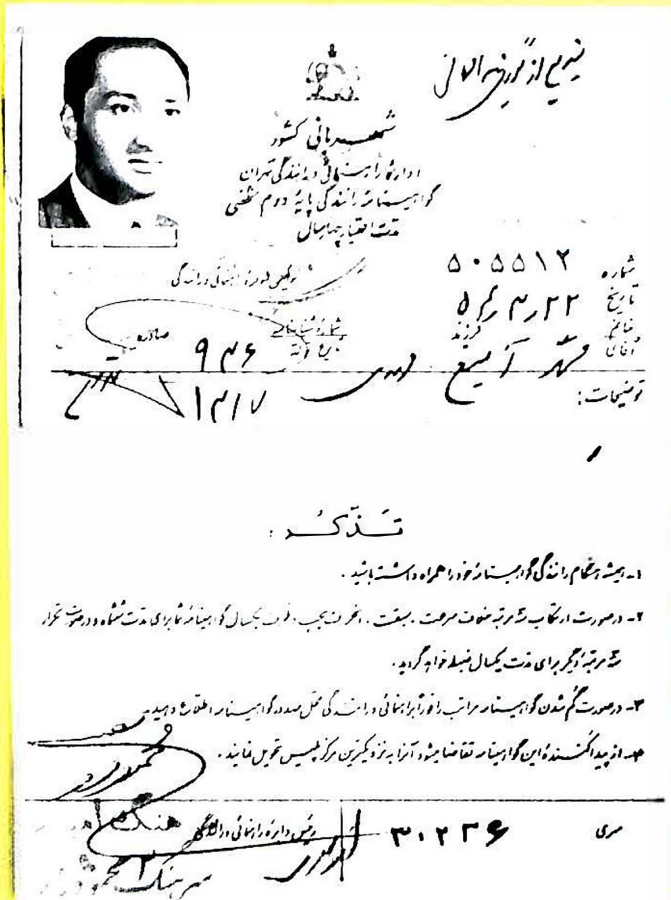
Førarhuset er utstyrt med to sett operatørbord, men som regel er berre det høgre i bruk. TV-skjermen viser heile tida trafikken bak bilen, slik at den saktegåande kostemaskina til ei kvar tid skal kunna sleppa andre vegfarande lett fram.



Høgre sidekost feiar støv og småstein inn i avsuget (gummileidninga oppe til høgre på biletet). (Foto: Erling Grønsdal).

# Trenger regler for bytte av førerkort

- Det er nå flere år siden vi fra Hordalands side ba Vegdirektoratet om mer presise regler for innbytte av utenlandske førerkort. Foreløpig har intet skjedd, annet enn at behovet for en løsning har økt betydelig, sier biltilsynssjef Kjell Hasselgren til Veg i Vest.



Innbytte av utenlandske førerkort lider av manglende regler, mener biltilsynet i Hordaland. Dette kortet, tilhørende en iransk statsborger, er et tilfeldig valgt eksempel på de problemer biltilsynet står overfor. (Foto: Erling Grønsdal).

- Har det ikke dannet seg noen praksis ved behandling av slike saker?

- Praksis er iallfall forskjellig fra fylke til fylke, i mangel av klare felles regler for slike saker. Vi vet at enkelte fylker rett og slett har gitt opp å vurdere førerkort fra enkelte land, og bare gitt innbytte uten noen nærmere behandling.

## Den tredje verden problemet

- Er det noen nasjonaliteter som er mer kurant enn andre?

- Norge har normalisert sine vedtekter til en internasjonal konvensjon, som gjelder for Europa og øvrige industriland. Problemet gjelder i første rekke det mangfold av systemer, eller mangel på slike, som gjelder i land i den tredje verden. Utviklingslandene har høyst forskjellig føreropplæring. Ofte avviker denne fra den europeiske, og dermed den norske normen. Det er et tidkrevende arbeid for oss å finne ut om innvandrerne eller gjestearbeiderne fra utviklingsland har gjennomgått en føreropplæring som tilfredstiller våre krav.

Svært ofte må vi dessuten be søker-

ne skaffe seg en oversettelse av førerkortet. Det hender til og med at vi har vansker med å kunne oppfatte om det virkelig er et førerkort vi har å gjøre med, sier Hasselgren.

## Vil yte samme tjenester til alle

- Fører regelmangelen til en diskriminering av utenlandske statsborgere i Norge?

- Vi er oppatt av å yte de samme

tjenester til utlendinger som til nordmenn. Men formalitetene må godkjennes etter de krav som gjelder i Norge. Det settes strenge krav til en nordmann som skal få førerkort, med prøver i flere faser, og betydelig strykprosent. Det ville faktisk være snakk om at vi diskriminerer nordmenn dersom vi skulle la utlendinger få norsk førerkort på grunnlag av, en for oss - mangelfull sjåføreropplæring fra hjemlandet til den enkelte.



De fem som har bemannet de nye stillingene i biltilsynet. Fra venstre: Karstein Berg, Jan Sverre Aasbø, Trond Haugen, Kristian Rognskog og Johan Klungland.

## Solid opplæring for nye biltilsynsmedarbeidere

Rundt 4 måneders opplæring har de bak seg, de 5 nye medarbeiderne i biltilsynet når de i løpet av september går inn i ordinær tjeneste i Hordaland. Stillingene er nyopprettet av året, og skal i første omgang gi en styrkelse av utkontrollen. I en samtale med Veg i Vest blir den grundige opplæringen trukket fram som medvirkende årsak til at man tok imot stillingene.

- Opplæringen har absolutt oppfylt forventningene vi satte, sier Kristian Rognskog og Johan Klungland, to av de fem nyansatte. Begge har ingeniørutdannelse og yrkeserfaring fra industrien. De har også felles interesse for trafikk og bil, og har begge flyttet til Bergen for å begynne i biltilsynet.

Klungland kommer fra Farsund, mens Rognskog har forlatt hovedstaden. Sistnevnte legger også stor vekt på at han nå er kommet i et ungt miljø, til forskjell fra tidligere arbeidsplass.

### I gang med førerprøven

Alle nyansatte skal inneha førerkort for alle kjøretøyklasser. Sommeren har blant annet vært benyttet til å skaffe seg sertifikat for motorsykel. Dessuten har opplæringen delvis foregått sammen med øvrige personell ute på kontroll.

- Hvilket inntrykk har dere fått av standarden på kjøretøyene i Hordaland?

- Det står skremmende dårlig til med mopeder og lette motorsykler, sier Klungland.

Det har vært alt for mange tohjulinger av denne typen som har fått skiltene fjernet. Det har vel vært flere avskiltninger enn det har vært tilfeller av sykler uten mangler, på de kontrollene vi har deltatt i.

Det ser ut som om de unge er forbauset når vi avslører at de har trimmet opp motoren. Dette er det egentlig ganske lett å høre når mopeden eller den lette sykkelen kommer kjørende mot kontrollposten.

- Bilparken holder en bra standard, mener Rognskog. Men også her kan vi saktens finne mange tvilsomme til-

feller når vi går inn for å plukke ut eldre kjøretøyer som har synbare mangler. Ofte er det da snakk om skavanker som sjåføren er klar over selv.

### Samarbeid viktig

De fem nye medarbeiderne skal også bistå biltilsynsstasjonene på Stord, Voss og i Odda med kontrollarbeid. Biltilsynet vil bli mer synlig på vegene i Hordaland når denne ekstrastyrken nå kommer i gang.

- Vi har allerede fått god kontakt med kolleger i politiet. Det gode samarbeidet fortsetter, noe som er i felles interesse. Vi blir 10 ganger så slagkraftig når vi er flere om kontrollene, sier Klungland.

De nye medarbeiderne blir også opplært i hvordan man skal utdype det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet. Veiledning ute i trafikken vil bli viet økt oppmerksomhet. Rett bruk av rundkjøringer og flerfeltsveg er noe som er aktuelt stadig flere plasser. Her kan det komme på tale med bruk av videokamera for å plukke ut de som har behov for gode råd.

# Store besparelser med oblatkvittering på bilen

Biltilsynssjef Kjell Hasselgren i Hordaland har vært medlem av et landsomfattende utvalg som blant annet har vurdert en mer effektiv innkreving av trafikkavgifter. Forslaget om å benytte en oblat-kvittering på bilen som dokumentasjon på at oppgjør er foretatt, er noe av det viktigste som er kommet ut av denne rapporten.

Når en slik ordning trer i kraft vil det være mulig å se på kjøretøyet om eieren er skyldig avgift eller ikke. Har ikke bileieren gjort opp for seg vil bilen være uten dette klebemerket.

