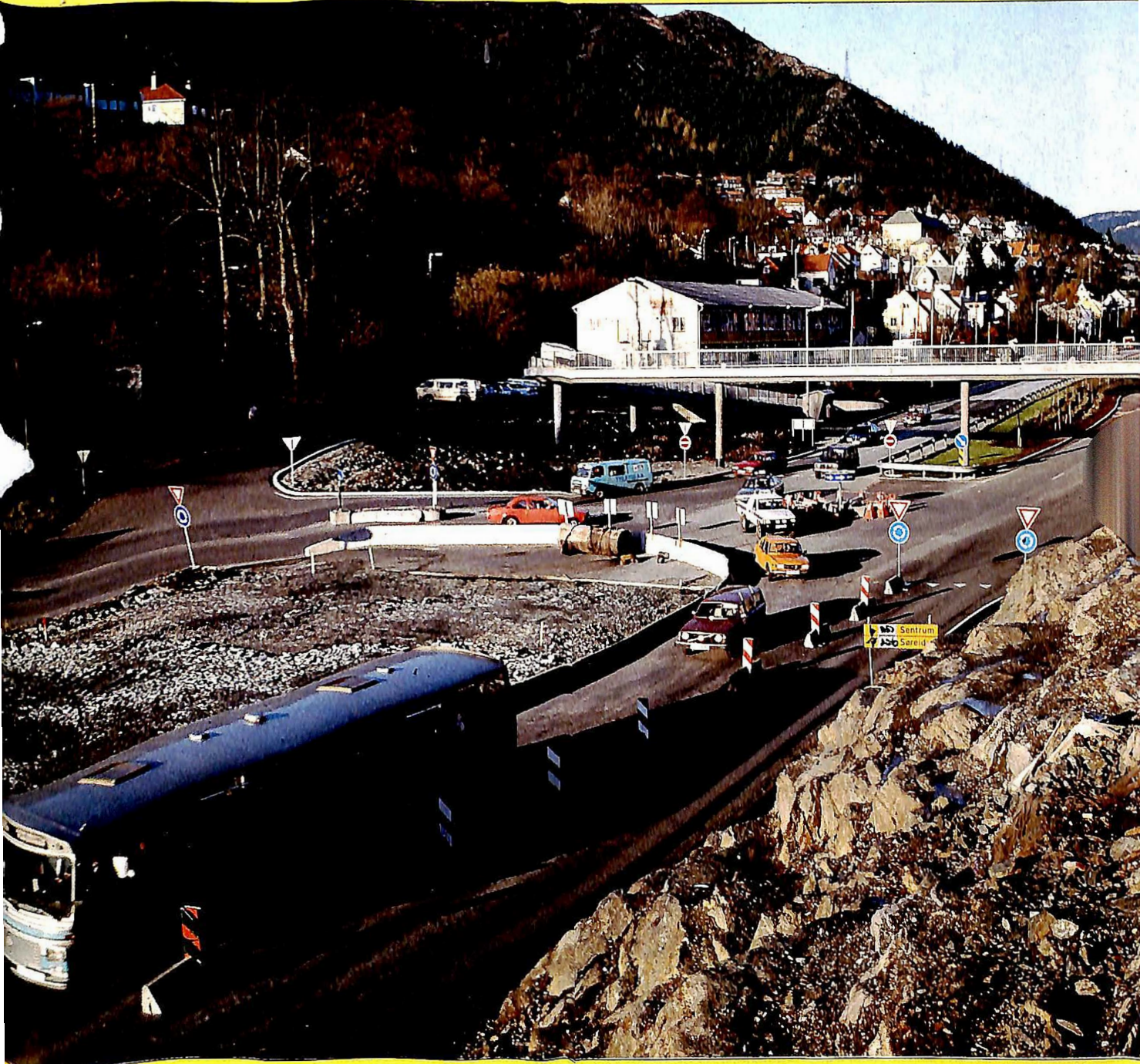


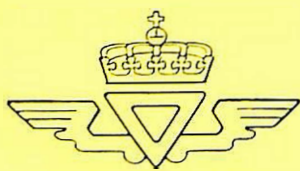


VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN HORDALAND



NR. 4 - 10. DESEMBER 1988 - ÅRGANG 12



Nr. 4 - 1988
Årgang 12

REDAKTØR:
Geir Brekke

REDAKSJONSRAÐ:
Josef Martinsen
Oddbjørn Lynghammer
Finn Gulbrandsøy
Carlo Jacobsen
Helge Haukeland
Svein-Erik Fjeld

Opplag: 2.500

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

Framsidedeilete:
Anleggsarbeidet på
Fjøsanger har i to år
vore drive utan stogg
i trafikken. Nyevegen
vert opna 13. desember.
(Foto: Erling Grønsdal)

Baksidedeilete:
Frå Hodnaberg-tunnelen
mellom Bulken og Hamlagrø.
(Foto: Erling Grønsdal)

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

Ettertrykk av illustrasjonar
er ikkje tillatt utan
samtykke frå Statens
vegvesen Hordaland.

Nye vegar til jul

Fylket vårt går ikkje fri dei økonomiske nedgangstider. Dagstøtt finn vi feite avisoverskrifter om nye forlis, både i den private og offentlege leia.

Trangare rammevilkår vil også merkast på aktiviteten i Vegvesenet i tida framover. Ein gjennomgang av stoda for etaten seinhaustes 1988 har likevel mange positive sider.

Statens vegvesen Hordaland er av Vegdirektoratet kara til «årets anleggssfylke». Vi har m.a. vist god konkurransevne, presisjon og engasjement utanfor fylket, går det fram av grunngevinga.

Det er all grunn til å gratulera anleggsavdelinga med tildelinga, som bør vera fin inspirasjon for alle ansatte i Vegvesenet.

Lat oss og nemne at fleire avdelingar har hausta rosande omtale etter innsats for andre fylke den siste tida.

Lista over hyggelege hendingar kan gjerast lang. Konesjonsvedtaket for Salhusbrua kom seint, men godt. Opninga av «Sjølinja» Hop-Fjøsanger finn stad eit halvt år før planlagt. Forskot på bergensarane sine bompenggeinnskor for neste år gjev ein god handel for trafikantane.

Tunnelspesialistane ved Statens vegvesen Hordaland har endå ein gong forsert fram eit godt prosjekt. Liaros-tunnelen forbi dei mest rasfarlege partia mellom Frøland og Myrkhøl blir opna 3 månader før tida.

Med «Sjølinja» og Liaros kan Vegvesenet servera to velkomne julegaver til publikum. Dette er godt synleg dokumentasjon på vel utford arbeid. Det er dessutan framifrå marknadsføring for Vegvesenet. Det styrkar profilen vår som ein serviceretta og effektiv etat.

Og då høver det godt avslutningsvis å ønska alle lesarar av Veg i Vest ein riktig god jul og eit godt og framgangsrikt nytt år.

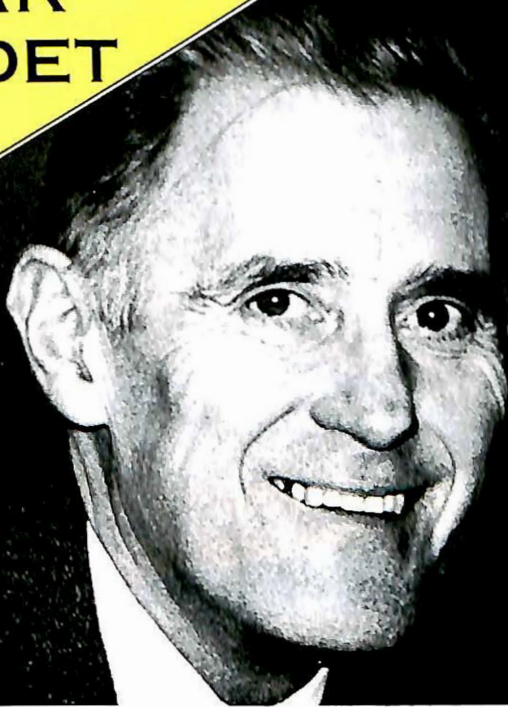
Geir Brekke

INNHALD

	Side
Mykje forskning kring Salhusbrua.....	4
Veginvesteringar ned 100 mill. kr.....	6
Må få meir ut av pengane.....	8
Hordaland beste anleggssfylke.....	13
Listige salver i Gjøvik.....	14
Manns jobb i Liaros.....	15
Anleggsreportasje søndre innfartsåre	16
Verdsmeister Artur	21
Biltilsynskonferanse	22
Plantur 1988.....	26
«Petter Smart» i Rådalen	28
Infotenesta doblar.....	30

VEGSJEFEN

HAR
ORDET



Mykje å gle seg over

Vi nærmer oss slutten av året, og det er snart tid for å sjå om vi har nådd målsettinga for 1988.

Vi har mykje å gle oss over, men på enkelte områder er det grunn til uro.

Medan trafikkulykkene har gått ned i mange fylker dette året, har vi i Hordaland hatt ein kraftig auke. Dette skuldast ikkje berre sterk trafik-kaue og den tragiske bussulykka i Måbødalen. Våre radar målingar viser at det foregår mykje uvettig køyring, som før eller seinare må føre til ulykkar. Både politiet og hiltilsynet må difor meir ut på vegen.

Vinteren står for døra, og det stiller store krav til vegvedlikehaldsfolka våre og til trafikantane. I Bergensområdet, og på ein del andre viktige riksvegar, tilbyr vi i vinter eit meir intensivt vedlikehald. Eg håper at antall ulykker vil gå ned når dei

tiltak som blir sett inn, får full verknad. Går piggdekkbruken ned kan vi til neste vinter også tilby eit endå betre vegvedlikehald.

Betre stilt enn andre

Framlegget til statsvegbudsjett for 1989 er lagt fram, med ei nedskjæring på 37 mill. kroner til riksvegane i Hordaland. Fylkestinget har ikkje teke stode til fylkesvegbudsjettet for 1989, men også der må vi rekne med noko nedskjæring. Det er likevel positivt at vi ikkje har fått større nedskjæringar på riksvegvedlikehaldet, og sjølv om vi får noko nedskjæring på fylkesvegvedlikehaldet, er vi betre stilt enn fleire andre fylke.

Gledeleg bru-avklaring

Gledeleg er det at konsesjonen for Salhusbrua endeleg er klar, og likeins reguleringsplanane for Askøybrua. Det betyr at vi kan arbeide for fullt med planane både for Askøy- og Salhusbrua, slik at arbeidet i marka kjem igang neste år. I tillegg til arbeid i andre fylke, vil desse store bompengebrauene skaffe svært tiltrengt sysselsetting når dei ordinære vegløyvingane går ned. Positivt er

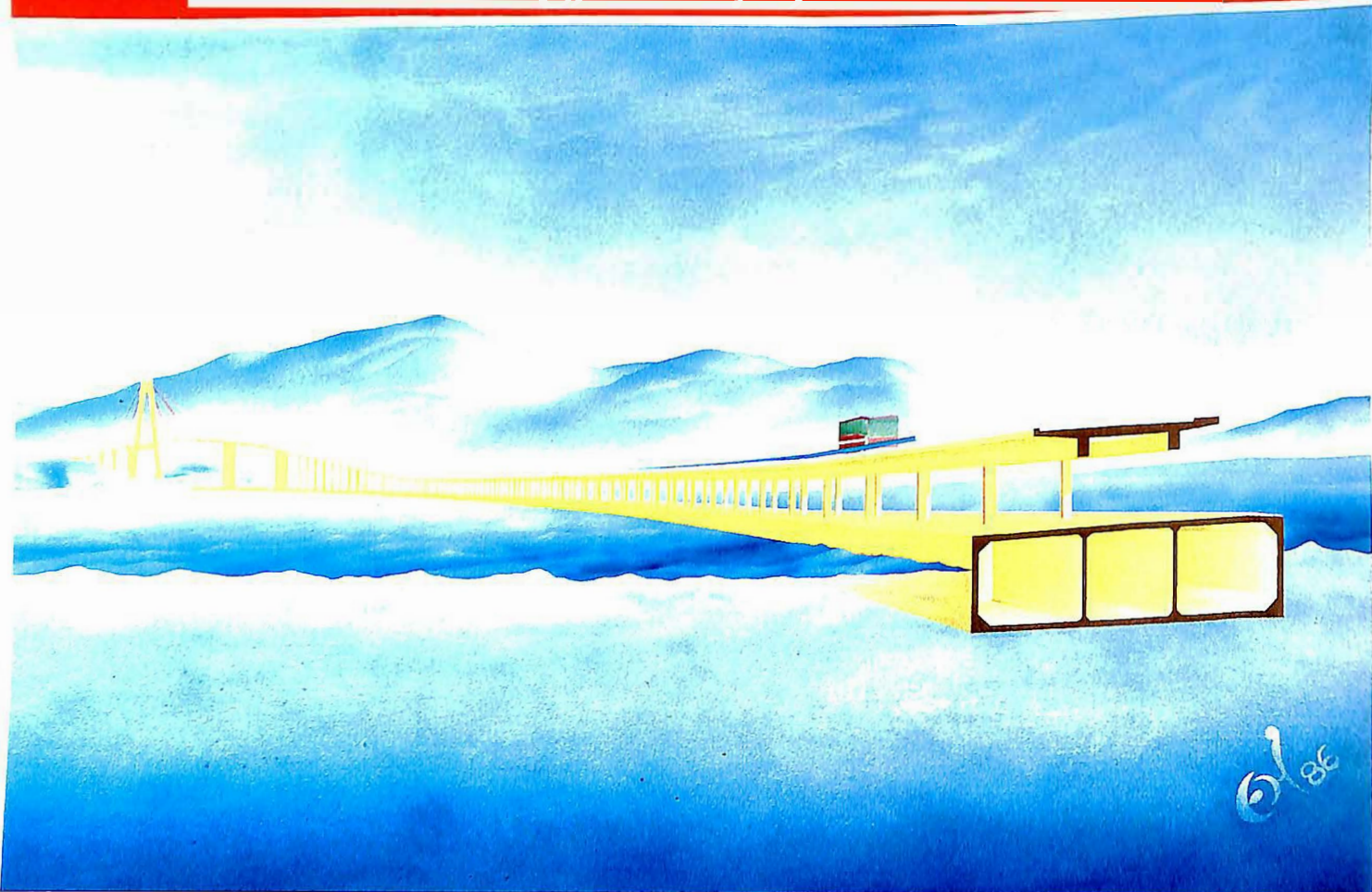
det og at Miljøverndepartementet har lova oss ei avklaring dette året om reguleringsplanen på søndre innfartsåre. Blir det eit positivt vedtak, reknar eg med at vi neste år kan ha ferdig ein trefeltsveg mellom Edvard Griegsvei og Kristianborgvatnet. Gledeleg er det og at arbeidet på søndre innfartsåre er forsert slik at «sjølinja» kan åpna i år.

Plansituasjonen god

I oktober i år vedtok fylkestinget den nye fylkesvegplanen for 1990-93. Blir den gjennomført, vil alle større bygder i fylket ha veg eller ferjesamband innan fem år. Før påske neste år blir Stortingsmeldinga om revisjon av Norsk Veg og vegtrafikkplan lagt fram, og før det vil vi truleg også vite kor store bompenginntekter vi kan rekne med på bompengeringen i Bergen. Plansituasjonen i fylket er no så god at det er berre tilgang på midlar som set grense for kor fort vi kan byggja ut vegnettet.

Til slutt vil eg takke alle i etaten for god innsats i 1988, og ynskje alle våre tilsette og pensjonistar, med familiar, ei riktig God Jul.

Josef Martinsen



Tverrsnittskisse av Salhusbrua i betongløyising. Skåstagsløyisinga for høgbrua i bakgrunnen til venstre, vil kanhende bli erstatta av ein bøgekonstruksjon. Illustrasjonen var utstilt på den norske standen under verdensutstillinga i Vancouver i fjor. (Teikning: Eldar Høysæter, Vegdirektoratet).

Hollandsk bølgeanalyse og dansk hydroteknikk

Prosjekteringsarbeidet for Salhusbrua skaut fart då regjeringa omsider manna seg opp til å gje konsesjon i haust. Medan ein har venta på avklaring frå høgste politiske hald, har planane for flytebrua over Bergsøy-sundet på Nordmøre komme framom Salhusbrua i tid. Bruavdelinga i

vegdirektoratet har difor lagt opp til ei noko avventande halding andsynes Salhusbru-prosjektet. Dei to prosjekta er samkøyrde, på det viset at ein del tekniske prinsipielle avgjerder for Bergsøybrua vil vera avgjerande for dei løyisingar som skal veljast for kryssinga av Salhusfjorden.

Avveginga som skal gjerast gjeld mellom anna val av materialtype på flytebrua, seier prosjektleiar Jan Olav Skogland til Veg i Vest. Det er lagt opp til at det for Bergsøy-brua skal tøretakast ei vurdering av ståltagverk på flytande pontongar, som alternativ til betongflytebru. Innan

AV GEIR BREKKE

årsskiftet skal Veritec gjennomføre eit oppdrag for bruavdelinga i Vegdirektoratet. Det skal her reknast på om ei stålbruløysing kan få teknisk aksept.

Utfallet av denne vurderinga kan og få fylgjer for val av løyising når det gjeld Salhusbrua. Eg vil tru at det vil vera aktuelt å gjennomføra ein tilbodsrunder med fleire alternative løyisingar for flytebrua, både betong og ein eller annan ståløysing på flytepontongar, seier Skogland.

Tilbudsfrist oktober 1990

- Korleis går det med førebuinga av sjølve tilbødet?

- Vi reknar med å bruka 1989 til å førebu tilbødsdokumenta. Alternativa som skal leggjast til grunn vil vi ha ferdig på tampen av neste år. Innan 1. juli 1990 skal tilboda ut, med frist for innlevering av byggjetilboda til 1. oktober 1990. Byggjestart vil det bli i januar 1991, og brua skal etter gjeldande framdriftsplan stå ferdig seint i 1993.

- Bygging av tilkomstvegar kan ta til før brubygginga?

- Av omsyn til kapitalkostnadene vil vi strekkja byggjestarten ut så langt som råd for ferdiggjering. Eg reknar med at bygging av tilkomstvegar på baa sider av fjorden vil ta til midtvegs i 1990, med 2 til 2,5 års byggjetid.

Parallele prosjekt

- Dersom stålfagverk skulle bli løysinga slepp ein vel ein del lettare frå miljøvurderingane?

- Det er rett. Men tekniske og økonomiske vurderingar kan gjera ei løysing i stål heilt uaktuell. Vi har ingen røynsler å visa til for flytebruer i slike dimensjonar, bygt av stålelement. Det er betong som har vore nytta i USA og Canada, som er åleine med røynsler på flytebruløysingar av større dimensjonar.

Vi arbeider difor vidare med prosjekteringsarbeidet for flytebrua over Salhusfjorden, med utgangspunkt i at betong er rette material til brua. Likevel vil vurdering av eit stålalternativ inngå i den vidare prosjekteringa.

Stort forskingsprosjekt

Uavhengig av desse vurderingane er det sett i verk ei større før- og etterundersøking for å analysere korleis tilhøva i Osterfjorden eventuelt vert påverka av flytebrua.

Det er sjølv sagt i gang granskingar og registreringar som knyter seg direkte til havbruksnæringa i fjordsystemet innanfor brua. Vindmålar-mast er montert på Klauvaneset, for å samla inn dei data som krevst på det feltet.

Dei som har stridd mot flytebruløysinga skal kjenna seg heilt trygge på at alle relevante spørsmål får ei



Det er eit spennande og engasjerande pilot-prosjekt Jan-Olav Skogland og medarbeidarane hans er i gang med. (Foto: Erling Grønsdal).

objektiv, vitskapleg avklaring i det arbeidet som dels alt er i gang.

Målingar og reknestykke som trengst for bygging av brua høyrer også med i denne serien av ulike utgreiingar. I det heile kan ein slå fast at planane for Salhusbrua har aktivisert eit stort og tverrfagleg forskarmiljø, både her på berget, og utanlands.

I Nederland sit det til dømes folk med avanserte reknemetodar for analytisk bølgeomellering. Verksemda Digital Hydraulics har rekna ut at såkalla signifikant bølgehøgde i Salhusfjorden er 1,4 meter. Då kjem sønnavinden opp i 33 m pr. sekund, med andre ord full storm. Analysene skal fortelja kva for kombinasjonar av bølger som gjev dei største påkjenningane for flytebrua.

Modellforsøk

Samstundes ser mellom anna danske fagfolk på kva for verknader det får for brakkvasstilløysla at brua ligg høgare i vasskorpa. Avrunding av elementa er og eit aktuelt tiltak for å betre gjennomstrøyminga av brakkvatnet. Dei skal forska vidare på dette hos Dansk Hydraulisk Institutt i København. Det er seinare og aktuelt med modellforsøk.

Dei to flytebruaene på kvar sin kant av Vestlandet vert ikkje like. Salhusbrua får høgbru for å sleppa fram skipstrafikken, noko som ikkje er aktuelt på Nordmøre. Skråkabelbru har tidlegare vore framme som ei løysing mellom Klauvaskallen og Klauvaneset. I løpet av vinteren skal ein konsulent sjå nærare på alternative høgbruløysingar.

Ein buekonstruksjon i stål kan

monterast som ei eining. Landskapsmessig sett vil kanhende ei slik løysing bli betre enn skråkabelløysinga, seier Skogland, som reknar med at det blir utført forprosjekt for baa desse høgbrualternativa.

Lettbetong kan gje redusert djup på brua

Salhusbrua skil seg også frå Bergsøybrua med at dei no vurderar bruk av høgfast lettbetong i kjerne og overflate mot vegbana. Ytterkantane mot sjøen vil uansett bli støypte i høgfast normalbetong. Men ved å nytta lettbetong i dei øvrige elementa, kan ein oppnå at flytebrua stikk mindre djupt i sjøen enn ved normal betong. Det skal no setjast i gang eit prosjekt med utprøving av slike betongløysingar.

Fundament på djupt vatn

I løpet av vinteren vert det sett i gang grunnundersøkingar på Klauvaskallen, -samt på landfesta på baa sider av fjorden, for å finna ut korleis fundamentringstilhøva er for brua.

Isgangen skal ein og ha tal for, i den dimensjonering av brua som må gjerast. Statistikk over båttrafikk er viktig som underlag for planane vidare. Kvalitetskriterier må arbeidast ut både for prosjektering og byggjearbeid.

Det er med andre ord eit omfattande og krevjande arbeid som Statens vegvesen Hordaland står framfor når Salhusbru-prosjektet skal overførast frå plan og ide til røyn-dom i løpet av dei komande fem åra.

Det må gjerast grundig og presist. Flytebrua skal stå i 100 år. Minst!

Minus 100 mill. i investeringar:

Det skal brukast tilsaman 87 mill. på stamveg-anlegget Dale-Voss neste år. (Arkiv foto)



- Øydeleggjande for takten i vegbygginga

Av Geir Brekke og Erling Grønsdal (foto)

Framlegget til statsbudsjett for 1989 gjev 37 mill. kr. mindre i veginvesteringar i Hordaland i høve til inneverande år. I tillegg vil redusert ekstern finansiering, samt manglande kompensasjon for prisauken, samla gje innpå 100 mill. kr. mindre i vegin-

vesteringar i -89. Dette er rett og slett øydeleggjande for takten i vegutbygginga. Særleg målt etter trongen for løyvingar på stamvegnettet i fylket, seier anleggsjef Bengt Drageset til Veg i Vest.

Det er særleg ille med slike budsjettkutt når vi ser utviklinga på den private entreprisemarknaden. Det er ingen tvil om at prisane no er lågare enn på lenge. Istadenfor å nytta ut denne fordelten til beste for vegbyg-

ginga, må vi skjæra ned på entreprisledelen, og ta på oss meir oppgåver i eigen regi, for å halde oppe sysselsettinga.

87 mill. til Trengereid-Voss Stamvegen Bergen-Øslo tek ein stor bit av anleggsmidlane på 1989-budsjettet. Tilsaman 87 mill. kr. er sett av her. Av dette går 31 mill. til NSB for omlegging av jernbanelina mellom Seim og Voss. Vegvesenet skal fullføra det arbeidet som er i gang i år. Vidare blir det tunneldriving i Kløftatjellet og Hyvingen mellom



Bolstad og Dale. Mellom Dale og Trengereid skal eksisterande tunnelar strossast for 7 mill. kr. For å hindra trafikken minst mogleg skjer dette arbeidet om natta, i dei første vintermånadene.

Bru-entreprise seint i 89

Vi er elles opptekne av å setje ut arbeidet med vegane til Askøybrua så lenge som råd, for å unngå at vi dreg på oss kapitalkostnadene for desse investeringane i heile 1989.

Entreprisen for sjølv brubygginga vil gå ut i slutten av 1989.

- Tunnel gjennom Damsgårdsfjellet?

- Vi reknar med å koma i gang med tunnelarbeidet i 1989, tidlegast etter sommarferien. Arbeidet vil ta til frå vest, ettersom hovedyngda av massane skal nyttast vestover.

- Riksvegbygginga lengst nord i fylket held fram neste år?

- Arbeidet på riksveg 14 ved Sogn og Fjordane grense går etter planen. Kringlatunnelen og Sandvikstunnelen vert bunden saman med Hope bru i Hopsvågen. Her kan trafikantane sjå fram til ei vesentleg innkorting av køyretida mellom Knarvik og Insefjord i slutten av 1989, seier anleggssjef Bengt Drageset til slutt.

Buskerud takker

- Jobben ble utført på rekordtid av «våre brødre i vest», skriver overingeniør Gunnar Gran ved Statens vegvesen Buskerud i bedriftsbladet «Brobyggeren». I en artikkel om samarbeid roser han den innsatsen Vegvesenet i Hordaland utførte med massetransport fra Fossli på hordalandsiden til arbeid med forsterkning på Rv 7 mellom Halnetoppen og Krøkkja bru tidligere i år. Maskinavdelingen ved Statens vegvesen Hordaland vant anbudskonkurransen, og transporten ble utført til vår fulle tilfredshet, skriver Gran. Kapasiteten til karene fra Hordaland viste seg å være høyere enn det var krevd i anbudet. Positiv ståpå-holdning, er karakteristikken Buskerud deler ut.

- Det er positivt og inspirerende når naboer treffes til dugnad. Takk til alle for god innsats! skriver Gran til slutt.

KROKETE GREIER



(Foto:
Erling
Grønsdal)



Vi må pressa meir ut av kvar krone

AV GEIR BREKKE OG ERLING GRØNSDAL (FOTO)

- Reduserte investeringar i veganlegg neste år gjer at det vert viktigare enn nokonsinne å få meir ut av kvar krone. Både planlegging og gjennomføring av prosjekta må bli endå betre enn før. I Hordaland har vi rusta oss godt til å henta dei fordelar bruk av EDB kan gje oss på anleggsektoren. Ikkje minst når det gjeld gode produksjonsplanar. Ein god kombinasjon av eigenregikalkylar og utnytting av gunstige marknadsprisar på entrepris, vil og kunna gje oss meir veg for pengane, seier anlegg-sjef Bengt Drageset.

- Kva strategi legg Vegvesenet i Hordaland opp for å møte dei utfordringane reduserte anleggsmidlar fører med seg?