## Årsavgift og omregistrering

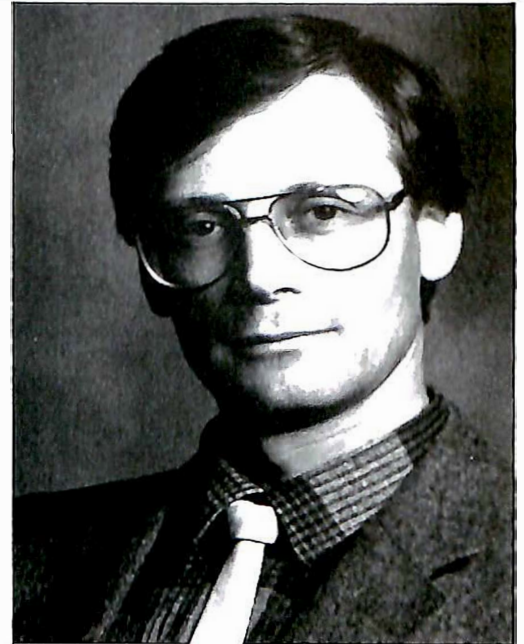
Manglende oppgjør for årsavgift og omregistrering av bil vil her kunne avdekkes, når kjøretøyet passerer kontrollposter på vegene. I dag må politiet drive tidkrevende oppsøking av bileiere som er skyldig avgift, noe som i praksis ikke fungerer tilfredstillende. Dagens system er rett og slett håpløst

foreldet, mener Hasselgren, som ikke utelukker at en oblat-kvittering også kan gjelde for bilforsikring.

Når en bil blir stoppet uten gyldig oblat vil det kunne gi grunnlag for avskilting på stedet.

## Nabokontroll

Dersom det foreslåtte systemet for avgiftsinnkreving blir gjennomført vil oblat-merkene bli en del av bilens faste tilbehør. Det vil bli lagt merke til - også av naboer - om en person i lengre tid kjører rundt med en oblatløs kjøredøning.



- Jeg utelukker ikke at oblatene også kan brukes som kvittering for betalt bilforsikring, sier biltilsynssjef Kjell Hasselgren. (Foto: Sjøvoll).

Hasselgren mener det kan vurderes om også parkeringsvakter kan ha en kontrollfunksjon her. I det hele tatt er man opptatt av å benytte samfunnets ressurser på en bedre måte i kontroll av kjøretøyparken.

# Sterkere vekt på skoletilsynet

Skoletilsynet skal bli mer effektivt. Men skal biltilsynets kontroll og samarbeid med sjåførskolene utvikles videre, må vi få frigjort mer tid til disse oppgavene. Med dagens ressurser er dette nødt til å gå på bekostning av andre ting. Det vil i praksis gjelde førerprøven, der vi må få redusert tidsforbruket vårt, sier stasjonssjef Bjørn T. Sætervik til Veg i Vest.

- Hvordan er forholdet mellom biltilsynet og sjåførskolene i Bergensområdet, etter den senere tids debatt om førerprøvestatistikken?

- Vi ventet reaksjoner på offent-

liggjøringen av elevprestasjonene ved de enkelte, navngitte, sjåførskoler. Reaksjonene har kommet, blant annet i form av leserinnlegg i Bergens Tidende. Vi har oppsummert denne debat-

ten i et møte med sjåførskolenes organisasjon, og er blitt enig om hvordan dette skal takles videre.

## Offentlig statistikk

- Slipper sjåførskolene det de kaller «uthenging» i avisene?

- Førerprøvestatistikken er et offentlig dokument, i Hordaland som i andre fylker der slike lister blir utarbeidet. Det er enighet om at man har interesse av å spille med åpne kort, som en del av arbeidet med å bedre sjåførskolenes innsats i trafikkopplæringen. Det er ikke hjemmel for å hindre media i å benytte statistikken, dersom man finner interessant stoff i dette materialet.

- Det vil bli laget slike statistiske oversikter over resultater fra førerprøven hver måned. Tallmaterialet skal presenteres med sammenlignende tall fra tilsammen 12 etterfølgende måneder, slik at man gir et inntrykk av

# Stabil sysselsetting ut året

- Sysselsettinga for Vegvesenet i Hordaland vil halda seg stabil ut året. Men vi er svært spente på korleis neste år vil sjå ut når statsbudsjettet for 1989 er ferdig handsama. Kanhende vil vi bli møtt med krav om større fleksibilitet, ved at fleire må bu vekke heimanifrå, seier hovudtillitsmann Jens Tveit Aga til Veg i Vest.

- Korleis har ein plassert tunnelarbeidarane frå dei store anlegga i Bergen, som vart fullførte før ferien?

- Dels ved flytting til andre anlegg i Bergensområdet, dels ved omplassering til arbeid ved tunnelvedlikehald på Haukelivegen og til nyanlegget i Ljåros. Det er på det reine at ein del av tunnelarbeidsstyrken frå Bergen må ta ordinært arbeid i dagen ei tid framover.

## Stabilt i distrikta

Med dei anlegga som er i gang i nord-

re distrikt er det inga endring i sysselsettingsstoda andre halvår.

Indre distrikt kan sysselsetja dei mannskapa som er busette i distriktet, samt dei frå Sunnhordland som i dag er i arbeid på Roldalsanlegget.

I søndre distrikt vil ein kunne sysselsetja samtlege arbeidstakarar ut året, dersom dei planlagte prosjekta kjem i gang. Det vil i så fall vera bruk for ti mann ekstra på slutten av året, eller tidleg neste år. Det må her takast atterhald om at dei aktuelle prosjekta kjem i gang etter planen i år, går det

endringer i prestasjonene fra den enkelte skole, sier Sætervik.

## Nei til stikkprøver

- Hvordan skal man oppnå redusert tidsforbruk på førerprøven?

- Vi har et erfaringsmateriale som forteller oss at noen sjåførskolere leverer «bedre» produkter enn andre. I utgangspunktet hadde vi foreslått at det bare ble tatt stikkprøver blant kandidatene fra de beste skolene. Dette ble avvist av Vegdirektoratet.

Nå tenker vi oss et opplegg der vi foretar en noe avkortet prøve blant elever fra de mest solide skolene. Ikke slik at det blir enklere å greie førerprøven, men at vi gjør et mindre utvalg av leksjoner fra den normalplanen som er retningsgivende for førerprøven, sier Sætervik, som forsikrer at det ikke skal bli lettere for disse elevene å få «lappen».

Det vil heller ikke bli lenger ventetid på å ta sertifikat.

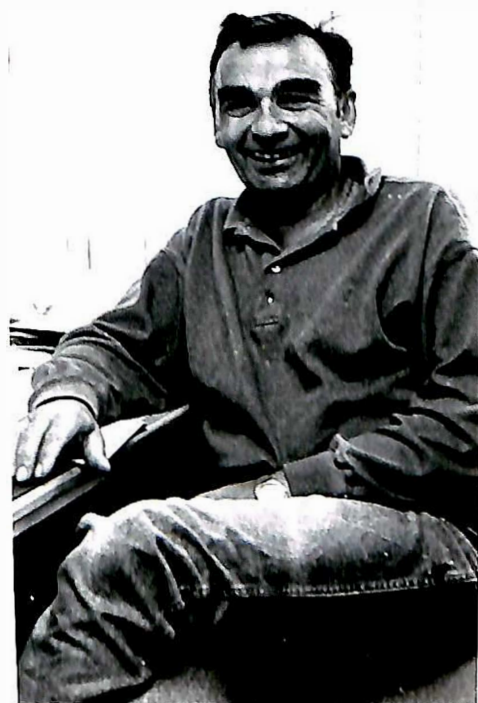
## Jevnere sensur

- Førerskolene har kritisert ujevn sensur ved førerprøven, alt etter hvilken sensor kandidaten blir tildelt?

- Det er rett at det er varierende strykprosent blant de forskjellige sensorerne våre. Vi arbeider med å få redusert disse forskjellene, men strykprosenten vil aldri bli helt lik. Målet vårt er likevel å få forskjellen så liten som mulig.

- Er det full oppslutning i etaten om at førerprøven skal nedprioriteres til fordel for skoletilsynet?

- Det er ikke snakk om nedprioritering men vi er inne i en prosess. Det kreves en del arbeid for å få alle medeidere med på dette, innrømmer Sætervik.



- Vi må arbeida aktivt for å skaffa oss kompetansekrevjande oppdrag også utanfor fylket, seier hovudtillitsmann Jens Tveit Aga. (Foto: Erling Grønsdal).

fram av kvartalsrapporten for 2. kvartal.

## Spesialoppdrag i andre fylke

- Kva med arbeidsoppdrag i andre fylke, Tveit Aga?

- Utanom det som er aktuelt på kort sikt, må vi arbeida aktivt for å få fleire kompetansekrevjande oppdrag utanfor fylket. Vi har alt teke opp diskusjonen med vegdirektøren.

Tunneldrivingsfylka Hordaland, Sogn og Fjordane og Nordland må få halda oppe kompetansen sin ved at ein får høve til å levera eigenregikalkylar på tunnelanlegg i andre delar av landet.

Vegvesenet i Hordaland er i gang med å sjå på ulike prosjekt i Sør-Norge. Dette vil vi følgja opp med administrasjonen og direktoratet.

- Ein føresetnad for at vi skal lukkast er ei større fristilling av maskinbudsjettet enn det som gjeld i dag. Her må det vera fleire til å dela på maskinkostnadene, seier Tveit Aga til Veg i Vest.

# Godt lagarbeid på stamvegglina

## Salvene går etter NSB sin rutetabell

- Samarbeidet går godt på alle ledd, seier arbeidsformann Ottar Tufte på veganlegget Evanger-Bolstadøyri. Det same gjer framdrifta på denne delen av stamvegen. Veg i Vest møter Tufte under brubygging i Nakkagjelet. Den tidlegare jernbanebrua vert erstatta av ny betongbru for ferdafolket på den komande hovudåra mellom Bergen og Oslo. Veganlegget er det største samarbeidsprosjekt mellom Statens Vegvesen og Norges Statsbaner til no. Røynslene langs Evangervatnet og Bolstadfjorden så langt syner at det er mykje å tena på eit slikt lagspel mellom dei to statsetatane.