- I utgangspunktet ville det kanhende vera nærliggjande å satsa meir på kvantitet enn kvaliteten i arbeidet som skal utførast. Den løysinga vil eg på det sterkaste åtråva mot. Å redusera på kvalitetskrava er ein kortsiktig politikk, som berre vil råka oss sjølve seinare. Å slakka på kvalitetskrava er det same som å stikka hovudet i sanden.

Det vil likeeins vera eit misgrep om vi sette i gang større anlegg på sviktande grunnlag. Vi kan ikkje binda opp midlar utan at føresetnadene for å fullføre anlegget er ordna. Planar, grunnkjøp og finansiering må vera klart. Det er heilt avgjerande om vi skal ivareta rasjonell drift, seier Drageset til Veg i Vest.

Heller delentreprise enn timeoppgjer

- Maskinleige tek ein stor del av anleggsmidlane?

- Vi er storforbrukar av maskiner. Døme frå ein månad i år syner av vi leigde 72 gravemaskiner, 231 lastebilar og 34 hjullastarar og hjulgående gravemaskiner. Dette utgjer tileggs-kostnader på 2-300.000 kr. pr. skift.

Her kan vi henta inn midlar ved i større grad å nytta oss av delentreprise. I dag går ein for stor del av maskinene på timebasis. Eg meiner vi lettare kan oppnå lågare prisar ved bruk av delentreprise, seier Drageset.

Treng erfaringa

- Kan ikkje delentreprise-modellen skapa nye problem for det daglege anleggsarbeidet?

- Føresetnaden er at plangrunnlaget er godt. Meir detaljerte planar, aller helst byggjeplanar, gjev oss eit godt grunnlag for å gå inn på delentreprise.

Men eg vedgår at ikkje alle prosessar i veganleggsdrifta høver like godt for slik entrepriseform. Drenering og komplettering kan det vera vanskeleg å løysa på delentreprisebasis. Men dei tunge hovudprosessane på anlegg, som boring, sprenging, opplasting, massetransport og ut-

skifting av masse, vil vere eigna til etablering av delentreprise.

Vi må sjølvsagt vinna erfaringar med denne metoden. Men den einaste måten vi kan skaffa oss det på er å koma i gang, seier Drageset, som ut frå dei prisane ein har innhenta til no ser klare utsikter til å redusera kostnadene gjennom delentreprise. Eit døme er opplasting og flytting av masse på eit anlegg i Nordhordland. Her er vi nede i ein pris på 14 kr. pr. fast kubikk.

40 prosent delentreprise i 1989

- Har Vegvesenet sett noko mål for denne omlegginga neste år?

- Anleggsavdelinga har konkludert med at 40 prosent av oppgåvene innan boring, sprenging, masse-transport og utskifting neste år skal gå som entreprise.

Ein føresetnad for å lukkast med våre høge mål er at plangrunnlaget vert betre. Planstoda har betra seg vesentleg. Slik sett skulle føresetnadene vera gode for fleire delentrepriser som grunnlag for leige av maskiner.

- Vi har bak oss store investeringar i datakraft. Det er vidare gjort mykje for å utvikla og tilpassa program for anleggsdrift. Opplæring av personell har også blitt prioritert. Eg vonar at vi no står framfor eit gjennombrøt, der vi kan hausta fruktene av denne innsatsen. Når vi står framfor eit noko redusert aktivitetsnivå på anleggsida, vonar eg ledig tid kan nyttast til å auke utnyttinga av EDB-investeringane våre. AN-PROD er vårt viktigaste styringsmiddel i tida som kjem. Nøkkelen til presise kostnadsoverslag ligg her.

Fordelar med skift

- Kjenner anleggsavdelinga ansvar for i større grad å nytta Vegvesenet sine egne maskiner?

- Vi er opptekne av å betre sysselsettinga på eigen maskinpark, særleg konkurransemaskinene, der kravet om marknadspris er gjort gjeldande.

Men private maskinetrepreneurar har fordelar i at maskinparken gjerne har oppdrag utanom våre anlegg, noko som gjev dei fleire produk-

sjonstimar. Skal våre egne maskinar tevla med private må vi bli fleksible. Tal tyder på at det her er meir å henta ved å ta i bruk skiftordningar.

Eigenregikalkylar like viktig som før

- Fører prisnedgangen på entreprise til at eigenregikalkylane blir trappa ned?

- Slett ikkje. Med ein skjerpa konkurransesituasjon er det viktigare enn nokonsinne at vi kan visa at vi er konkurransedyktige. Men med prispress i marknaden vil det sjølvsagt vera vanskelegare å nå fram.

Vi har sett oss som mål å oppnå 10 prosent eigenregikalkylar i 1989. Fleire konkrete prosjekt er aktuelle, utan at Drageset no vil seia noko om kva anlegg ein vil gje bod på, i tevling med private entreprenørar.

Men generelt ligg det i korta at sysselsettingsstoda vil påverka omfanget av anlegg etter eigenregikalkyle.

Søknadsfristar i 1989

Hytter:

Søknadsfrist for hytteleige i VINTERFERIEN er 20. januar 1989.

Søknadsfrist for hytteleige i PÅSKEFERIEN er 10. februar 1989.

Søknadene må innehalde alternative hytteynskje, antall personar du søker for (vaksne + barn) og når tid sist du hadde hytte enten i vinter- eller påskeferien. Søknadene skal sendast til Anna Maria Måge ved vegkontoret.

Velferdsmidlar:

Søknadsfrist for velferdsmidlar 1989 er 21. januar 1989. Søknadene skal sendast til Toril Smedvik ved vegkontoret.

Mange faktorer påvirker prisen:

- Mer å hente på sprengningsarbeid

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

- Målet for 1988 er å komme ned i en enhetspris på 35 kr. pr. kubikkmeter på sprengningsarbeid. Det blir nok vanskelig å greie dette. Foreløpig ligger gjennomsnittsprisen på 39 kr. Vi er på rett veg, men det er enda mer å hente på god planlegging og effektiv ressursutnyttelse, sier Arild Hegrenæs til Veg i Vest.

- Hvilke faktorer må angripes for å få kostnadene ned?

- Det er flere elementer her, noe som understreker at innsatsen må settes inn på forskjellige ledd i prosessen. Sprengningsarbeidet er en sentral del av anleggsdriften, og vi bør absolutt bestrebe oss på å være konkurransedyktig på dette feltet.

Da vi startet med prisvurdering på sprengning fant vi fort ut at innmelding av utsprengt kvantum ble forsømt. Det ble nok tatt for lett på dette, noe som førte til at det ble rapportert for lite eller ingenting. Dette fører selvsagt til at enhetsprisen går i været.

Planlegging med EDB

- Her som på så mange andre områder i vegdriften, er god planlegging helt avgjørende for resultatet. Et tett og godt samarbeid mellom alle ledd i prosessen må til. Bruk av dataprogrammene SPRENG og ANSPROK er gode hjelpemidler i denne sammenhengen.

ANSPROK kan simulere ulike metoder for sprengning, og gir oss svar på økonomien ved de forskjellige løsningene. Programmet gir oss ikke minst svar på hva enhetsprisen vil være ved optimal drift.

SPRENG er et program for den praktiske gjennomføring av jobben. Terrenget er lagt inn i maskinen, og



Et grovere mønster for dynamitthull gir reduserte kostnader.

du kan få svar på hvor hullet skal settes og nøyaktig beste plassering av dynamitten.

Utstyrsbruk

- Kan bruken av utstyret påvirke kostnadene?

- I høy grad. Det vil som regel være en fordel at boring pågår uavhengig av sprengning. Boremaskinene slipper å være uvirksomme mens man avventer sprengningen. Dette gir selvsagt en bedre driftsøkonomi. Et minus vil kunne være støy under lading. Er det vanskelig fjell det arbeides i, kan det melde seg behov for borevogn når denne kanskje er flyttet til en annen plass på anlegget.

Kostnadmessige fordeler er det også dersom sprengning kan foregå uavhengig av utlasting. Men også her må vi finne en balanse mellom kostnadsbesparelse og driftsmessige ulemper.

Grovt boremønster

- Kan man spare kostnader ved å redusere antall borehull?

- Vi oppfordrer til å velge et grovere boremønster, med færre hull. Dynamittforbruket blir det samme, men 3 toms diameter på borehull vil i utgangspunktet gi oss besparelser. En må likevel vurdere om mønsteret blir for grovt. Det må være lastestyr som kan ta den grovere massen. Bruken av den utsprengte massen er også vesentlig. Er det behov for finere masse, må vi vurdere om grovt boremønster er regningssvarende, sier Hegrenæs, som mener det er mer å hente på alle de nevnte områdene.

Han legger til at utsettelse av arbeidene i Stamskaret på nordre innfartsåre til Bergen har medvirket til at man ikke når målet som var satt for 1988. Denne fjellskjæringen består av 170.000 kubikkmeter steinmasse.

- Vi må skjerpe oss i innspurten på 1988 for å komme så nærmt målet om 35 kr. i enhetspris som mulig, slutter Hegrenæs.



Det går på tryggleiken laus.

Ordninga verkar ikkje!

- Kva går denne ordninga ut på, Lynghammer?

- Det er oppsynsmannen på kvar plass som er ansvarlig for at løfteutstyr er sertifisert og i orden. Han skal syte for at ein kontrollør blir kalt inn ein gong kvart år for å sjå til at utstyret er som det skal vere. Kontrolløren merkar det utstyret som ikkje held mål, med kvit maling, og det skal då takast ut av bruk.

Rutinane kjem først

- Kva er det så som ikkje fungerer?

- Før det første - kontrolløren blir vanligvis ikkje kalt inn for å kontrollere utstyr på dei ulike stadenne. Kontrolløren kan rett nok sjølv ta initiativ til å reise på kontrollferd, men han har ikkje full råderett over si eiga tid. Han er underlagt arbeidsrutinane på sin eigen arbeidsplass og må derfor ta omsyn til desse før han kan reise på kontrollferd. Mange og lange utserjingar er ofte resultatet. Dette er svært utilfredsstillande.

Av Svein-Erik Fjeld og Erling Grønsdal (foto)

Oddbjørn Lynghammer, mekanikar på Vegsentralen i Røldal, er frustrert. Han har nemlig i oppgåve å kontrollere Vegvesenet i Hordaland sine løfteinnretningar og løftereiskapar, men synest ikkje kontrollordninga fungerer tilfredsstillande.

Før det andre - når ein så likevel kjem på kontroll, er det vanlig at kontrollen ikkje er førebudd i det heile. Dessutan - det løfteutstyret som kontrolløren «nullar» og måler kvitt, blir ofte ikkje tatt ut av bruk. Det er skremmande at når ein kjem tilbake året etter, er det kvitmåla ut-

styret framleis i bruk. Dette går jo på tryggleiken laus!

Samling av ansvar

- Kva bør gjerast for å få ordninga til å fungere?

- Først og fremst må *ein* person ha ansvaret for at kontrollane blir utførte. Det mest fornuftige ville kanskje vere at formannen på den enkelte staden hadde ansvaret og - ikkje minst - praktiserte det på ein pliktoppfyllande måte.

- Kva med kontrolløren?

- Han må få meir formell makt til både å sende utstyr til omsertifisering og å kassere farlig utstyr. Slik ordninga no verkar, kjenner eg meg som kontrollør temmelig makteslaus.

- Fungerer denne kontrollordninga like dårlig alle stader?

- Nei, slett ikkje. Eg kan nemne Stord vegstasjon som eit eksempel på ein stad der løfteinnretningar og løftereiskapar blir forskriftsmessig behandla når det gjeld kontroll.

Ordførar i Sund, Arne Olav Nilsen (t.v.) føretok eit skikkeleg interkommunalt samarbeidstiltak med kollega Hallvard Møgster i Austevoll, då ferjekaia i Austefjorden vart opna, 25. august i år.
(Foto: Per Steffen Myhren)



Av Geir Brekke

- Vi er godt nøgde med trafikken så langt på det nye ferjesambandet mellom Kvaløy, Barmen og Austefjorden. Ferjeruta som knyter Austevoll og Sund kommunar saman, er godt motteken mellom trafikantane. Vi er ganske overtydde om at dette kjem til å bli et populært tilbod til sommaren, seier styreformann i A/S Austevoll Ferjeselskap, tidlegare ordførar og samferdslestyreformann Peder Kalve til Veg i Vest.

- Har selskapet føreteke justeringar undervegs?

- Vi har gjort ei endring på ruta mellom Barmen og Austefjorden. Frå 10. oktober har første morgonruta frå Barmen gått direkte til Austefjorden. Dermed kan folk på Hundvåkøy gjera reisa til Bergen sentrum på 70 minutt, som er raskare enn med hovudsambandet over Krokeide.

Nær 600 bilar til Sotra

Eit moment som Kalve meiner har påverka trafikken i haust er at mange vil bruka opp korta dei har på sambandet til Krokeide, før dei tek i bruk den ytre ferjeruta over Sotra. Sett på bakgrunn av det dårlege veret det var i september, første månaden med trafikk på sambandet, er 595 bilar eit godt resultat, tykkjer han. Det ligg innfor prognosane til vegkontoret, på 5-10 000 bilar i året.

Det er sambandet mellom Kvaløy på Storekalsøy og Austefjorden i Sund som har det høgste talet reisande i september. Ifylgje tal vi har fått frå konsulent Bjørg Hestdal ved

God start på sambandet mellom Sund og Austevoll

Hordaland Vegkontor. Her er det frakta 446 bilar og 1.065 passasjerar. På ruta Barmen-Austefjorden er det same månaden notert 147 bilar og 455 passasjerar. Inkludert lokaltrafikken mellom Kvaløy og Barmen, er totaltalet for bilar som har fylgd ferja, 1025 i september måned.

Kortare kø på Krokeide

Tala syner også at det nye ferjesambandet gjev ei betre avvikling av hovudsambandet Hufthamar-Krokeide. Medan det i august i år var heile 240 bilar som måtte stå att på Krokeide fredag ettermiddag, var talet i september redusert til ein tidel, 24 bilar.