Den turre sommaren har vore til glede for dei fem karane som har bygd ny bru over djupe Nakkagjelet. Det har gått som ein leik å støypa brufeste i elvabotnen. Frodige fossestryk har

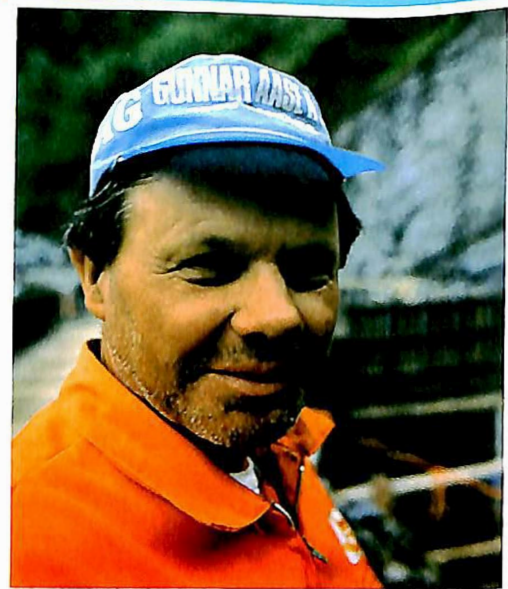
denne forsommaren vore erstatta av ein lett klukkande bekk.

### På Kyskredo i fjor

Før laget til Tufte starta forskaling til



Den nye Væle-tunnelen (t.v.) er ei vidareføring av eit eldre masseuttak for NSB. Noverande riksveggtunnel på veggen Evanger-Bolstad til høgre. (Foto: Erling Grønsdal.)



- Det turre sommarveret har gjort jobben lett for oss, seier arbeidsformann Ottar Tufte om brubygginga i Nakkagjelet. (Foto: Erling Grønsdal).

den nye riksvegbrua, hadde dei fullført forstøtningsmurar på Hernes og Evanger. I fjor var fleire mann i Eidfjord, og bygde rasoverbygg i Kyskredo.

- For meg er det litt artig å vera attende til Nakkagjelet. Den fyrste oppgåva eg var med på då eg tok til i Vegvesenet i 1975 var støyping av tunnelkvelvinga i Nakkagjelet tunnel, fortel Tufte.

### Tilpassa NSB

I ei 17 meter høg fjellskjæring tett aust for Bolstadøyri møter Veg i Vest skytebas Harald Hamre, ein av fire som har den oppgåva på anlegget.

- Salvene er tilpassa togtidene, seier han. Vi har avtale med NSB om å sprenga innimellom togplasseringane. Det har stort sett gått greit.

- Skjæringa ovenfor Bolstadøyri stasjon kryssar elles ei høgspenline, som tidvis har vore utkopla under sprengingsarbeidet, fortel Hamre. Det har ikkje vore spesielle vanskar under arbeidet så langt. Harald Hamre har 23 års røynsle frå Vegvesenet, og var



mellom dei første som tok til på Bulken-Dale i 1981.

### Seksten maskiner

Vegvesenet har eiga borevogn i arbeid på anlegget. Dessutan er det innleigd 16 maskiner, inkludert to mobilkraner til skjæringsrensing. Anlegget Bulken-Dale er i all hovudsak driven i eigen regi. Vøling av den 10 år gamle Hjørnevik bru, bygging av ny bru på Dale og nokre andre mindre arbeidsoppgdrag er sett bort på tilbod.

Hovudtyngda av anleggsarbeidet går no føre seg mellom Evanger og Bolstadøyri. Vegvesenet tok til på denne traseen for jul 1984 og vil vera ferdig med den 10,1 km lange strekkja neste år.

### Tett med tunnelar

Traseen omfattar tre nye tunnelar. Nærmast Evanger skal trafikken på stamvegen inn i den 110 meter lange Væletunnelen. Profilen på dette holet er noko for seg sjølv. Det er eit nærare 300 meter djup masseuttak for NSB som her er vald til vegføring. Vegvesenet har forlenga «hallen», som er blitt tunnel, rett nok med ein noko anleis profil på den biten som Vegvesenet har drive. I austmunninga er Væletunnelen 15 meter brei og 8

meter høg. Storparten av tunnelen er uvanleg romsleg til vegtunnel å vera.

Mellom Væletunnelen og Hernes-tunnelen har det i sommar vore drive rensking av fjellskjæringar. Hernes-tunnelen er på 510 meter, og det har her vore svært god inndrift. I gjennomsnitt har ein kome 49 meter inn på ei veke.

Den siste av dei nye tunnelane mellom Evanger og Bolstadøyri er Holemark tunnel på 110 meter. Dette er ein tidlegare jernbanetunnel som er blitt utvida til tofelts vegtunnel.

### Kryssar tett over togtunnel-taket

Oppsynsmann Kåre Aldal seier til Veg i Vest at det stykkevis har vorte meir betongarbeid enn venta. Dette gjeld t.d. traseen frå Hjørnevik til Vassenden, der den nye stamvegen mellom anna kryssar tett over taket på jernbanetunnelen.

- Det vart vurdert å leggja nyevegen i ein 7-800 meter lang tunnel forbi dette partiet. Vegvesenet valde til slutt å byggja ny veg i dagen. Med alt betongarbeidet som er kome til etter kvart, samt sikring av NSB-tunnelen som går rett under, er vi snart komne opp i ein meterpris som ligg på tun-



Skytebas Harald Hamre er mellom dei som har vore med på anlegget Bulken-Dale sidan starten i 1981. (Foto: Erling Grønsdal).

nelprisinivå, seier Aldal. Det har vore bruk for over 1000 kvm med betongflate som forstørningsmur i halvskjæring på partiet ved Vassenden, der fylkesveg 31-1 tek av og kryssar Bolstad-elva.

Botnen på skjæringa ligg berre 5 meter over taket på jernbanetunnelen, og Vegvesenet har vore noydd til å koste sikringsarbeid i togunnelen, med bolting og betongsprøyting nat-testider.

### I gang med Bolstad-Dale

Det som står att på traseen Bolstadøyri-Evanger er eit 700 meter langt parti mellom Lillevik og Storevik, som blir ferdig i 1989.

Vegvesenet er i gang med arbeid på den 11,2 km lange strekninga mellom Bolstad og Dale. Anleggsveg er bygd, og i oktober går ein laus på ein ny vegtunnel, den 1.800 meter lange Tressneset tunnel, med forventa gjennomslag sommaren 1989. Storparten av løyvinga på 34,5 mill. kr. på Bulken-Dale i 1989 vil gå med til arbeid på Lillevik-Storevik og mellom Bolstad og Dale.

Nyanlegget Bolstad-Dale omfattar elles strossing av den 390 meter lange Torbjørnstona tunnel. Hyvingen tunnel blir på 1.380 meter, der 715 meter vert strossing av tidlegare jernbanetunnel, og resten ny vegtunnel. Heilt ny tunneline blir det også i Klyftafjell tunnel, på 485 meter, medan det i den gamle Trollkona tunnel på 725 meter skal strossast.



Rensking av fjellskjæring på Hernes blir gjort frå korga til mobilkranen. (Foto: Erling Grønsdal).



Anleggsleiar Per Øyvind Ohnstad har stor nytte av EDB-anlegget under planlegginga av arbeidet mellom Bulken og Dale. (Foto: Erling Grønsdal).

# Mykje å spara på bruk av EDB

- Vi sparar store summar på bruk av EDB ved planlegging av arbeidet på veganlegget Bulken-Dale, seier anleggsleiar Per Øyvind Ohnstad til Veg i Vest. Berre når det gjeld utrekning av sprengingsplanar kjem vi ut med ein årleg anleggskostnad som ligg kring 200.000 kr. under den gamle løysinga. Nøyaktige data gjer det mogleg å bora med ei helling på 1-3, medan vi tidlegare bora med ei helling på 1-10. Dette gjev oss ei innsparing på iallfall 4 kr. pr. kubikk. I fjor hadde vi ein samla produksjon på 60.000 kubikk på anlegget.

Tilsvarende innsparing oppnår vi likeins på t.d. utrekning av masetransport. Datamaskina gjev oss grunnlag for ei optimal drift, som sparar oss for

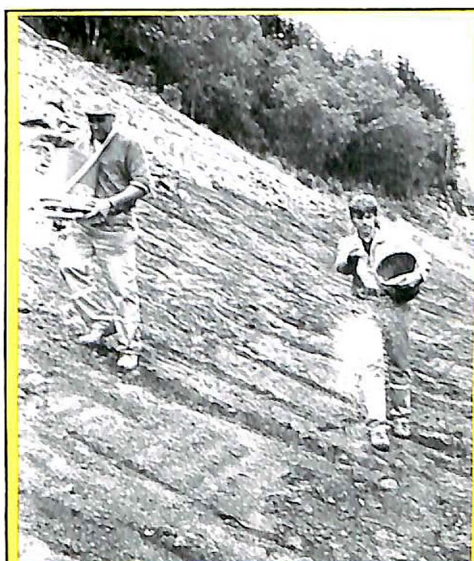
eit par kr. pr. kubikk. Med ein transport av kring 100.000 kubikk i året vert det fort eit par hundre tusen kroner spart også her, seier Ohnstad.

### Tunnelprofil på skjermen

Dataanlegget er plassert i anleggsleinga sin base i Eidesmoen, midtvegs mellom Bulken og Evanger. Landmåling og geometriske utrekningar blir gjort ved hjelp av EDB. I «datastova» til Ohnstad blir driftsplanar og korttidsplanar gjort på skjerm og diskett.

Dei mange høge fjellskjæringane og tunnelprofilane er planlagte på same viset. Ikkje berre boreholshellinga, men borelengde, boreholsplassering og storleiken på salvene blir rekna ut på Vegvesenet sitt dataanlegg.

- Eg skjønar ikkje korleis vi skulle greia oss utan dette hjelpemidlet, seier Ohnstad.



Arild Sleen (t.v.) og Alf Henning Aldal sår vegskrånningane aust for Evanger. (Foto: Erling Gønsdal).

## Bulken-Evanger til 10.430 kr. meteren

Berre legging av toppdekket står att før veganlegget Bulken-Evanger er fullført. Den 11,1 km lange tofeltsvegen har ein meterpris på 10.430 kr. Toppdekket blir lagd samstundes på heile anlegget frå Bulken til Bolstad, i 1992. Trafikken går i dag på overflatehandsma dekke.

Vegen gjennom Evanger sentrum blir noko dyrare enn planlagt. Arbeidet vart her meir omfattande, og overskridinga skuldast i hovudsak innstøyping av ei skinnegang og ein heil del murar som måtte byggast.

I år har Vegvesenet elles fått pynta pent opp langs vegen. Landskapspleien er ein vesentleg del av jobben langs den nye stamvegen. Dalføret mellom Bulken og Bolstad skal vera grønt og frodig også etter at vegen er teken i bruk i 1992.

Allan Sjøstrøm frå Helsingborg med laksen på 11,7 kg, som han drog opp då Veg i Vest vitja Bolstadelva. Til venstre leiaren for fiskeutleiga på Bolstad, engelskmannen Mintho Wilson. Til høgre oppsynsmann Kåre Aldal frå Bolstad, som er Vegvesenet sin kontaktmann med fiskarane. (Foto: Erling Grønsdal).

## Godt samarbeid med fiskarane

- Vi er svært nøgde med samarbeidet med Vegvesenet sine folk langs Bolstadelva, seier leiaren for sportsfisket i elva, engelskmannen Mintho Wilson til Veg i Vest. Vi er opptekne av at elva skal halda seg så rein som råd, og at vi slepp å få fisket øydelagt av ureining frå veganlegget. Bortsett frå 2-3 dagar i 1986 har dette gått svært greit.

Oppsynsmann Kåre Aldal har vore kontaktmann med laksefiskarane. Han opplyser at Vegvesenet har lagt stor vekt på å unngå at stein og jord hamnar i vassdraget. Den delen av arbeidet som vil føre til ei viss ureining vert gjort utanom fiskesesongen. I fjor var det eit svært godt laksefiske i Bolstadelva, trass i at anleggsarbeidet forbi dei gode fiskeplass då hadde eit høgt aktivitetsnivå.

### Fiskestiar

Vegvesenet legg vekt på visse støy-

skjermingstiltak mot elva, for at fisket også i framtida skal vera minst mogleg påverka av trafikken. Det er dessutan bygd ein del fiskestiar langs elva.

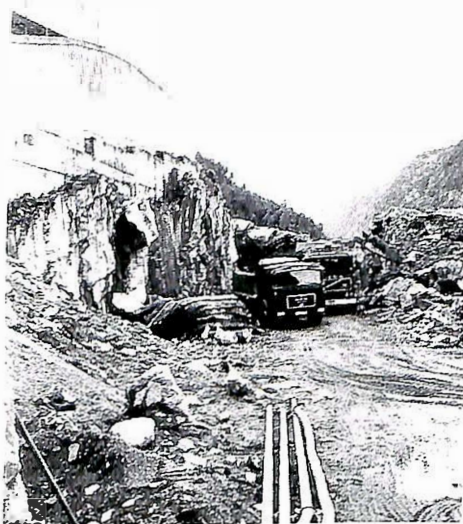
At første delen av laksesesongen var dårleg i år, er ikkje noko Vegvesenet kan skuldast for. Men Allan Sjøstrøm frå Helsingborg kunne iallfall stolt visa fram ein laks på 11,7 kg då Veg i Vest vitja fiskarane sitt hovudkvarter på Bolstadøyri.

## ANLEGG BULKEN – DALE

Flyfoto over Voss, med Bulken og vegen vestover mot Evanger i bakgrunnen til venstre. (Foto: Erling Grønsdal).



### Masse frå Evanger-Dale til anlegget Bulken-Voss



Tunnelar og høge fjellskjæringar gjev store masseuttak på anlegget Evanger-Dale. (Foto: Erling Grønsdal).

Dårlege grunntilhøve, med store innslag av den porøse steintypen fylitt, gjer at det må tilførast store mengder stein- og grusmasse til veganlegget Bulken-Voss. Fylitten er slik at den knusast etter kvart som ein arbeider med den, og transport av god grus og stein vil difor skje frå anlegget Evanger-Dale.

Av ei samla investering på 233 mill. kr. på Voss-Trengereid i planperioden 1990-93, skal 86 mill. nyttast på den 7 km lange parasellen Seim-Bulken i 1991 og 1992. 19 mill. av dette er tilbakeføring av midlar Vegvesenet forskotterar for bygging av ny jernbanetunnel langs Vangsvatnet.

#### Stamveg med raudt lys

Tidlegare planar om opning av stamvegen i 1991 ser ikkje ut til å kunne

fullførast. Budsjettmessige grunnar og praktiske omsyn gjer at hausten 1992 er det mest realistiske ein kan rekna med for opning av stamvegen. Men føresetnaden er likevel at ein unngår sprekk i rammer og overslag, samstundes som det må gjevast full kompensasjon for prisauke.

Det er knytt ein viss økonomisk uvisse til samarbeidsavtalen med NSB på strekkja Bulken-Seim. Risikodeling av ein eventuell kostnadssprekk på jernbanetunnelen kan føra med seg ekstra uttellingar i millionklassen for Vegvesenet.

Dette er m.a. bakgrunnen for at ein har lansert tanken om provisoriske løysingar for å kunne setja trafikk på stamvegen i 1992. I så fall gjeld dette lysregulering eller timekøyring mellom Seim og Bulken. Ei anna strekning som kan føra til problem, er den 4 km lange parasellen Skånsvika-Dal-seid, der det kan koma på tale med lysregulering på einfeltsveg som ei mellombels løysing.

Arbeidet med planene for Bulken-Dale har vært interessante oppgaver, sier Georg F. von Krogh, og viser fram et oversiktsbilde fra Bolstadøyri. Bildet til høyre er fra Austmannalia, en annen vegstrekning som von Krogh har hatt planarbeid for. (Foto: Erling Grønsdal).



Avtalen mellom Statens Vegvesen og NSB på stamvegstrekningen Evanger-Dale er vel verd pengene, sier Georg F. von Krogh til Veg i Vest. Han har utarbeidet hovedplanen for Bulken-Evanger og mesteparten av strekningen Evanger-Dale.

## God handel med NSB

Bulken-Dale bygget etter forskjellige vegnormalkrav

- Men det skal sies at NSB er en etat som er svært nøyaktig, med stor sans for detaljer. Likevel vil jeg si at vi har kommet godt ut av det med statsbanene når det gjelder overtakelsen av den nedlagte jernbanestrekningen mellom Bolstad og Dale.

foringen øst for Bolstad hadde lagt fram to alternativer.

Det ene laget jeg bare for å bevise at det umulig lot seg gjennomføre. Det ville ha delt bygden i to, med vegframføring nokså parallelt med jernbanelinjen, på en fylling forbi Leiro. Istedet valgte man alternativet i åsen under fjellet Drivo.

I det hele tatt er det blitt en stående misforståelse i Vegvesenet at jeg til stadighet spiller floyte i tjenesten. Det har i høyden skjedd et par ganger, understreker han, og Veg i Vests utsendte skuler forgjeves etter instrumentet i hyller og kroker på planveteranens intime arbeidsrom i kontorbrakkens andre etasje.

### Noen tunneler ubrukelige

- Hvorfor har ikke Vegvesenet tatt i bruk alle jernbanetunnelene?

- Flere av tunnelene ble vi nødt til å erstatte med nye vegtunneler. Delvis på grunn av at fjellet var så oppsprukket at strossing ikke ville lønne seg. Delvis holder ikke kurvaturen mål etter de krav som gjelder for riksveger. Svingene er for krappe.

- Har Vegvesenet betalt for mye til NSB?

- Vi lander på ca. 40 millioner kroner. Det kan høres mye ut, men jeg mener likevel at vi ubetinget har stått oss på denne handelen. At også NSB er kommet godt ut av det hele er det imidlertid heller ingen grunn til å tvile på.

### Ikke rasfare

- Er det fare for ras der vegen nå ligger?

- Nei, vegen er trukket såpass langt ut at den er trygg mot nedrulling fra fjellsiden. Vegen er lagt utenpå uren i en lang strekning, med en motfylling inn mot bakken, som vil ta imot stein som ruller ned, sier den forhenværende plansjefen.