Det er HSD-ferja «Rosendal», med kapasitet på 29 bilar, som trafikkerer dette nye sambandet. Ferja brukar 18 minutt mellom Kvaløy og Austefjorden, og Austevoll er med dette knyta betre til fastlandet. Særleg for Storekalsøy er sambandet eit stort framsteg. Utanom kortida køyrer ein no til Bergen på drøye timen. Tidlegare gjekk den same tida med

på turen frå Storekalsøy til Hufthamar åleine.

Omlegging må til

- Vi kjem ikkje utanom ei omlegging av kollektivtrafikksystemet i Sunnhordland for å sikra driftsgrunnlaget til den nye ferjeruta mellom Sund og Austevoll i framtida, seier formann i samferdslestyret i Hordaland, Sigurd Hille, til Veg i Vest. Han viser til vedtaket om å opprette det nye ferjesambandet, der førestnaden er at rutekostnadene vert dekkja inn med ein tilsvarende reduksjon i tilskoter til dei lokale bil- og båttrutene i området.

- Kvar hen skal midlane hentast frå?

- Det ligg i korta at midlane som går til ferje- og snøggbåtsambanda i området ikkje kan aukast. Snøggbåttilbodet er for resten av samferdslestyret har gjeve Austevoll Ferjeselskap ei tilleggsøyving på inntil 1,4 mill. kr. for 1988, i samband med oppretting av den nye ferjeruta til Austefjorden.

Anleggprisen en stor oppmuntring

AV GEIR BREKKE

Tildelingen av prisen for «årets anleggfylke» er en stor oppmuntring for Statens vegvesen Hordaland. Vi ser utmerkelsen som et tegn på at en målrettet innsats gjennom flere år nå bærer frukter, sier overingeniør Kjell Follesø ved anleggsavdelingen til Veg i Vest.

Det var teknisk direktør Arne J. Grotterød i Vegdirektoratet som overrekte prisen, og tildelingen fant sted under et anleggsledermøte i høst. Anleggssjef Bengt Drageset tok imot på vegne av avdelingen i Hordaland.

Egenregikalkyler

- Hordaland roses for aktiviteten på egenregikalkyler i år. Hva ble resultatet?

- Vi deltok med egenregikalkyler på 11 forskjellige prosjekter. Vi vant 5 av disse, og gjennomførte dessuten et sjettede prosjekt på grunn av at anbudsvinner ikke maktet å gjennomføre arbeidet. Dessuten lå Statens vegvesen Hordaland tett opp til laveste pris i flere tilfeller.

- Nås målet om 10 prosent av anleggsinvesteringer utført som egenregikalkyler i 1989?

- Målsettingen er nok mer langsiktig. Vi ser fram til å komme opp i 10 prosent andel tidlig i neste vegplanperiode. Med den nedgang vi får i investeringsmidlene i 1989, vil det bli vanskelig å nå det nevnte målet. Den spesielle situasjonen i byggemarkedet vil selvsagt også ha sine virkninger for anleggsdriften.

God på betong og bærelag

- Hvilke områder er det Vegvesenet



Teknisk direktør Arne J. Grotterød i Vegdirektoratet deler ut prisen til anleggssjef Bengt Drageset. (Foto: Torbjørn Naimak)

i Hordaland viser størst konkurranseevne på?

- Oversikten over egenregikalkylene viser at vi kommer godt ut på betongarbeider, penetrering og større spesialoppdrag på massetransport. Også på store sprengningsoppdrag mener vi at våre egne mannskaper er fullt på høyde med private. Ved mindre sprengningsoppdrag vil det være vanskelig å konkurrere med mindre firma, med liten administrasjon.

Utenom anleggsdriften holder vi dessuten et godt nivå på dekkelegging.

Satser på oppdrag utenfor fylket

- Kan vi vente opptrapping av anleggsdriften utenfor fylket?

- Vi satser iallfall sterkt på dette også neste år, uten at vi i dag kan bokføre konkrete oppgaver. Vi er igang med vanntunnelen på Gjøvik, og utførte tidligere i år både massetransport og penetrering i Buskerud

fylke. Vi har forøvrig nylig drøftet samarbeidsoppgaver med Vegvesenet i Rogaland. Det gjenstår å se hva resultater dette kan bringe, sier Follesø.

- Kan anleggsavdelingen vise til fremgang i dokumentasjon av anleggsinnsatsen?

- Vi er uten tvil blitt dyktigere på innmelding av utførte mengder, noe som har vært et problem landet over. Jeg vil si at vi nå er blitt relativt punktlig med sluttrapportene fra anleggsvirksomheten.

Avgang på 10 mann

- Vil budsjettnedskjæringene påvirke anleggsinnsatsen i 1989?

- Arbeidsprogrammet vårt er selvsagt styrt av budsjetttrammene, men vi vil tilpasse innsatsen til de midler vi disponerer. Det vil fremdeles være et mål å legge fram god dokumentasjon på utførte arbeider. Vi vil stadig være på utkikk etter interessante oppdrag utenfor fylkets grenser. Egenregikalkyler blir et satsningsområde i samtlige distrikter. Vi har et byggeprogram for 1989 som inneholder en rekke prosjekter der slike kalkylefremstøt vil komme på tale, selv om vi venter en skjerpelse i konkurransesituasjonen.

- Har mannskapsstyrken endret seg i år?

- I inneværende år har det ikke vært foretatt nyansettelser etter folk som har gått av med pensjon, eller har sluttet av andre årsaker. Ved naturlig avgang er vi blitt 10 færre i løpet av 1988, sier overingeniør Kjell Follesø, som vil gi en stor honnør til alle ansatte i anleggsvirksomheten for den innsatsen som ligger til grunn for tildelingen av prisen for «årets anleggfylke».

Dette var andre år direktoratet delte ut premien. I fjor var det Troms som ble beste fylke.

Gjøvik-gjengen
må ta mange
hensyn:

Tunnelsprengning med list og lempe

AV GEIR BREKKE

- Vi måtte være meget forsiktig med de første salvene i påhogget til vanntunnelen i Gjøvik, sier Jan Elvøy til Veg i Vest. Hovedvegen østfra går rett over tunnelinnslaget. På grunn av mye løsmasser i fjellet var geologene redd for at det ble gjort skade på riksvegen. Sprøytebetong har vært benyttet for å få til påhogg. Etter den tredje salven kom vi under tak, og dermed var den bøygen passert.

Under det videre arbeid viste det seg at overdekningen under riksvegen en plass var helt nede i 1,75 meter, noe det ikke var gitt forvarsel om fra Statens vegvesen Oppland. Men også det kritiske punktet ble passert, uten at det oppsto problemer, sier Elvøy.

- Er det andre hensyn som må tas under det videre arbeidet?

- Det ligger en del boligblokker i terrenget over tunneltrasseen. Noen

få klager kom det i begynnelsen, men dette har stort sett forløpt fint. Ingemund Midtveit tar seg av rystelsesregistreringen. Det er ikke bare boliger som det må tas hensyn til.

Televerket har en tunnel med viktige installasjoner i samme fjellet. Dessuten skal vanntunnelen på to forskjellige steder krysse 5 meter over en avløpstunnel fra en kraftstasjon. Selve kraftstasjonen vil vi komme i nærkontakt med underveis. En bro over Hunnselva hører også med til de anleggene vi må ha i tankene når tunnelen skal drives.

Fem av 7 på det ene skiftet, samlet foran innslaget. Fra venstre oppsynsmann Leif Tveiterås, Per Steinar Ekse, Trygve Eiken, Reidar Himle og Leif Lirhus. Per Hagesæter og Knut Søllesvik var ikke til stede da bildet ble tatt. (Foto: Jan Elvøy).



Erling Pettersen er engasjert til stikningsarbeid ved Gjøvik-anlegget. I bakgrunnen tunnelinnslaget. Tunneldrivingen pågår under boligblokken til venstre i bakgrunnen, noe som krever særlige hensyn. (Foto: Jan Elvøy).

Godt samarbeid

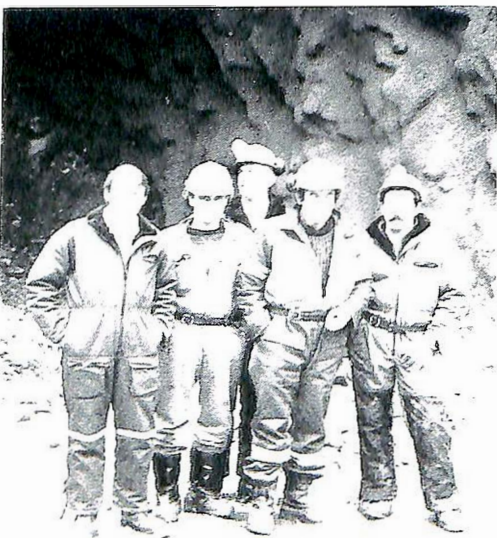
- Når er jobben gjort?

- Det er sagt at vi skal være ferdig til april. Men dersom forholdene stabiliserer seg, og vi får normaldrift, vil vi kunne avslutte i løpet av januar. Inndriften første uken var på 21 meter. Mannskapene våre er svært tent på jobben, og vil nok gjøre sitt for at oppholdet i Gjøvik ikke blir langvarig.

- Hvor mange har Statens vegvesen Hordaland i sving på anlegget nå?

- Vi har 11 mann, pluss oppsynsmennene Leif Tveiterås og Lars Langhelle. I tillegg til rystelsesregistreringen har vi også en mann på stikning innimellom. I tillegg deltar jeg selv på byggemøter.

Vegvesenet i Oppland har avsett en oppsynsmann som kjentmann. Samarbeidet med vegkontoret i Oppland har vært meget godt så langt, sier Jan Elvøy til slutt.



Teknisk direktør
Arne J.
Grotterød i
Vegdirektoratet
(i midten) i ferd
med å tenna lunta
for siste salva i
Liaros-tunnelen:
(Foto: Knut
Langeland)



God drift i Liaros

På grunn av for mykje glimmer i steinen har ein brukt grovmasse på veglina i dagen istaden for knusing til bruk i overbygning på Liaros- og Tysse-tunnelen.

Tunneldrivinga tok til i månads-skiftet august/september. Inndrifta i september var på 294,5 meter. Den 20. oktober var det gjennomslag. Lunta på siste salva vart tend av teknisk direktør Arne J. Grotterød i Vegdirektoratet.

Drivlengde 535 meter

- Drivinga tok sju og ei halv veke, og det har vore 12 mann i arbeid med sjølve tunneldrivinga, opplyser Knut Langeland til Veg i Vest. Største vekeinndrift var på 80 meter. Drivlengde i tunnelen er på 535 meter. Med portalar er totallengda på Liaros-tunnelen 570 meter. Heile vegparsellen er på 2.150 meter, men førebels blir berre 1 km veg, inkludert tunnel, teken i bruk. Liaros-parsellen blir sett i samanheng med Tysse-tunnelen, som skal skaffa masse til resten av vegen i dagen ved Liaros.

AV GEIR BREKKE

Vekseldrift på to skift, etter måten lite vassikring, forsering og parallellkøyring i etterarbeidet. Det er faktorar som har medverka til at Liaros-tunnelen kan takast i bruk før jul, nærare tre månader tidlegare enn planlagt.

Arbeidet i dagen held fram. Teigen bru i Eikedalen skal byggjast, med masse frå Liaros. Under føresetnad av ei positiv avklaring for finansieringa av Tysse-tunnelen, kan det gjennomførast kontinuerleg anleggsarbeid i området. Men tunneldrifta blir det opphald i, uansett.

Under etterarbeidet har det på det meste vore 20 mann i arbeid på Liaros-tunnelen. Det vil bli lagt penetrert bærelag og montert lys før tunnelen blir sett under trafikk. Det blir

nytta kring 3.000 kvm ethafoam-plater til vassikring.

Utan portalkant innvendig

Langeland opplyser elles at ein nytter den nye standardløysinga i overgangen mellom tunnel og portal, for å unngå kanten ved enden på portalen. Det vil bli ei glidande overgangsføring her. Som kjent er denne løysinga blitt aktualisert etter den tragiske ulukka i Måbødalen tidlegare i haust.

Gamlevegen vil bli nytta til gang- og sykkelveg, på same vis som for dei nedlagde strekningane forbi Fossen Bratte og Tokagjel.

Betre for skifolket

Forseringa av anlegget gjev tryggare og meir effektiv trafikkavvikling på E68 mellom Tysse og Kvamskogen. Tunnelen får ikkje minst verdi for alle skituristane og hyttefolket.

Det har vore sprengt ut 29.000 kubikk på anlegget, i tilsaman 117 salver. Sprengingstverrsnittet er på 54 kvm. Kostnadsoverslaget for tunnelen er på 12,7 mill. kr.

JULEGÅVA

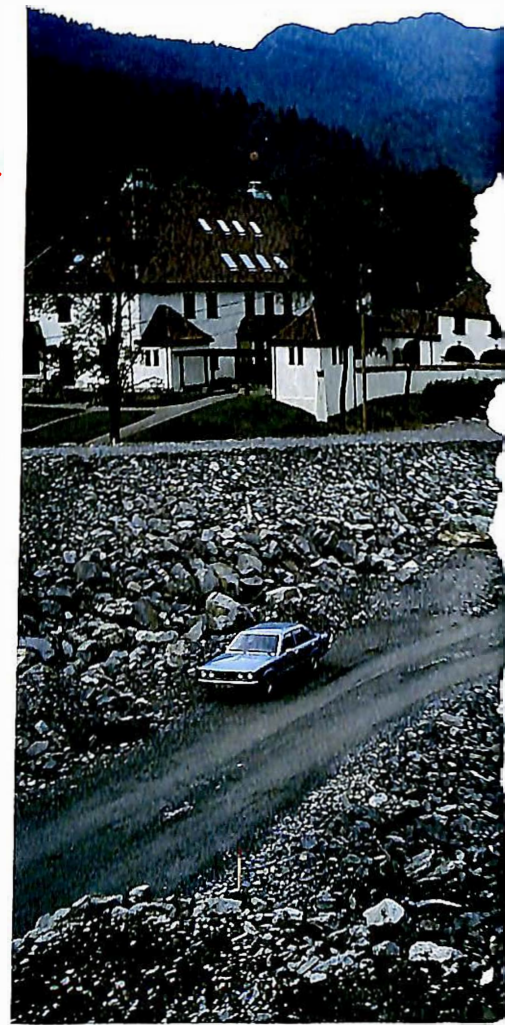
til Bergen



Av Geir Brekke og Erling Grønsdal (Foto)

- Opninga av «Sjølinja» på søre innfartsåre blir Vegvesenet si julegåve til bergensarane i år. Opninga er sett til tysdag 13. desember, seier prosjektleiar Ottar Midtkandal til Veg i Vest.

«Sjølinja» på søndre innfartsåre vert årets julegåve frå Statens vegvesen Hordaland til bergensarane, smilar prosjektleiar Ottar Midtkandal.



Nyanlegget mellom Norsk Data i Fjøsangervegen og Hop er på 3,5 km, og har totalkostnad på 183 mill. kr., inkludert løyvinga på 41,7 mill. kr. for 1989. Dette omfattar også bygging av 3-feltsveg frå Norsk Data fram til Danmarks plass, kostnadsrekna til 12,5 mill. kr.

Bompengar

Første skotsalva gjekk tidleg i januar 1986. samstundes som Bompengeringen i Bergen kom i drift. Bompengane har i høg grad vore medverkande til finansieringa av vegen. Av totalkostnaden kjem 98 mill. kr. som tilskot frå bilistane, gjennom Bru- og tunnelselskapet i Bergen. Eit forskot på 5 mill. kr. av bompengetilskotet for 1989, har gjeve

grunnlag for opning av «Sjølinja» eit halvt år før skjema.

- Og dermed sparar vi samfunnet for kring 12 mill. kr. i transport- og ulukkeskostnader, legg Midtkandal til.

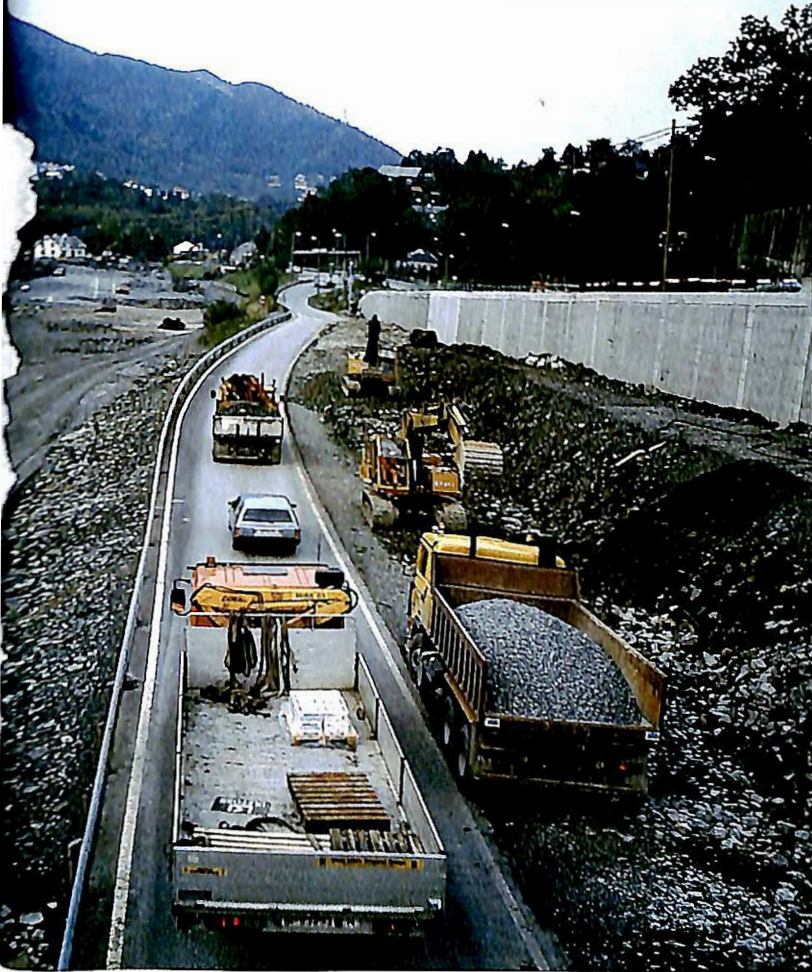
Toplankryss må venta

- Men planane blir likevel ikkje gjennomførde heilt etter programmet?

- Toplankrysset mellom Statsminister Michelsensveg, Straumevegen og Fjøsangervegen blir ikkje bygd før neste år, slik dei opprinnelege planane gjekk ut på. Løyvingane strekkjer ikkje til, og dette må stå ut til eit seinare byggjestege. Istaden får vi to rundkøyringar på Fjøsanger. Den eine kjem kring 100 meter sør for den gamle rundkøyringa i Fjøsangerkrysset, medan den andre alt er teken i bruk, nord for Nyhauglia. Midtkandal legg til at denne rundkøyringa vil få sin endelege form til opninga 13/12.

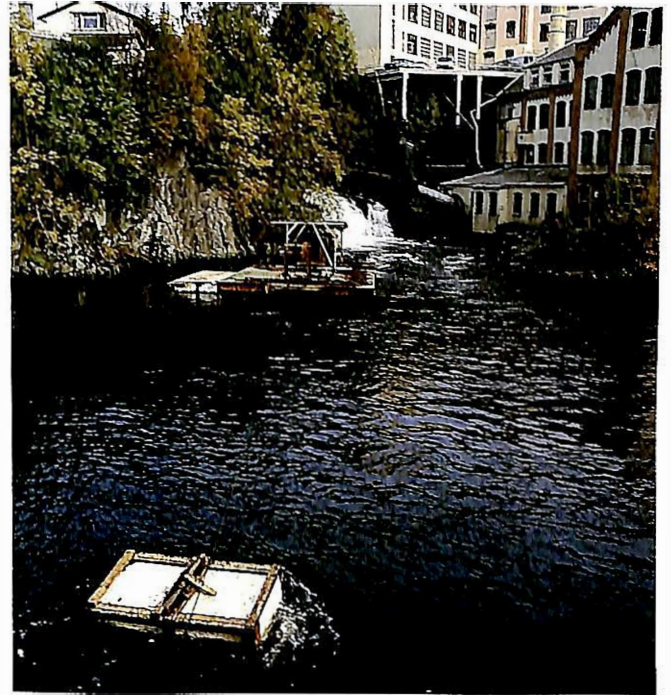
Fylling, bru og skjæring

«Sjølinja» er ikkje lang, men vil likevel gje ei vesentleg betring av trafikkiletet i området Hop-Paradis-Fjøsanger. Nyvegen strekkjer seg på tvers av nordaustre enden av Nordåsvatnet, dels på fylling i vatnet og dels på bru. Ei 700 meter lang fjellskjæring, opp til 27 meter høg på det meste, høyrer også med. Eldre industribygg med fossefall, idylliske naust og staselege rikmannsbustader blir forbi på veg over «Sjølinja». Hovudattraksjonen er likevel Gamlehaugen, kongefamilien sin heim i



Omsynet til trafikkavviklinga har vore avgjerande for framdrifta av anlegget ved Fjøsanger.

Utgraving av sjøbotnen for å unngå «daudehavseffekt» på innsida av vegfyllinga, er eitt av mange spesielle oppdrag som Vegvesenet har funne ei løysing på langs «Sjølinja».



Bergen, som kjem inn i synsfeltet skrått til høgre når du passerer Fjøsanger i retning Høp.

Rettt å venta med firefeltbrua «Sjølinja» blir i første omgang to-feltveg. Men på same vis som for riksvegstrekninga Nordås-Skiparvika, blir grunnarbeidet gjort for full 4-feltveg på storparten av strekninga. Eit vesentleg unnatak er Torpevika bru, der berre den vestlege 2-feltbrua er bygd førebels. Eg er overtydd om at vi gjer rettt i å venta med å fullføra den 222 meter lange 4-feltbrua. Vi kan ikkje ta ei investering på 20 mill. kr. til eit anlegg som kan koma til å liggja unytta i fleire år framover, seier Midtkandal, som berre har blitt styrka i dette synet gjennom budsjettdiskusjonen i haust.

Fyllmasse frå Rådøl

- Korleis har Vegvesenet skaffa all steinmassen til den 1 km lange vegfyllinga i Nordåsvatnet?

- Her har vi hatt eit framifrå samarbeid med kollegene våre på nordre innfartsåre, og ikkje minst Fana Steinknuseverk. Madam Fellemasse er køyrd frå Fløyfjellstunnelane til steinknuseverket, der dei har blitt byta med større steinmassar, som bilane har frakta til Nordåsvatnet. Totalt 650.000 kubikk er nytta på fyllinga.

Framifrå sprengingsjobb

- Det har ikkje blitt så lite steinmasse frå skjæringa ved Gamlehauget heller?

- Her har vi sprengt ut tilsaman 240.000 kubikk. Vi er svært nøgd

med den prisen dette er gjort for. Vi kom heilt ned i kr. 20,05 pr. kubikk, fortel prosjektleiar Ottar Midtkandal.

Nyevegen kryssar Nordåsvatnet, og mellom pålegga til byggherren er også ulike tiltak for å halda oppe vasskvaliteten. Det gjeld ikkje minst den delen av vatnet som ligg på austsida av vegfyllinga. I tillegg til Torpevika bru, er det bygd to mindre bruer på 20 og 30 meter.

For å sikra god gjennomstrøyming og utskifting av vatnet i pollen ved det gamle industriområdet i Wernersholmsvegen, er det grave ut masse under den sørlegaste brua. Kravet frå SFT er at botnen her jamnt skal liggja på kote minus 8, for å unngå dautt vatn i pollen på innsida av vegfyllinga.

Anleggsleder Ottar Midtkandal viser kabelstubber under vegbanen som nå er avløst av nytt ledningsnett.



Den nye riksveg 553/556 forbi Fjøsanger vil ligge et par meter lavere enn tidligere vegbane. Det har medvirket til en total omlegging av alt som heter ledningsnett i vegområdet. Kloakkrør, vannledninger, strømkabler, telefonlinjer og Vegvesenets egne signalkabler, tilsammen et virvar av viktige, underjordiske transportårer, har vært gjennom en fullstendig omlegging. Nye trasseer er således ikke bare lagt for de vegfarende forbi Fjøsanger. Nye linjer er i minst like høy grad lagt for telefonsambandet til herr Hagen og fru Nilsen, for kloakken fra Stamerbakken, for strømforsyning til Fjøsangervegen 223, og sist, men ikke minst, for vannforsyningen til de kongelige på Gamlehaugen. Sammen med tilsvarende linjer og ledninger for alle de hundrevis av andre som også betaler for kloakk, vann, strøm og telefon i området. Det er ikke få!

Krevende omlegging av teknisk ledningsnett

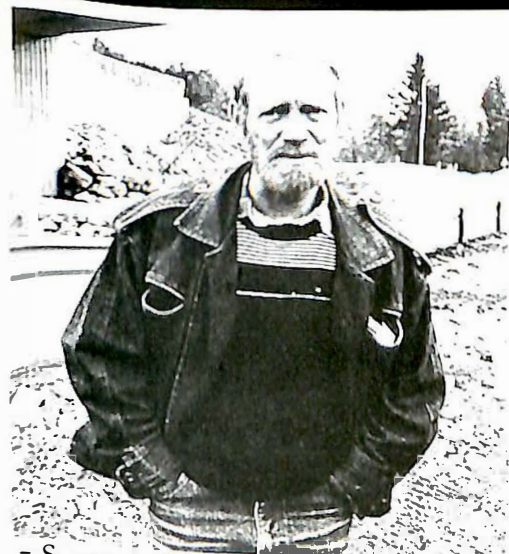
Av Geir Brekke og Erling Grønsdal (Foto)

En slik oppgave kan ta pusten fra noen hver. Men Vegvesenet var tidlig ute og fikk i stand en koordinering mellom de forskjellige offentlige «vesen». Det vil si kommunens anleggsseksjon, Bergen Lysverker og televerket.

Imponerende

- Slike samrådsmøter har stor betydning for resultatet, sier oppsynsmann John Ellingsen til Veg i Vest. Etatene får et bedre innblikk i de oppgaver Vegvesenet må løse, og det skapes felles forståelse for at det må tas hensyn til hverandre.

- Hvordan har samarbeidet gått?
- Det har vært bedre enn noen-



- Samarbeidet med kommune, e-verk og televerk har vært det beste vi noensinne har hatt, sier oppsynsmann John Ellingsen.

sinne. Det er jo ikke første gangen vi støter på tekniske anlegg under vegggrunnen. Særlig vil jeg fremheve forholdet til lysverkene. Samarbeidet med anleggsseksjonen har også vært brukbart.

- Men televerket?