I denne saken, som ellers, har han lagt vekt på å lytte til grunneierne ønskemål. På vegmotene er det viktig at man unngår lange foredrag. Tiden må benyttes til en dialog med hver enkelt som har synspunkter på vegforingen forbi sin eiendom. På denne måten kan vi imotekomme de fleste ønskemål.

### Tunnelveg

- NSB har flyttet i lang tunnel nå, blir det like lite å se for bilistene langs Bolstadfjorden?

- Akkurat dette er litt trist, innrommer von Krogh. Jeg vet det er mange som misliker at vi legger storparten av vegen mellom Bolstad og Dale i tunnel. Men det er iallfall ikke snakk om 8 km sammenhengende mørke, slik NSB har valgt. Noen glimt av fjorden vil man få med seg.

- Men god og funksjonell veg blir det?

- Absolutt. Den tilfredstiller den nye vegnormalen, som er skjerpet i forhold til de krav som gjaldt da vi bygde Evanger-Bulken.

- Vil trafikantene merke forskjell?

- På den 11 km lange strekningen fra Bulken til Evanger vil vegen være i smaleste laget for tyngre kjøretøyer. Småbiler som holder stor hastighet vil noen plasser møte kurver som vil bremse litt på farten. Resten av vegen er bra, sier Georg F. von Krogh til slutt.

### Får arbeide i fred

- Hvilken fordeler vil du særlig trekke fram?

- Jernbanelinjen gir oss en halvvegs planert vegbane. Vi får videre anleggsvegen så og si gratis. Og ikke minst: Vi kan arbeide uhindret av jernbanetrafikken. Dette er en vesentlig besparende faktor, understreker von Krogh, som i sine planer for veg-

### Musikalske rykter

- Er det riktig at du spiller floyte når du er hjemme hos grunneierne for å diskutere veglinjen?

- Det ser jeg på som et usaklig virkemiddel som kunne spre sympati utover det fortjente, smiler von Krogh.



Kent Arnetvedt fra Hordaveg (hvit drakt) i kamp med to Dalbaugspillere. Hordaveg tapte 0-1. (Foto: Oddmund Lunde, Mediapartner A/S).

## Store utfordringer for målhungrige spisser

- Vi har et angrepsproblem, sukker Morten Henriksen, oppmann for Hordavegs lag i bedriftsfotballens 7. divisjon. Vi mangler en mann som kan omsette alle sjansene våre i mål. Karene fra Hordaland Vegkontor satser offensivt, men søker etter en tekniker eller murbrekker helt på topp. Kanskje har de noen på de mange veganleggene i Bergens-området, undrer oppmannen for laget. Det er i hovedsak rekruttert fra mannskapet i Spelhaugen.

- Mange vil kanskje være overrasket over at man finner en såpass stor bedrift som Vegvesenet helt nede i 7. divisjon?

- For to år siden måtte vi trekke laget fra serien på grunn av problemer med å stille nok folk. Dermed måtte vi starte fra bunnen av, i 8. divisjon, da fotballen ble gjenopptatt. I år har

vi ingen vansker med å stille nok spillere til kampene. Vi har en stall på ca. 20 mann som har vært med og spilt.

Det er forøvrig ikke bare behov for flere angrepsspillere. Vi er også uten en fast keeper på laget. I mange av kampene har vi måttet benytte utespillere mellom stengene, sier Morten Henriksen til Veg i Vest.

Treningen har foregått en gang i uken i Vadmyrahallen hele året.

### Fellestrening med Viak og Kommunen

- Men fotball er ingen innendørs-sport?

- Banemangelen i byen har foreløpig gjort det helt umulig å få til egne treninger utendørs. Heldigvis har vi nå kommet i gang med fellestreninger sammen med VIAK og Kommunen på kunstgressbanen på Stavollen en gang i uken.

- Hvilke resultater kan Hordaveg vise til?

- Pr. 1/9 har vi 4 uavgjorte kamper, og 4 poeng. Ellers deltok vi i kva-

lifiserende runde for vegcupen i Rogaland før ferien. Tidspunktet for runden ble bestemt såpass kort tid på forhånd at vi bare hadde 11 mann med oss nedover, til 2 kamper med kort mellomrom. Det ble tap i begge kampene, og den avsluttende turneringen foregår i år uten deltagelse fra Hordaland.

Noen av spillerne i årets stall er også med på oldboyslaget til Hordaveg. Følgende har vært med på kamper for Hordavegs lag i 7. divisjon i år: Arne Aase, Inge Alsaker, Bjørn Trygve Andersen, Kent Arnetvedt, Øystein Birkeland, Arne Eltvik, Carl Henning Fredriksen, Hans Froland, Roald Guldbrandsoy, Halldor Havs-gård, Morten Henriksen, Kristian Kårbø, Kjell Erik Myre, Lars Tore Nordskog, Jarle Seim, Terje Stene, Erik Sterner, Øivind Søvik, Jan Trygve Totland og Håkon Toverud.

Toverud, Totland og Fredriksen har laget to mål hver, mens Henriksen, Stene og Kårbø har notert seg for en fulltreffer i første delen av sesongen 1988.

ordavegs lag i  
 av høstens  
 ataljer. Bak fra  
 enstre Kent  
 rnetvedt, Inge  
 Isaker, Kjell  
 rik Myre, Arne  
 Itvik, Jarle  
 eim og  
 kristian Kårbo.  
 oran fra venstre  
 lysteinn  
 irkeland, Terje  
 tene, Lars Tore  
 ordskog,  
 Jørgen  
 enriksen og  
 Bjørn Trygve  
 Andersen.  
 Foto:  
 Oddmund  
 unde,  
 Mediapartner  
 A/S).



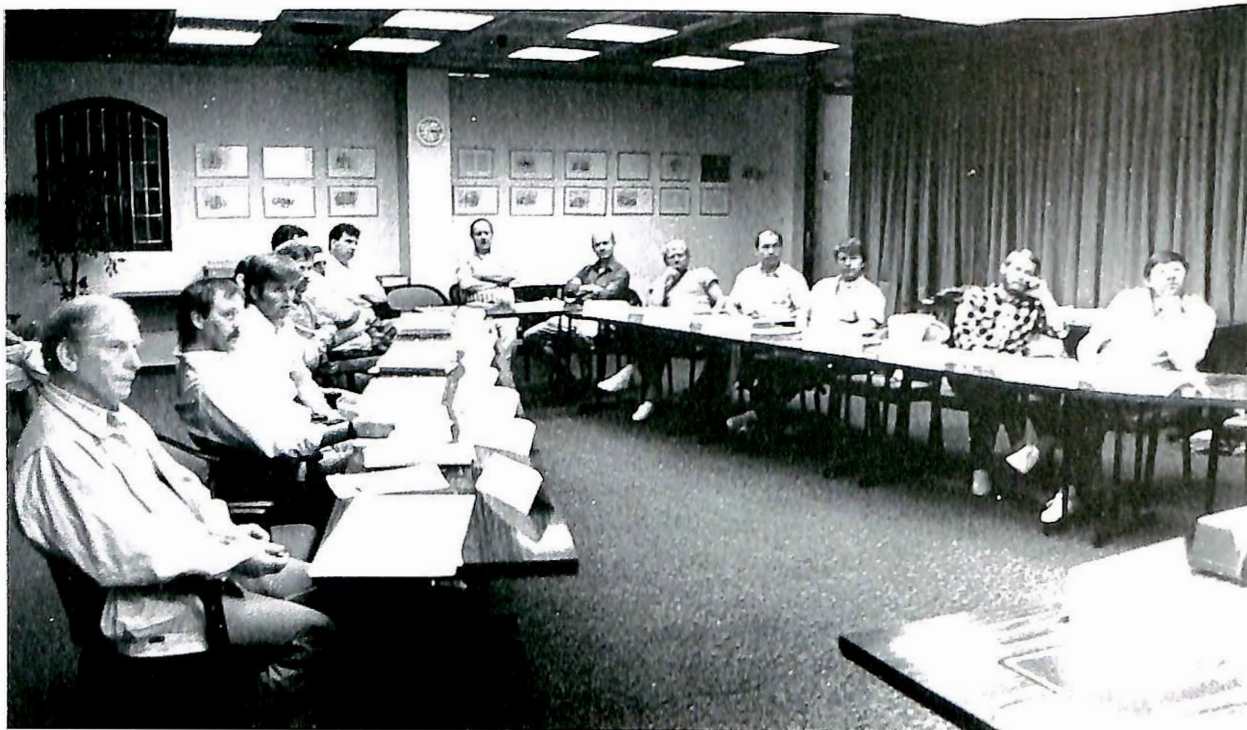
## Positiv møterunde



Oppslutnaden om møterunden for maskinprøveprosjektet før ferien var god. Ikkje minst var oppsynet godt representert denne gongen. Elles var maskinførarar, sjåførar, tillitsvalde og styret for maskinprøveprosjektet med på møta. Rekneskapa fortel så langt om balanse. Det tyder på

at den positive utviklinga i prosjektet held fram. Det er stor vilje mellom medarbeidarane til å stå på vidare for å skape gode resultat for maskindriften. Ny møterunde blir halden før jul. Biletet er frå møte i Odde. (Foto: Erling Grønsdal).

Fra ett av kursene i møteledelse. (Foto: Erling Grønsdal).