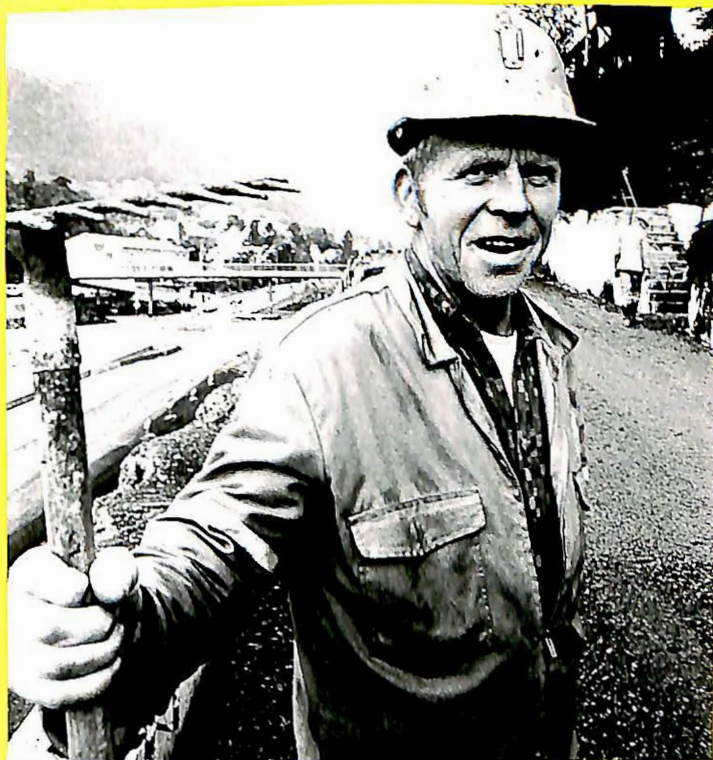
- Vi har gode erfaringer der også fra dette anlegget. Etter at lysverkene folk hadde lagt et strekk med kabel på dagtid, kom det folk fra televerket og la 800 lm om kvelden. Slikt er vi ikke vant med. Vi ble imponert den dagen, forteller Ellingsen.

Hensyn til publikum

- Lar det seg gjøre å legge ned alle tekniske ledninger i en og samme operasjon?

- I praksis lar det seg ikke løse så enkelt, viser det seg. Vi må gjennomføre omleggingen i etapper. Hensynet til publikum er avgjørende. Vi kan ikke la nabolaget bli uten strøm eller telefon, og blir nødt å ta tiden til hjelp. Kommunens anleggsseksjon må, f.eks. ha ferdig kompromert veg før de kan gå i gang med sine grøfter, sier Ellingsen.

Anleggsleder Ottar Midtkandal har samordnet den store kabelflyttingen, og er svært godt fornøyd med innstillingen til de øvrige institusjoner.



Bjørn Sævareid frå Fusa er mellom dei 25 frå Vegvesenet som arbeider på Fjøsanger-anlegget.

God arbeidsplass

- Veganlegget Hop-Fjøsanger er ein god arbeidsplass, seier Bjørn Sævareid frå Fusa. Han er ein av dei 25 tilsette i Vegvesenet som har vore engasjert på anlegget. Veg i Vest møter Sævareid i Nyhauglia, der ei vanskeleg omlegging av lokalvegnettet er fullført.

Av Geir Brekke og Erling Grønsdal (Foto)

- Har det vore mykje kjeft å få frå naboar som tidvis har vore veglause under anleggsdrifta?

- Det er lite vi har høyr. Sjølv om terrengtilhøva har vore vanskelege har arbeidet stort sett gått bra. Det vil likevel alltid vera nokre få som er mindre tolsame enn det store fleirtalet.

Ikkje minst sikring av den gamle lokalvegen vart krevjande. Stemplinga som måtte utførast var av det kompliserte slaget.

Vil heim

Sævareid har vore på Sjølinja sidan juni 1987, og har mellom anna hatt oppgaver med drenering

på strekninga frå Torpevika bru til Fjøsanger.

- Arbeidstilhøva har vore gode, og samarbeidet med anleggsleiinga framifrå. Eg er vekependlar, og trivest godt i brakkeleiren på Hop.

Men når eg er ferdig med jobben her ut på våren, ser eg gjerne at det blir høve til arbeid nærmar heimstaden. Det er 6 mann som er stasjonerte for Vegvesenet i Fusa, og eg vonar at det snart vert min tur til å kunna bu heime, seier Sævareid, som har arbeidd i Statens Vegvesen sidan 1977.

Avfallsmasser frå
veganlegget kjem
i eit søkk på
Gamlehaugen,
som vil få ei meir
parkmessig
utforming på
grunn av dette.



Av Geir Brekke og
Erling Grønsdal (foto).

Tilsaman 44 båtar er det plass til i den nye småbåthamna som Vegvesenet har bygd ved Paradisbukta. Marinaen er ein del av det oppgjeret som er gjort med grunneigarane i området. Dei som har tapt nausta sine har fått eit økonomisk vederlag for dette, pluss ei hamn for båtane på vestsida av den nye riksvegen.

Føtgjengarundergang sikrar båtfolket tilkomst til hamna. Same vegen vil bli nytta som tilførsel til ein ny gangveg som Vegvesenet byggjer

til friluftsområdet ved Konsulbukta og Gamlehaugen.

Betre parkanlegg

Kva Kongen tykkjer om Sjølinja skal vera usagt. Men Statens Byggje- og Eigedomsdirektorat er i alle høve nøgd med at Vegvesenet har plassert avfallsmasse på eit dårleg parti av Gamlehaugen. Eit heller myrlendt område får no skikkelege grunntilhøve, og den parkmessige delen av

eigedomen vert utvida, på Vegvesenet sin kostnad.

Gartnarjobben er forresten heller omfattande langs den nye vegen frå Hop til Kanalvegen. 2,6 mill. kr. har gått til å pynte med plantar langs vegen. Ei fem meter brei hylle under den høge skjæringa forbi Gamlehaugen, skal bli ein grøn og frodig rand på veganlegget. Siktemålet er at dette skal dempe verknaden av fjellskjæringa.

- Småbåthamna er kosta av Vegvesenet, som ein del av det økonomiske oppgjeret med naust-eigarane, seier anleggsleiar Ottar Midtkandal.



VERDSMEISTER ARTUR!

Av Svein-Erik Fjeld og
Erling Grønsdal (foto)

Artur E. Eknes frå Myking køyrde seg heilt opp i verds-
toppen då han for nokre ve-
ker sidan deltok i VM i pre-
sisijskøyering med lastebil.
Med ein førsteplass i lag-
konkurransen og ein fjerde-
plass i den individuelle kon-
kurransen beviste den sindige
vegvesensjåføren at tidlegare
nasjonale topplasseringar
ikkje har vore tilfeldige.

Den knivskarpe tevlinga i Luxem-
bourg samla 31 supersjåførar frå 11
land. I Eknes' klasse, Enkel last, vart
det konkurrert i 14 ulike presisijs-
øvingar, som alle saman skulle
gjennomførast i eitt strekk innanfor
ei tidsramme på 15 minuttar. Eknes
vart ferdig med sine øvingar etter 11
minuttar og 32 sekundar - den ras-
kaste tida i hans klasse!

- I den individuelle konkurransen
slo eg både første- og andremann i
årets Norgesmeisterskap, smiler Ek-
nes.

Lite trening

- For å nå eit slikt resultat må du ha
trenta svært mykje...



- Vegen frå
suksess til fiasko
er kort i denne
sporten, seier
Artur Eknes.

- Ånei, det einaste var at eg ei ve-
ke før konkurransen fekk låne ein bil
av same typen som den eg skulle
bruke i Luxembourg, og den øvde eg
med ei helg på skuleplassen på My-
king. Og så var det ein to-dagars
«treningsleir» i Oslo før sjølve tev-
linga. Dessutan har eg trent litt like
før tevlingar her i Norge.

- Betyr det at du rett og slett er
eit naturtalent når det gjeld lastebil-
køyering og avstandsmarginar heilt
ned til omkring 5 cm?

- Slett ikkje. Eg trur det er mange
som kan vere like presise som meg.
Men dei må våge å forsøke seg, og
dei må ikkje vere redde for å misluk-
kast. Det er nemleg kort veg frå suk-
sess til fiasko i denne konkurranse-
greina.

Takk!

Eknes fortel at han er særleg to per-

sonar i Vegvesenet takk skuldig for
suksessen sin. Det er oppsynsmann
Gunnar Markhus og verksmeister
Mikal Nordvang. Dei har organisert
det heile, og dei har ofra ein god del
fritid for å hjelpe han fram.

Då Eknes kom heim som frå Lux-
embourg, kom det straks ei blom-
sterkorg sendande frå Maskinavde-
linga, og det vanka også ein bloms-
teroppsats frå kollegene på Gjervik
vegstasjon. Den nybakte verdsmeis-
teren er svært takksam for desse hel-
singane.

Konsentrasjon

- Ein må ha evne til å konsentrere
seg, ein må «ha dagen», og ein må
ha ein viss porsjon flaks for å luk-
kast i ei presisijsstevling, seier små-
låtne Artur Eknes. Veg i Vest har
ein ikkje heilt ugrunna mistanke om
at han er pokker så god til å køyre
lastebil også.



BILTILSYNET *i siget*

Av Svein- Erik Fjeld

Kontaktutvalet for biltilsynet i Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland avvikla sin årlige konferanse i tida 2. - 3. september. Omkring 110 biltilsynsfolk samla seg i Sogndal til intense møtedagar.

Utgangspunktet for det meste av det som vart sagt på møtet, var den ferske 100-siders rapporten frå Biltilsynsutvalet (juni 1988). Denne rapporten greier på brei front ut om korleis biltilsynet best kan bidra til å nå hovudmåla for Statens vegvesen og set såleis eit grundig søkelys på alle verkeområda til etaten. Rapporten er spennande lesing for alle biltilsyninteresserte!

Betre profil

Sogndalkonferansen baud på ei rad foredrag om ulike sider ved biltilsynet. Alle dei ulike seksjonane vart drøfta både i innleiingsforedrag og i ordskifte etterpå. Etter måten mange hadde ordet, og debatten gjekk til tider temmelig friskt. Nedanfor skal nemnast berre nokre få hovudpoeng frå nokre av innleiingane.

Direktør Ingar Tenold frå Vegdirektoratet la i sitt foredrag om arbeidet til biltilsynsutvalet sterk vekt på at biltilsynet i framtida må gi betre service enn tidligare. Ei hovudoppgåve er det også å profilere etaten betre - særleg i trafikktryggleiksarbeidet. Han meinte at ein bør leggje sterkare vekt på rettleingsarbeid enn på kontrollarbeid. Dessutan må ein kome fram til oppfølgingsmetodar for å kunne måle kvalitet.

Tenold var også oppteken av å betre trafikkopplæringa. Han opplyste

at det er mykje som tyder på at den noverande politiske leiinga i Samferdsledepartementet er innstilt på å få trafikkopplæring inn som obligatorisk fag i det offentlige skoleverket.

Auka informasjon

Direktør Jon Arild Jensen, Samferdsledepartementet, innleidde om trafikktryggleik, og sa at det må vere eit hovudmål å redusere ulykkestala same kor mykje trafikken veks. Jensen hadde registrert at interessa for trafikktryggleiksarbeid er aukande - også på vegkontora. Han sa også at slikt arbeid - på same måten som miljøarbeid - er blitt stadig sterkare politisert dei siste åra.

Også Jensen var inne på kva ein kan gjere for å redusere ulykkestala. Han nemnde m.a. auka informasjonsverksemd som eitt av verkemidla på kort sikt. Av meir langsiktige verkemiddel nemnde han at ein på ulike måtar burde gjere trafikkopplæring til ein livslang prosess. Slik utdanning burde integrerast i skoleverket frå barnehage til høgskole.

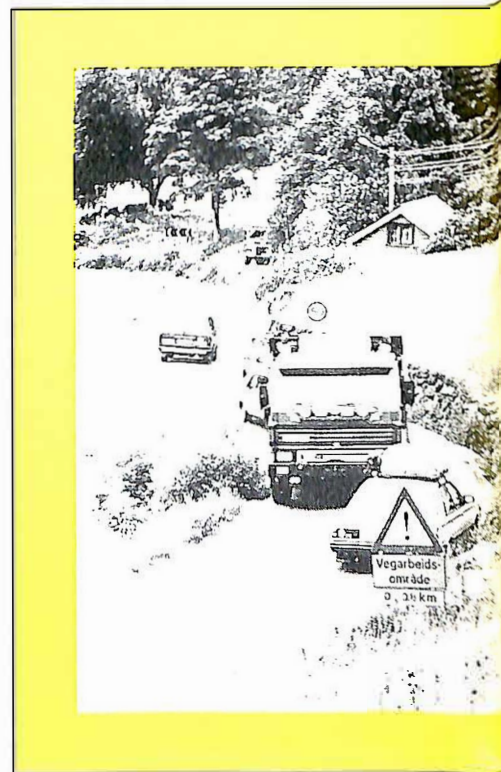
Biltilsynet bør - ifølgje Jensen - vere ein menneskeorientert og publikumsnær organisasjon, som er prega av iderikdom, handlekraft og entusiasme. Organisasjonen bør vere minst like effektiv som kva som helst privat firma.

Omorganisering

Vegsjef Josef Martinsen tok for seg vegvesenet si rolle i trafikktryggleiksarbeidet. Han tok utgangspunkt i at innan år 2000 vil vi ha fått ein bilauke på 40 - 60%. Trafikkarbeid i framtida vil vere prega av meir effektiv styring av trafikken, meir direkte informasjon til trafikantane og

meir miljøkontroll. Ikkje minst presenterer trafikkavvikling og miljøkontroll nye vekstområde for biltilsynet, sa Martinsen.

Biltilsynet si viktigaste rolle i framtida vil vere å skape så trygge trafikktilhøve som råd er. For å effektivisere dette arbeidet burde ein etter Martinsens meining slå saman dei seksjonane i biltilsynet, på vedlikehaldsavdelinga og planavdelinga som no arbeider med trafikkspørsmål. Den nye avdelinga brude kallast Vegtrafikkavdelinga.





Utsikt frå øvre tunnelmunning.

PROBLEM-STREKNING

På veg frå Seljestad til Røldal må ein køyre ned Hordalia. Denne vegstrekninga har vore kjenneteikna av smal køyrebane, bratt nedstiging og krappe svingar. Særlig vinterstid har den låge vegstandarden ført til trafikkproblem. Kork på vegen og utforkøyringar har ikkje vore uvanlig i Hordalia.

En ny tid i Hordalia

Av Svein Erik Fjeld og Erling Grønsdal (foto)

I desse dagar blir ein ny vegparsell åpna i Hordalia. Ein 2200m ny veg samt ein 450m tunnel har vore under arbeid sidan september i fjor. Arbeidet har blitt utført utan store vanskar - ikkje minst p.g.a. det gode arbeidsveret sist vinter.

Oppsynsmann Olav Svendsen fortel til «Veg i Vest» at no i innspurten arbeider 20 mann på uteanlegget og 12 mann i tunnelen. Han håpar at vinteren ikkje kjem for alvor før

trafikken kan bli sett på på den nye strekninga.

Svendsen opplyser at anleggskostnadene totalt kjem på 32,8 mill. kroner. Uteanlegget kostar 22 mill. kroner og tunnelen 10,8 mill. kroner.

Til våren skal det utførast ein del etterarbeid i Hordalia til omkring 6 mill. kroner. Det skal ryddast opp langs vegen, lagast ny mur nedanfor Hordatun hotell, fortau m.v.

I sommarhalvåret 1989 skal det også byggjast ny veg gjennom flaskehalsen Røldal sentrum. Vegen skal følgje den gamle parasellen. Dessutan skal det lagast ein ny gang- og sykkelsti langs delar av vegen. Dette arbeidet er fullkalkulert til 17,8 mill. kroner.

Røldalsbygda går inn i ei ny kommunikasjonstid....

Aktuelle oppgaver i drifta

AV DRIFTSSJEF JANN B. JENSEN

Ved einiskilde høve i det daglege arbeid kan det vera naudsynt å stoppa opp, retta ryggen og sjå seg tilbake før blikket blir retta framover att, mot nye utfordringar, nye perspektiv og nye mål. Eg trur vi ved vegkontoret i Hordaland mot slutten av året 1988 er komne til eit slikt punkt der vi treng å få eit breidt overblikk over dei problem og utfordringar som ligg føre oss dei næraste åra framover. Året 1989 vil medføra ein vesentleg reduksjon i disponible investeringsmidlar for Hordaland, ca. 100 mill. i høve til 1988, og bompengemidlar, tilskot, forskot m.m. vil utgjera ein aukande del av dei totale midler i dei komande år. Krava til auka produktivitet, konkurransevne og kvalitet/service vil heilt sikkert ikkje avta, og pengesekken vil stendig bli meir slunkare.

I ei tid kor mange tilsette i det private næringslivet står i fare for å misse jobbane sine, vil tilsette i offentlige etater bli sett på som privilegerte i samfunnet, og bli granska med argusauge.

Godt rusta

Det er på mange måter ei tøff tid som tegnar seg framfor oss, og ein kunne misse motet av mindre. Men, eit tilbakeblikk og eit sideblikk viser at på mange måter er Vegvesenet godt rusta til å møte ei slik utfordring frå samfunnet. Det herskar ein høg arbeidsmoral i Vegvesenet på alle nivå, ikkje minst i Hordaland. Trivnaden på arbeidsplassen synes svært god og vi synes å vera på god veg ut av den vanskelege plansituasjonen vi har hatt dei seinaste åra.

Maskinprøveprosjektet og eigenregikalkyler viser at vi er konkurranse-dyktige på mange område i drifta. Tilgangen på kvalifisert personell er god på alle nivå, sjølv om vi kunne ønskje oss større frihet i avlønninga for å skaffa oss særskild ekspertise på einiskilde viktige felt.

Vi har likevel røynsle for at tilhøva kan svinge svært fort, og det er difor sers viktig at vi i tillegg til dei positive tilhøva eg har nemnt, er villig på *alle nivå* til å utvisa ein stor grad av *fleksibilitet* eller tilpassings-evne når *oppgavene krever det av oss*. Maktar vi dette, å tilpasse oss sjølv og vår organisasjon etter krava frå samfunnet, trur eg at ingen treng vere redde for å misse jobben, eller kanskje det aller viktigaste, den *mer ningsfylte* jobben vi har i Vegvesenet i dag.

Politisk varsko

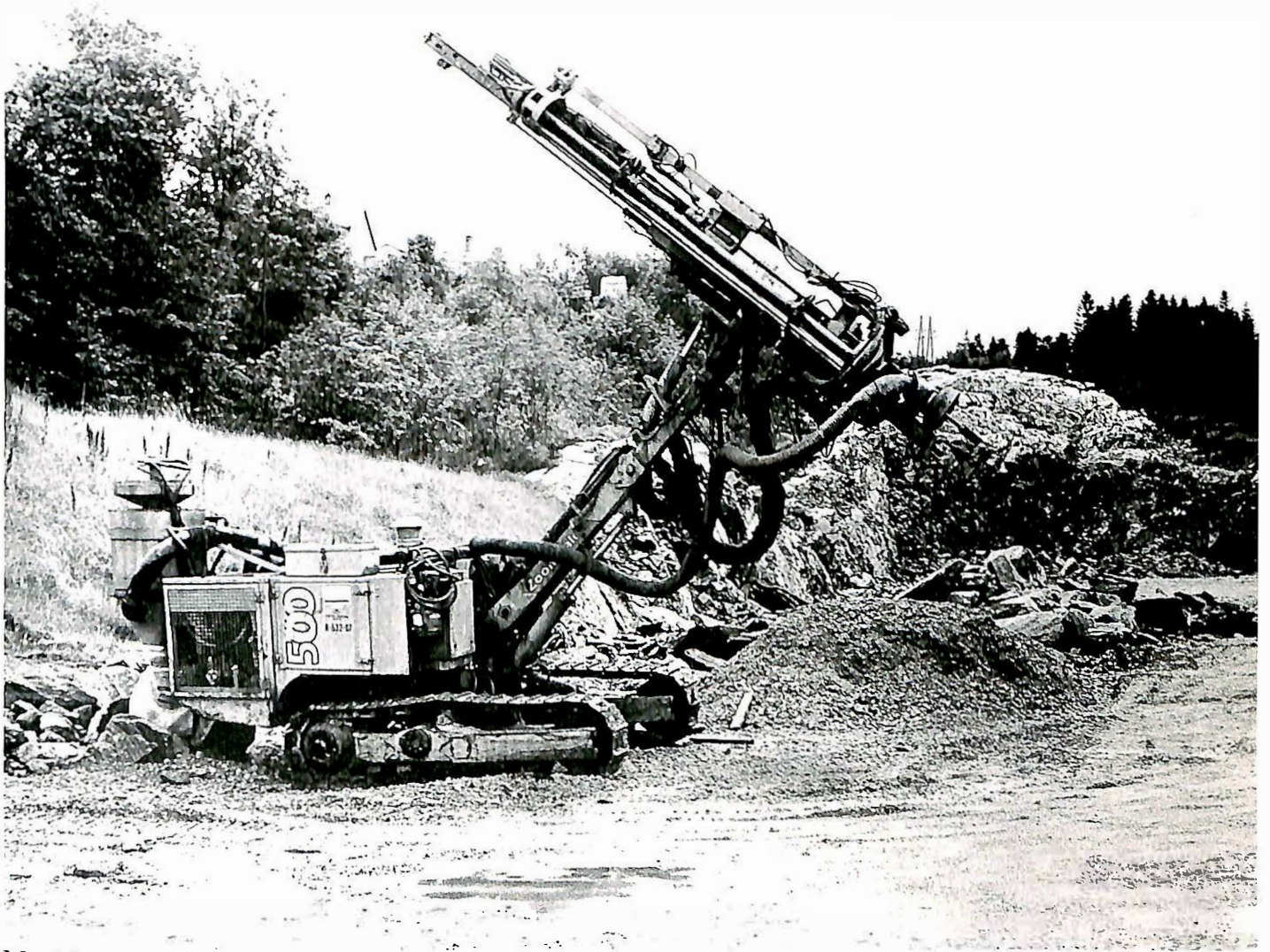
Kva oppgaver skal vi so prioritera høgast i tida framover for å skaffa oss ei endå betre konkurransevne?

Først og fremst gjeld det å oppretthalda samfunnet og politikaranes tiltru til oss som ein seriøs, servicretta og effektiv etat, som er kvalitetsbevisst og har høg arbeidsmoral.

Samferdselskomiteen i Stortinget har sett spørsmålsteget ved Vegvesenets seriositet med å peika på tildels stor svikt i overslaga for ei rekkje anlegg på landsbasis, også i Hordaland. Dette er eit varsko vi skal ta alvorleg. Vi drøfta saka på brei basis i møte mellom planavdelinga og driftsavdelingane nyleg, og det er god von om at vi har lokalisert dei viktigaste feilkjeldene. Tiltak vil bli sett inn straks.

Større ansvar

På same møtet blei svikt i kvalitets-sikringa i drifta drøfta. Det må vera ei prioritert målsetjing i tida framover at den einiskilde på sin arbeidsplass følger større ansvar for at kvaliteten blir rett på det produktet som blir levert, både frå entreprenør og frå drift i eigen regi. Reklamasjonslistene frå ferdigbefaringane mellom anlegg og vedlikehald er framleis for lange i mange høve, og det synes som om ansvarleg anleggsstyrar ikkje i stor nok grad set si ære i å levera eit riktig sluttprodukt til rett tid, og til rett pris. Alle *tre* krava skal oppfyllest. Vi må satsa endå meir på å få ein god dokumentasjon av vår konkurransevne og produktivitet. Gjennom opptølgning av *eiingsprisar* har Vegdirektoratet på bakgrunn av data frå fylka, søkt å skaffa fram ein brukbart dokumenteringsmateria-



Maskinprøveprosjektet viser at vi er konkurransedyktige på mange område i drifta. (Foto: Erling Grønsdal)

le. Fylka har ikkje følgd godt nok opp på dette feltet, og resultata er ikkje dei beste. Hordaland er ikkje noko unntak i so måte.

Eigenregikalkylar

Anleggsavdelinga i Hordaland har lagt vekt på å følgja opp tiltaket om eigenregikalkylar best mogeleg. Resultata til no er tilfredstillande, men vi må rekna på større jobbar og utvida vårt engasjement på dette feltet i framtida. Denne formen for dokumentasjon av eigen konkurransevne er svært god, men den stiller store krav til dei tilsette på avdelinga. Bonusavlønning er eit naudsynt element for å halda motivasjonen og innsatsen på topp i den knallharde konkurransen vi no er på veg inn i.

Samordna plan

Samordna handlingsplan er eit vik-

tig stikkord. Etter ein solid innsats frå programmeringseksperter på vegkontoret og stabsfolk på planavdelinga, anlegg og vedlikehald er vi no tilbake i fyrste linje på landsbasis på dette særskilt viktige feltet.

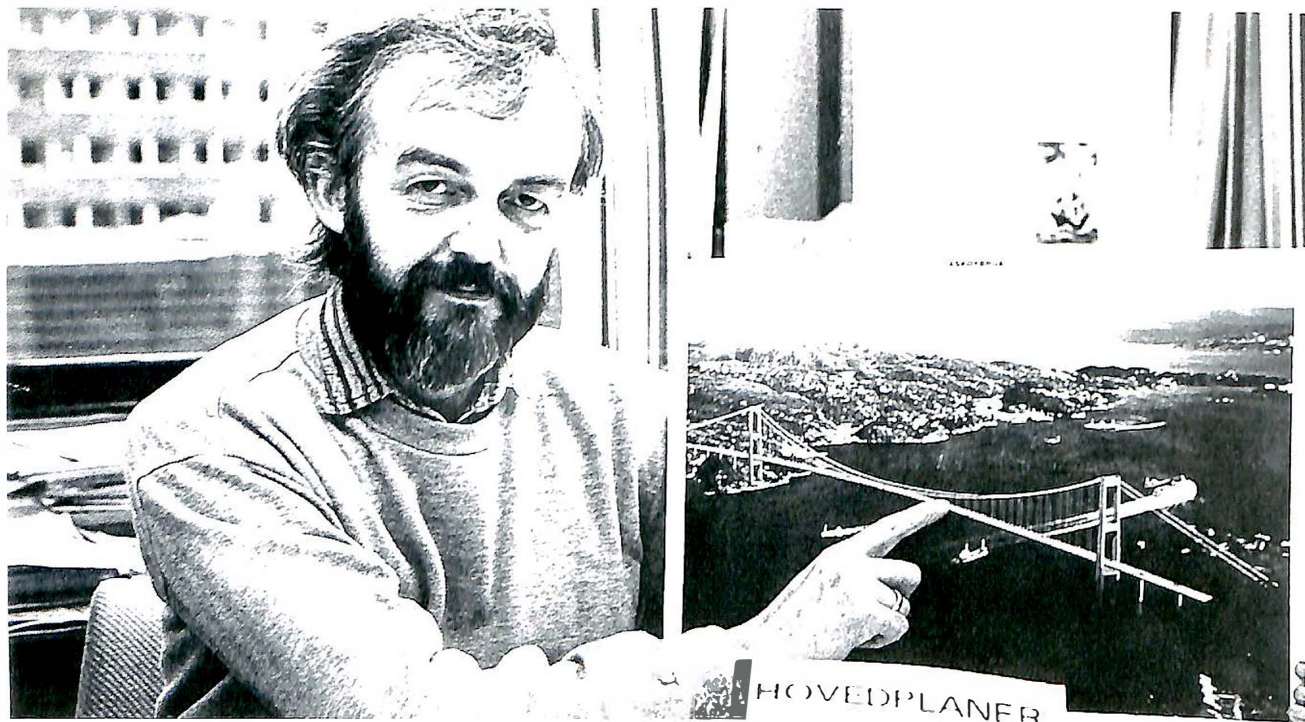
Samordna handlingsplan er, etter eit prøveår i 1989, forutsett å gje oss til ei nær på 100% oppdatert oversikt over alle tiltak på riksvegnettet i Hordaland 4 år fram i tida. Frå påtenkte investeringar i NVVP, til sluttdatoen for igangværande anlegg/vedlikehaldstiltak. Samordna handlingsplan vil gje oss data til budsjett, byggeprogram, kvartalsrapporter, årsmeldingar, statistikk m.m. Planen vil bli lagt inn på EDB-anlegget (minimaskina) på vegkontoret, og soleis vera tilgjengeleg også for utedrifta, t.d. vegstasjonane. Får vi dette til å verka vil vi imøtekomme svært mange av krava

frå dei tilsette om informasjon og totaloversikt over vegkontorets planlegging, bygging og vedlikehald.