## Styrket i synet på egen kompetanse

Det er nå ca. 2 år siden lagsmøte ble innført som organisasjons- og styringsform ved maskindriften i Hordaland. Lagsmøte ble opprettet som et direkte administrativt virkemiddel for å sikre gjennomføring av de målsettinger som var knesatt i økonomistyringsprosjektet - TEMA MASKIN.

Økonomistyringsprosjektet er tidligere omtalt i «Veg i Vest» nr. 4/1987. Prosjektet gir relativt klare budskaper om bedret effektivitet, produktivitet og ikke minst dokumentasjon av resultat for maskindriften. Maskinavdelingens hovedmål er således definert som følger:

**MASKINAVDELINGEN SKAL VÆRE EN LØNNSOM SERVICEAVDELING FOR STATENS VEGVESEN**

### Personell

Personellet er i økonomistyringsprosjektet prioritert som den viktigste ressurs i arbeidet med å nå hovedmålet - en konkurransedyktig maskindrift. En avgjørende faktor i denne prosess var større utnyttelse og nyttegjøring av de ansattes faglige ressurser. For best mulig å sikre positive resultater herunder har virkemidler som målrettet styring og delegering av ansvars- og arbeidsoppgaver stått sentralt. Klare ansvars- og resultatkrav til den enkelte i organisasjonen medfører en aktivisering av de enkelte veggentraler, grupper, arbeidsområder og enkeltpersoner. Totalt sett en aktivisering av hele maskindriften. En forutsetning for best mulig måloppnåelse, var imidlertid at maskinavdelingen innførte en «flatest» mulig organisasjonsplan. Med andre ord, at ansvar og myndighet til å løse problemene ble lagt på lavest mulig nivå. Fordelen med en slik organisering er velkjent nok - den som er nærmest til problemene anses å ha den beste forutsetning for å løse dem.

### Lagsmøte

Som et av virkemidlene for å styrke den nye organisasjonsstrukturen, etter omtalte «målstyringsprinsipp», ble lagsmøte innført i maskindriften. Definerede hovedoppgaver og hensikter med møtet var følgende:

- periodeplanlegging
- resultatvurdering
- rasjonell drift
- problemløsninger
- informasjon/kommunikasjon

Ansvars- og avgjørelsesmyndighet innenfor disse områdene ble tillagt lagsmøte. Møtene blir holdt fast minst 1 gang pr. måned med varighet 1 - 2 timer. Tilstede er ansvarlig verksmester/oppsynsmann/formann og verksteds-/lagerpersonell. Totalt deltakerantall pr. møte er fastsatt til ca. 8. Verkmester, oppsynsmann eller formann har til nå vært ansvarlig leder ved møtene.

Lagsmøtet har vist seg å fungere i tråd med forutsetningene. Maskinavdelingen har gjennom møtene oppnådd en bedre utnyttelse av totalkom-



petanse. Herunder gis de ansatte mulighed for større interesse og forståelse for nødvendigheten av deres medvirkning til et totalt sett best mulig driftsresultat.

### Opplæring

Allerede ved innføring av lagsmøte var det i økonomistyringsprosjektet klart uttrykt nødvendigheten av informasjon, motivering og opplæring til denne nye styrings- og samarbeidsformen. Erfaringer høstet underveis ga også tydelige signaler på at opplæring var en forutsetning for at lagsmøtet skulle fungere etter målsetting. Maskinavdelingen har i arbeidet med innføring av maskinprosjektet, lagt vesentlig tid og vekt på nødvendig opplæring. For å styrke lagsmøtefunksjonen har det til nå vært avholdt kurs både for oppsyn/ formenn (møteledere) og verkstedslagerpersonell (møtedeltakere).

Oppsyn/formenn har i 1987/88 vært gjennom et 6 dagers kurs i «møteledelse» hvor hovedemnene har vært:

- motivering
- samarbeid
- ledelse
- målstyring/resultatvurdering
- konfliktløsning
- møter/møteledelse/møtegjennomføring/referat

Ansvarlig for gjennomføring av dette kurset var Ing. Kjell Bruer A.S. Bruer har forøvrig også vært sentral i planlegging og utarbeidelse av hele økonomistyringsprosjektet.

Møtelederkurset var i all hovedsak svært nyttig. Ikke minst motiverende var oppsynet i prosessen med oppstilling til den nye ledersituasjonen maskinprosjektet hadde pålagt dem. Herunder kravet om at de som ledere ansvarlige for nødvendige strategiske vurderinger og avgjørelser, samt motivering av personell til resultatoppnåelse i henhold til målsetting.

Planlegging og gjennomføring av opplæring til lagsmøtedeltakerne - nivå 4 - verksteds/lagerpersonell, startet ved årsskiftet 87/88. Det har til nå vært avholdt 3 kurs i møtedeltaking for disse gruppene. Når siste kurset er avsluttet i november 1988 vil totalt 51 ansatte i maskindriften ha fått opplæring i møtedeltakelse.

Statens teknologiske institutt har

Overgang fra side 31

Takk for

gava og helsinga på 50-årsdagen min Oskar Haukeland

Hjertelig takk

til ingeniører og kolleger på Søndre innfartsare, kokkene og brakkelaget på Hop og maskinkjøerne på Fjosanger for den fine tilstelingen og de flotte gavene og blomstene jeg fikk da jeg sluttet 30 juni 1988.  
Olav Hjellevad

vært sentral i planlegging og gjennomføring av møtedeltakerkursene. Kursvarighet er 2 dager og hovedemnene ved disse kursene er:

- motivering
- samarbeid
- møter/møteledelse/møtegjennomføring/referat
- møtedeltakere

Evalueringen til møtedeltakerkursene har til nå vært svært positive både fra deltakerne og fra oppdragsgiver. For mange av deltakerne har lagsmøtevirksomheten vært en helt ny arbeidssituasjon. Også den konsekvens at de gjennom møtet er direkte medansvarlige for de beslutninger som ta-

TAKK

for oppmerksomheten i anledning min 50-årsdag.  
Kirsten Lotvedt  
Hop brakkeleir

Eg takkar

vegarbeidarane og administrasjonen for all merksemda i hove 50-årsdagen min  
Jens Tveit Aga

Mange takk

for gava og helsinga eg fekk på 50-årsdagen min  
Asbjørn Vågset

es og ikke minst for utførelse og oppfølging herunder.

Motivering og styrking av synet på egen kompetanse har vel totalt sett vært den største gevinsten ved kursene. Læring til møtesituasjonen har faglig sett vært en absolutt nødvendighet.

Maskinavdelingen og personalkontoret har medvirket både under planlegging og gjennomføring av kurspakken for møteledere og møtedeltakere. Herunder i vesentlig grad for å påse at kursene har inneholdt en nødvendig og planlagt del av motivasjonsfaktorer.

**Torill Eliassen**  
kursleder

## Betring i oppsynet

- Det har vore ein gledeleg auke i søkjarmassen til ledige oppsynsstillinger i Hordaland den siste tida. Såpass mykje har stoda betra seg at vi faktisk no har fått tilsett folk i alle dei 9 ledige stillingane som oppsynsmenn i anleggsavdelinga, opplyser driftssjef Jann B. Jensen til Veg i Vest.

- Kva er årsaka til dette?  
- Det er vanskeleg å seia. Truleg

oppfattar fagfolk den private marknaden som meir usikker for tida. Det er likevel merkeleg at det skal svinga så fort.

**Positivt også for ingeniører**  
- Gjeld endringane også andre stillingar?

- Vi har sett ei tilsvarande utvikling for ingeniører. Når det gjeld sivilingeniører er stoda ikkje særleg endra. Vi manglar framleis folk til fleire stillingar på dette fagnivået. Det er stadig vanskeleg å tevla med lønene til private firma, seier Jensen.

## Teoretisk fagprøve for bygg og anlegg:



Eksamenskandidatane samla på hotellplen ved Hardangerfjorden. (Foto: Helge Haukeland).

# Eksamensnervar i Ullensvang

87 til pers

Undervisningsmaterialet var svært omfattande. Det har ikkje vore nokon spøk for deltakarane å gå igjennom eit pensum på fritida i løpet av eit skuleår, som tilsvarar minst to år på yrkesskule.

Då kurset vart lyst ut melde det seg 106 interesserte, slik at dei ordinere samlingane måtte delast opp i 4 puljar. Det vart difor tilsaman 21 helgesamlingar for forelesarar og kursleiar.

Av deltakarane var det 92 igjen då kurset var ferdig.

På fagprøvesamlinga hadde 5 lovleg fråver, slik at det tilsaman var 87 personar, som skulle gå opp til prøva på denne avsluttande samlinga.

### Uvand situasjon

Dei fleste av deltakarane hadde ikkje opplevd nokon eksamenssituasjon sidan dei gjekk i grunnskulen, så det var ikkje anna å vente enn at nervane sto i heilspenn.

For å bøta på nervane hadde difor kursleiinga lagt inn ein «prøve-eksamen/tentamen» på sundagen, som skulle gi folk trening og repetisjon før sjølv eldprøven på tysdagen.

Til tentamen vart det gitt 129

Før ferien vart det avvikla kurssamling kombinert med teoretisk fagprøve på Ullensvang Hotell.

Bakgrunnen for denne samlinga er det kursopp-  
legget vegvesenet har ar-  
rangert for dei som ønske  
te å avleggje fagprøve i  
det nye Bygg & anleggs-  
faget. Kursopp-  
legget har bestått av 36  
studie-/innsendingsbrev  
til NKI og 6 internat-  
samlingar i vegvesenet  
sin regi.

spørsmål, som deltakarane skulle besvare i løpet av 6 timar. Mange av desse spørsmålene var direkte henta frå tidlegare innsendingsoppgåver og likna på dei som vart gitt på fagprøva.

### Påfallande roleg

Mandagen vart nytta til å gå igjennom oppgåvene i plenum og til sjølvstudiar utover kvelden. Det var påfal-

lande roleg både i restauranten og på roma denne sommarnatta.

Sjølv den teoretiske fagprøva på tysdagen vart avvikla i regi av Yrkesopplæringsnemnda. Vegvesenet måtte imidlertid stilla med eksamensvakter. Her nytta vi mellom anna pensjonerte vegarbeidare frå distriktet, som heldigvis hadde sagt seg villeg til å mota.

### Små problem

Til fagprøva vart det gitt ca. 50 spørsmål, som skulle besvarast i løpet av 4 timar. Det var forskjellige oppgavesett, som var lagt ut på pultane, slik at det gjaldt å vere heldig med «trekning». Nokon av oppgavesetta la størst vekt på betong/armering, - andre på grunnarbeid eller sprenging.

Skal ein døme etter kor lang tid deltakarane brukte på eksamen, har nok dei fleste hatt små problem med oppgåvene. Allerede etter 2,5 time hadde fleirtallet levert inn svara og gått frå lokalet.

Det synte seg at kursopp-  
legget for det meste var sikta rett inn m.h.t. dei oppgåvene som vart gitt. Den einaste direkte bom var spørsmålet om teikn ved krandidrering, der teiknet det

# Ny fagmedarbeider for personal- og lederutvikling

Lisa A. Hopland har blant annet ledererfaring fra offentlig sektor, og har vært stipendiat for Lederopplæringsrådet.



Lisa A. Hopland (39) er ansatt som ny organisasjonskonsulent ved Hordaland Vegkontor. Stillingen er plassert som førstekonsulent, med hovedvekt på organisasjons- og lederutvikling, samt personalutvikling. Vegvesenets organisasjons- og lederutviklingsprogram, det såkalte POC-arbeidet, blir en viktig del av jobben min, sier Lisa A. Hopland i en samtale med Veg i Vest. Hun begynte stillingen 1. september.

- Hvilken bakgrunn har du?

- Jeg har utdanning i helse og sosialfag og pedagogikk, mellomfag i administrasjon- og organisasjonsvitenskap fra Universitetet i Bergen og personaladministrasjon fra Bedriftsøkonomisk Institutt.

## Rektor og stipendiat

Jeg var som rektor med på oppbyggingen av Bergen Vernepleierhøgskole, fra denne ble startet i 1980, og fram til 1985.

Fra 1985 hadde jeg et 2-årig stipendiat fra lederopplæringsrådet, der jeg studerte ledelsesutvikling på flere plan. Jeg gjennomførte blant annet en større undersøkelse om faglig bakgrunn om stillingskrav til

ledere. Undersøkelsen resulterte i et forslag om 1-årig videreutdanning i ledelse og organisasjonsutvikling innen helse- og sosialsektoren.

I stipendiatperioden var jeg knyttet til Administrativt Forskningsfond ved Norges Handelshøyskole, og deltok i undersøkelser både i privat og offentlig sektor, med analyser, rapporter og gjennomføring av kurs. Blant annet har jeg vært med på planlegging av lederutviklingsprogrammet på Solstrand.

Det siste halvannet år har jeg vært daglig leder av Danckert Krohns Alderssenter, som er det største eldresenteret i Bergen.

Senteret eies av Nasjonalforeningen for folkehelsen, som i fjor sto

bak den landsomfattende TV-aksjonen «Hjerte for livet». Lisa A. Hopland var aksjonsleder for Bergen.

## Stor utfordring

- Hvorfor valgte du Vegvesenet?

- Det er en stor organisasjon, og jeg ser fram til å arbeide med organisasjons- og lederutvikling samt personalopplæring på heltid. Jeg blir nå fritatt for det administrative ansvar og kan konsentrere meg om det faglige arbeidet jeg brenner for, sier Lisa A. Hopland, som hører hjemme i Bergen, men opprinnelig kommer fra Kristiansund.

Hun ble valgt ut blant ca. 70 søkere, mange med svært gode kvalifikasjoner.

vart spurt om ikkje likna mykkje på nokon av dei teikna som vart omtala i hefte frå Arbeidstilsynet.

## Bra resultat

Etter at alle svara var levert inn, vart desse forseglde og sendt vidare via Yrkesopplæringsnemnda til dei lokale prøvenemndene til retting. Provenemndene skal samanhalde dei teoretiske prøvene med dei praktiske, og så gje ei total vurdering utifrå samla resultat.

Kursleiar kan difor ikkje idag uttale seg om korleis kandidatane har klart seg på teorien. Vi har imidlertid fått signal frå to av nemndene om at resultatata stort sett har vore bra.

## Framifrå i Røldal

Deltakarane er no igang med dei praktiske prøvane. Desse skal i største mogleg grad avviklast innan den ordinære drifta. 12 av dei praktiske prøvane er alt ferdig avvikla i Røldal, med særst godt resultat iflg. nemnda.

I ettertid kunne ein kanhende ønska at delar av kurset hadde vore annleis, og pensum lagt noko om. Vi var diverre avhengig av å følge den studieplanen som NKL hadde lagt opp. Ein omlegging hadde ført til at vi hadde måtte køyrt heile kurset i eigenregi, noko driftsavdelingane ikkje hadde hatt kapasitet til.

Kursleiar vil med dette nytta høvet til å takke forelesarane, særleg Reidar

Lokoy frå Bergen kommune og Ingolf Froestad frå AOF, som har gjort ein imponerende innsats under dei utallige forelesningstimane.

Men aller mest vil kursleiar takka alle deltakarane for samværet og for alt han har fått lære om vegarbeidsdrifta under diskusjonar i plenum og i seine kveldstimar på samlingane. Deltakarane har vore ei sers grei forsamling å arrangere kurs for, og dei praktiske problema minimale.

Vidare og ein hjarteleg takk for den overveldande gåva som kursdeltakarane overrekte kursleiar under avslutninga.

Svein Hoff

# Røykeforbudet må ikke skape sosial splittelse

- Dersom det skulle vise seg at røykeforbudet på Vegkontoret fungerer dårlig, er vi nødt til å vurdere ordningen på nytt. Vi er opptatt av å unngå at det skapes sosial splittelse blant medarbeiderne på grunn av røykeforbudet, blant annet i form av nedgang når det gjelder besøk i kantinen. Om nødvendig kan det tenkes en ordning der vi får et tidsavgrenset røykeforbud i spisesalen. Vi er dessuten innstilt på å fjerne det spesielle skiltet i vestibylen i løpet av høsten, sier administrasjonssjef Egil T. Pedersen til Veg i Vest.

- Har det kommet mange reaksjoner etter at røykeforbudet ble innført 1. juli?

- Vi har registrert en god del misnøye både med ordningen i kantinen og med det nevnte skiltet ved resepsjonen i 1. etasje.

## Alternativer er vurdert

Når det gjelder den praktiske gjennomføringen av den nye røykeloven,



Siri Osnes avduker friskluft-skiltet i vestibylen 1. juli i år. Skiltet er møtt med blandede reaksjoner, og vil bli fjernet i løpet av høsten. (Foto: Erling Grønsdal).

hadde arbeidsmiljøutvalget ved Hordaland Vegkontor flere alternativer oppe til drøfting. Både fysisk og tidsmessig oppdeling av forbudet er hjemlet i loven. Etter en samlet vurdering kom utvalget til at den beste løsningen ville være et fullstendig røykeforbud i felleskantinen. Ledermøtet ga dette sin tilslutning. Forutsetningen for gjennomføringen av dette er at det gis anledning til å røyke på enkeltkontorer.

## Ønsker ikke røykeklubber

- Hva med egne fellesrom for røykere?

- Også dette har vært vurdert. Vi har foreløpig valgt å stille det i bero. Det er ikke ønskelig med en slik atskillelse av en gruppe medarbeidere, i dette tilfelle røykerne. Vi vil nødig at det skal etableres egne røykeklubber på huset. Vi er opptatt av å bevare den gode sosiale kontakten medarbeiderne imellom. Vi har derfor satt vårt håp til at vi gjennom den nye loven kunne få en holdningsendring, slik at den sosiale kontakten i matpausen og ellers kunne skje som før, og at røykingen ble utsatt til etter at man var tilbake på eget kontor.

## En privatsak

- Loven beveger seg inn i privatlivet til folk?

- Røyking er en privatsak, og vi må respektere hverandre. Vår målsetting med nyordningen har blant annet vært å appellere til den enkeltes sosiale samvittighet. Lovens intensjon er jo selvsagt å få ned røykeforbruket her i landet.

Vi er avhengig av den enkeltes innstilling for at ordningen skal bli vellykket, sier Pedersen til slutt.

## Frisk luft og kantinesvikt

Det generelle røykeforbudet ved Hordaland Vegkontor har ført til færre gjester i kantina. Ragnhild Haugen har styrt kantinedrifta dei siste fem åra, og har aldri opplevd så låg omsetnad i matstova som første månaden etter at røykeforbudet vart innført.

- Eg veit heilt sikkert om tilsette som har droppa den daglege pausen på kantina grunna røykefor-

budet, seier ho til Veg i Vest. Endå fleire har vend seg til henne og klaga på at røyking ikkje lenger er tillette i salen.

- Hender det at nokon tek seg ein blås likevel?

- Det har eg ikkje merka noko til. Askebegra er inndregne. Dei som må ha nikotin går heller ut, om veret tillet det, eller dei tek seg ein røyk på kontoret etterpå. Men ein del har rett og slett droppa lunsjpausen på felleskantina, seier Ragnhild Haugen, som ikkje er glad for den løysinga ein har vald.



Eivind Høysæter lagar stort sett mellomhels skilt til bruk på anlegg i Hordaland. (Foto: Erling Grønsdal).

## Vår fagmann på anleggs-skilt

Eivind Høysæter er spesialist på vegskilt. I dag kjøper Vegvesenet dei fleste faste skilta sine frå private produsentar, men framleis vert det laga ein god del i eigen regi. Ikkje minst gjeld dette alle mellomhels skilt som vert nytta under anleggsarbeid og ved andre høve der ein krev løysingar som ikkje er dekkja i den ordinære skiltparken.

Høysæter er til daglig å treffa på Rådal vegsentral, der det mellom

mange andre verkstader også finnest ein «skiltfabrikk».

### Ikkje full jobb lenger

- For lagde vi såpass mange skilt sjolve at eg hadde full stilling berre med den delen av jobben. I dag kan det vera stor produksjon til visse tider, og rolegare andre veker. Ledig kapasitet blir nytta til å ta eit tak på snekkarverkstaden eller anna forefallande arbeid på vegsentralen, fortel Høysæter.

Då Veg i Vest motte Høysæter hadde han nett fullford ein ordre til anleggsarbeidet i Hegglandsdalen, der ein skulle skilta om penetreringsarbeidet.

### Oransje film

- Kva går jobben ut på?  
- Vi legg ein oransje, sjølvlysande film på skiltplatene. Teksten er samansett av svarte bokstavar som vi flebar på plata. Tidlegare brukte vi gjerne opp att gamle skiltplater, som vart påført ny film etter at dei var gjort reine.

Høysæter fungerer nærmast som anleggsavdelinga sin «konsulent» på skilt. Avdelinga har ikkje eigne fagfolk på dette feltet. Det eksisterar såleis eit gap mellom skiltreksperterne i planavdelinga og skiltmakaren i Rådal.

Sjåfør Arthur R. Eknes i Vegvesenet er klar for verdensmeisterskapen i lastebilkøyring i Luxembourg. (Foto Erling Grønisdal).

Artur  
klar for

VM

Statens Vegvesen Hordaland er representert under Verdsmeisterskapen i lastebilkøyring, som går i Luxembourg i slutten av september. Artur R. Eknes frå Myking, til dagleg sjåfør for vedlikehaldet i Nordhordland, er gjennom topp-plasseringar i fylkesmeisterskapen og NM kvalifisert til ein plass på det norske VM-laget. Eg tek det roleg, og har ikkje tenkt å legge meg i beinhard trening framfor meisterskapen, seier Artur i ein samtale med Veg i Vest.

- Har du lang røynsle som lastebil-sjåfør?

- Eg vart tilsett i Vegvesenet i 1970, og sjåfør-jobb har eg hatt sidan 1975. Eg køyrde 7 år bil ved sandtaket i Matre, og har to sesongar med olje-grus-køyring. Sidan 1983 har eg køyrd liten lastebil for vedlikehaldsavdelinga i Nordhordland.

### Presisjonskøyring

- Kva går tevlinga ut på?

- Vi har ein teoretisk del første dagen. Dagen etter er det presisjonskøyring. Det er ein heil serie med prøver du må igjennom. Lukeparkering og



rygging i garasje er mellom desse. Du skal visa at vi kan berekne rett breidde og høgde. Stogg i rett avstand framfor fotgjengarovergangen er ein detalj som og må klaffa. Det rette er 5 meter framfor gangfeltet. Men det får du ikkje vite på førehand.

Rygging mot stolpe skal skje med den rette klaringa. Berekning av framhjul ved parkering av bilen slik at hjula står midt inne i eit opmerka felt, høyrer og med i det programmet vi har vore igjennom i dei føregåande tevlingane.

### Sentrumsblink

Og så skal du treffa blink med eit lodd som heng på støtfangaren. Her skal du helst oppnå ein skikkelig sentrumsblink for å greia ei god plassering.

Den praktiske delen av prøva omfattar også ein høveleg lang runde ute i trafikken. Det kan jo bli ei interessant oppleving i Luxembourg, seier Eknes, som vart fylkesmeister i klasse lastebil, og fekk ein hederleg tredje plass i NM. Vegvesenet fekk tilsaman 7 fylkesmeistrar i år.

# PERSONALNYTT



## Nytilsette Vegkontoret

Bjørn Tore Wiik, prosjektleiar

Askøybrua

Asbjørn Valen, prosjektmedarbeidar

Askøybrua

Jan Olav Skogland, intern overføring

som prosjektleiar Salhusbrua

Einar Noremarm, prosjektmedarbeidar

Salhusbrua

Lisa Hopland, organisasjonskonsulent

Svein-Erik Fjeld,

informasjonskonsulent

Geir Brekke, informasjonskonsulent,

engasjement.

Tove Karlsen, trafikkpedagog

biltilsynsavdeling

## Nye i oppsynet

Gunn Martha Andersland vernetenesta

Oyvind Dahle

anlegg

Audun Halleraker

anlegg

Arve Rune Holmeseth

anlegg

Lyder Leithaug

vedlikehald

Jonny Madsen

anlegg

Einar Høyda Nilsen

anlegg

Jarle Solibakke

anlegg

Sigmund Vaksvik

anlegg

## 50 - ÅRSDAGAR

Lars Nygård

7. oktober

Ingvald Lekven

8. oktober

John M. Ellingsen

14. oktober

Odd Gabrielsen

13. november

Per Steffen Myhren

15. november

Reidar Eikemo

1. desember

Einar J. Lillevedt

14. desember

Svein Harry Hansen

26. desember

## 60 - ÅRSDAGAR

Per Tveit

27. oktober

Henrik Langhelle

9. desember

## Nye pensjonistar

Olav Bøe

Odd Hagesæther

Olav R. Hjellestad

Askel T. Rafdal

Hans Sundvor

Toralf Taule

Overgang side 25

## Slutta Vegkontoret

Arvid Nilsen, rekneskap

Aslaug Amundsen, trafikkseksjonen

planavdeling

Jens Kjærgaard, planavdeling

## MINNEORD

# ARNE WILHELM EPLAND

Overingeniør og distriktsleiar Arne Wilhelm Epland døde brått og uventa 4. august i år, - 45 år gamal. A.W. Epland arbeidde heile sitt yrkesaktive liv (1969-1988) på Vegkontoret i Hordaland - først på planavdelinga - sidan på anleggsavdelinga.

Då vi fekk meldinga om at Arne Wilhelm Epland var død, nekta vi rett og slett å tru at det var sant. Sjøkket vi alle fekk, lamma oss heilt - og vi har framleis vondt for å ta faktum til etterretning. A.W. Epland gjekk så alt for tidleg bort. Han var berre kome halvvegs i livet og si yrkeskarriere. Vi skulle så gjerne ha hatt han lenger hos oss, men den tida vi fekk saman var rik og god.

Nokre karaktertrekk vil vi særleg minnst:

- Først og fremst hans menneskelege varme og utstråling. Han var ein av få leiarar som forstod at høg produktivitet på arbeidsplassen er nøye knytt til trivnad og eit sosialt fundament.

- Dernest hans usvikelege optimisme. Hans einestående evne til å tenkje positivt i alle situasjonar, også når skylaget låg lavt.

- Ellers var det typisk for han at han tok ansvar der

andre leitte etter sydebukkar.

Med desse haldningane inspirerte han sine medarbeidarar, og grunnlaget for det gode samarbeidet og sambalder i søndre distrikt. For samarbeid på tvers av avdelingsgrensene og fagmiljøa, og ikkje minst samarbeid mot verda utanom vegvesenet, var ein leietråd i arbeidet hans. Samarbeidstanken hamra han inn i oss som fekk lov å arbeide saman med han.

Visjonen hans var enkel: Du skal alltid gjere ditt beste! Dette kravet stilte han til seg sjølv og til sine medarbeidarar. På denne måten blei han den sjølvskrevne basen i arbeidslaget. Han var kapteinen - ja - sjøve motoren og inspirasjonen på laget.

Det blir vanskeleg å fylle plassen etter Arne Wilhelm Epland. Vi skal likevel prøva å føra vidare arbeidet hans - ha med oss haldningane og la visjonen hans gro fast!

Det er med djup sorg vi tek farvel med han. Vi har mist ein nær og personleg ven. Vegkontoret har mist ein av sine beste, mest lojale og trufaste ingeniørar.

Kjell Hisdal

MYHREN PER SNEITEN

ÅSLIGRENDA 25  
5075 ULSET

ASSEKORSBÅND

RETURADRESSE:  
Statens Vegvesen  
Hordaland vegkontor  
Postboks 3645  
5033 Fyllingsdalen

NESTE NUMMER KJEM 1. DESEMBER