Bruk bedriftsavisa!

Eg kunne i dette innlegget trekt fram ei rekkje oppgåver i tillegg til dei eg har fokusert på, som er særskilt viktige for drifta og vegkontoret, men desse vert det råd å koma tilbake til eit seinare tidspunkt i Veg i Vest, eller i Driftsnytt.

Eg voner framleis på innspel frå dei tilsette, som kan skapa diskusjon i bedriftsavisa, slik at leiinga kan vera meir trygg på kva haldning dei tilsette ved Statens Vegvesen Hordaland har til dei sentrale problemstillingane vi står overfor til ei kvar tid. Vegkontoret er no styrka på informasjonssida, og det er god hjelp å få til m.a. innlegg i bedriftsavisa.



- Planarbeidet er i ferd med å konsentreres om færre og større prosjekter i Hordaland, seier plansjef Arild Eggen. Askøybrua ligger nærmest i løypa av betydelige veganlegg.

Mot færre og større prosjekter

- Det er all grunn til å anta at vegplanleggingen i Hordaland i årene som ligger foran oss vil konsentreres om færre og større prosjekter. Det kreves mer arbeid med planleggingen av hvert enkelt prosjekt. Ikke minst vil det bli større krav til behandlingsfasen og byggeplanfasen. Arbeidsmengden med planer i egenregi vil ikke endre seg vesentlig fra dagens situasjon, sa plansjef Arild Eggen i sitt innlegg under planturen for Statens vegvesen Hordaland.

Av Geir Brekke og Erling Grønsdal (foto).

gen, som signaliserte et tettere samarbeid med informasjonstjenesten ved Hordaland Vegkontor.

Et annet problem i dagens situasjon gjelder overholdelse av frister for planarbeider. Med stadig større prosjekter, og hyppigere bruk av privatfinansiering, er det overmåte viktig at fristene holdes.

Eggen konstaterte ellers at medarbeiderne på planavdelingen viser stor lojalitet mot Vegvesenet. - Vi har stor selvtilitt, og vi har en åpen holdning kolleger imellom. Samarbeidet med anleggsavdelingen har blitt videreutviklet på en positiv måte.

Vi har foretatt investeringer på data-siden som gir oss bedre arbeidsredskaper. Vi har fått en samordnet handlingsplan som gjør oss bedre istand til å løse de store oppgavene som venter oss. Nye tanker om bedre produktivitet i Statens vegvesen vil være en stimulans til faglig videreutvikling, sa Eggen, som konkluderte med at det er all mulig grunn til å se lyst på fremtiden for planavdelingen ved Statens vegvesen Hordaland.

Erfaringer tilsier ellers at det i overlappingsfasen mellom planbehandling og bygging må følges strengt formelle retningslinjer, slik at man unngår tilbakeslag i framdrifta.

Hordaland på produksjonstoppen

Sammenlignet med planarbeidet som pågår i andre fylker, kan vi trygt si at vi har en stor produksjon i Hordaland. Det andre regner som stort er for oss etterhvert blitt rutine, hevdet Eggen.

Han konstaterte med glede at planavdelinga i Hordaland har en god faglig dekning.

Det vi er for svake i er selve behandlingsfasen. Vi må gjøre mer for at planene skal bli akseptert. Forholdet til media er her viktig, sa Eg-

Eggen la særlig vekt på det som skjer i behandlingsfasen. Vegvesenet må bli flinkere til å forklare planene for publikum, slik at premissene for valg av løsninger får gjennomslag i vedtaksprosessen. Det må brukes større ressurser på denne delen av planarbeidet i framtida, mener Eggen.

Økt egenproduksjon

- Andelen av egen produksjon vil øke i tiden framover. Etter hvert som nye medarbeidere opparbeider rutine, og vi tar ut gevinsten ved EDB-hjelpemidler, vil behovet for konsulentbistand avta. Det er selsagt en forutsetning at vi unngår en ny personellflukt ved planavdelingen, sa Eggen, som har registrert en stor interesse sentralt for de planer man arbeider med i Hordaland.

Magnhild fekk veg og kommunestyreplass

- Der det er vilje, er der veg. Sanningsorda kjem frå Magnus Follevåg, som fekk høve til å nytte formuleringa både titt og ofte då planavdelinga drog på synfaring langs Austfjordvegen nyleg. Distriktsleiaren for nordre distrikt var i ferd med å leggja ut om ei av dei mange viljesterke oppsitjarane langs vegen til Masfjorden, då vedkommande dukka opp utpå tunet i eigen person. Vi snakkar om Magnhild Dyrdal, kokka som tok imot Follevåg og hans folk med opne armar og fulle kjøtgryter då Austfjordvegen skulle byggjast. Gjensynet mellom ho Magnhild og Magnus var eit høgdepunkt under planavdelinga si utflukt til Nordhordland.

Av Geir Brekke og Erling Grønsdal (foto).

- Det er over 100 år sidan gardane langs fjorden her søkte om vegutløysing. Vi hadde vel nærmast mista trua på vegen, fortel Magnhild Dyrdal. Far hennar tok vare på ein pel som var nytta til stikking av vegen i 1934. Femti år seinare fekk Magnhild, nærmast på spøk, ei ny pel av Vegvesenet.

Tok del i skogryddinga

Magnhild Dyrdahl forsto at no var det von om veg. Ho tok òksa fatt og hogde opning i skogen til stikking av veglina. Dei fekk ei uvanleg moderleg motaking, dei som etterkvart kom til bygds for å byggja vegen. Ho Magnhild kledde opp mannskapa når været sto på som verst. Av yrke



Distriktsleiarn Magnus Follevåg i hyggelig passiar med Magnhild Dyrdal under plantureen til Nordhordland.

er ho kokke, og kokkekunsten hennar har mang ein vegarbeidar fått sansen for.

- Desse byggjemøta i Dyrdal ein gong i månaden var høgdepunkt for alle som fekk vera med, seier Magnus Follevåg. Bordet bugna når møtet var over. Og etterpå bugna vi og.

Flyttar heim

Austfjordvegen har skapt ny optimisme i grendene som har fått samband med omverda. Både i Dyrdal og på Skår flyttar folk heim att som eit resultat av vegen.

Gardane i denne delen av Lindås kan takka nabokommunen Masfjorden for vegen. Det er Masfjorden som har forskortert Austfjordvegen. Utan kommunalt initiativ ville vel

vegen ikkje vore bygt på mange år. Dei starta med ein mill. kr. frå egne kraftkonsesjonsmidlar, og mykje pågangsmot. Etterkvart kom det fleire kraftkroner. Det var DUMidler, det vart rettedalsmidlar og ekstrakroner til sysselsetting. Attåt ein del av private låneopptak kom Masfjorden kommune i mål. Vegen var ein realitet, og Hordaland fylkesting ga den status som fylkesveg, med lovnad om refusjon av 11 mill. kr. i neste planperiode.

Og Magnhild Dyrdal? Ho er no på plass i Lindås kommunestyre. Takka vere vegen. Drivkrafta bak Austfjordvegen, Einar Kvinge, har og hausta politisk ære av sin ustoppelige entusiasme. Han vart ordførar i Masfjorden.

Skiltet kan festast til autovernet ved hjelp av ei klauve og eit sylindrefeste.

Smart skiltløysing frå Ola i Rådalen

Skiltet kan festast til alle typar stolpar ved hjelp av ein kjettinglås. Spiralfjæra gjer at løysinga kan nytast på stolpar med ulik diameter.



Løysinga er enkel og tenleg. Skilta blir festa til stolpen med ei kjettinglås oppe og nede på baksida av skiltet. Ein spiral gjer at skilta kan festast på stolpar av all slags diameter. Lysstolpar, gjerdestolpar, skiltstolpar, til og med trestammar kan nyttast.

Eit ønske om ei ordning på autovernet er og skaffa frå Ola Kreken sin arbeidsbenk. Skiltet blir sett ned i ein sylinder som er festa til ei klauve på railen.

Fungerar fint

Det har berre kome positive reaksjonar frå dei som har teke Ola-patenten i bruk langs vegane i hordafylket. Løysinga vart «oppfunnen» i haust. Så mange er det difor ikkje som har oppdaga tilbodet frå verkstaden i Rådalen.

Ordinga er iallfall mykje enklare

Ola Kreken ved Rådalen vegsentral er litt av ein luring. Han har iallfall funne fram til ei smart løysing for mellombels skilting ved vegarbeid.

– Skaff oss eit skilt vi kan festa på stolpar, var ønsket frå folk i utedrifta.

– Det skal bli, sa Ola, og sette i gang.

enn dei transportable skilta med fir-kanta botnramme, som må ankrast fast med tung stein eller liknande.

Mellom anna har Ola-skiltinga blitt brukt av asfaltfresarane, med stort hell.

Velrøyd jernarbeidar

Oppfinnaren sjølv er i sitt 67 år, og

ser fram til å bli pensjonist 1. februar 1989. Han har ei lang yrkeskarriere bak seg, mesteparten av tida som jernarbeidar ved Bergens Mekaniske Verksted.

– Eg har vore i arbeidslivet sidan eg var 16 år, og kjenner meg litt trøyt etterkvart. Dei siste 15 åra har eg vore i Vegvesenet, og det har vore den best arbeidsplassen min, seier Ola, og skryter av både kolleger og arbeidsleinga ved Rådalen vegsentral.

Verkstad heime

– Har du planlagt rettetten?

– Eg har mange planar. I kjellaren heime på Skjold har eg eit hobbyrom, der det skal bli rikeleg med tid til treskjering og dreining. Huset skal haldstad vedlike, og det same gjeld hytta i Lavik i Sogn, der kona hans er ifrå. Også Ola er frå Sogn, fars-garden ligg i kraftutbyggingsbygda Jostedal.



Toril Smedsvik (t.v.) og Gro Grønland i kunstlagstyret med nokre døme frå samlinga på vegkontoret. (Foto: Erling Grønssdal)

Kunstlaget «Klatten» i god vekst

Ved starten, den 22. mars 1982, melde det seg vel 20 interesserte. Sidan har fleire og fleire tilsette i vegvesenet vist interesse for kunsten og kunstlaget «Klatten».

Ope for alle

Nyleg vart det send rundt ei enkel orientering om kunstlaget internt på vegkontoret. Responsen var stor. Etter dette har kunstlaget Klatten no omlag 70 medlemmar. Mest alle medlemmane tilhøyrer personalet ved vegkontoret og biltilsynet.

Leiaren for kunstlaget, Gro Grønland, presiserer at laget er ope for alle tilsette i vegvesenet, også for dei som arbeider i utedrifta.

Laget sitt formål er å spreie informasjon om, og skape ineteresse for god kunst, ved årleg innkjøp av biletkunst og brukskunsting.

For sju år sidan vart det gjennom Veg i Vest teke initiativ til å starte eit kunstlag for dei tilsette i vegvesenet i Hordaland.

Forslaget kom frå Per Steffen Myhren som kunne vise til liknande tiltak i Vegdirektoratet og andre etater/firma kring om i landet.

Dei innkjøpte kunstverka «smykker» kantina og resepsjonen på vegkontoret det meste av året, til glede og inspirasjon for alle tilsette. Desutan kjem kunsten til gode dei folk

og sendelag som mest dagstøtt vitjar vegkontoret i samband med ymse møte.

Vert lodda ut

Kunstlaget har i år fått tildelt kr. 3000,- av vegvesenet sine velferdsmidlar for 1988. Årskontigenten for medlemmane er kr. 250,-.

På nyåret kvart år vert det halde utlodding av kunstverka som er innkjøpte. Loddtrekninga er lagt slik opp at alle medlemmane skal kunne vinne eit kunstverk i løpet av ein femårsperiode.

Som nemnt er laget ope for alle tilsette i vegvesenet, både i «inndrifta» og i «utedrifta». Dei som er interesserte i å bli medlem, eventuelt ynskjer fleire opplysningar, kan kontakta styret i laget, ved Toril Smedsvik, telefon 17 35 38.



Dei utgjer informasjonstenesta ved Statens vegvesen Hordaland. Frå venstre fotograf Erling Grønsdal, informasjonskonsulent Svein-Erik Fjeld og informasjonskonsulent Geir Brekke. (Foto: Leiv Solberg)

Infotenenesta utvidar

Hordaland kjem med dette på same mannskapsnivå som ein del andre større vegfylke når det gjeld informasjonstenesta. Tanken om å styrke denne funksjonen ved Hordaland Vegkontor har vore reist gjennom eit internt utval for informasjon.

- Store vegprosjekt som t.d. Askøybrua og Salthusbrua reiser store informasjonsoppgåver. Samstundes ser vi ikkje minst denne hausten klare teikn til at det blir stadig vanskelegare å planleggja og gjennomføra sjølv mindre vegprosjekt. Informasjon om planane våre blir difor stadig viktigare. Det er ei stor utfordring for Vegvesenet å gjera planane meir tilgjengelege for publikum. Vi må bli flinkare til å gjera oss forstått.

- Den almenne informasjonsflaumen i samfunnet gjer dessutan at verksemda vår på dette feltet må gjennomgå ei kontinuerleg vidareutvikling, for at Vegvesenet skal kunne nå fram i tevlinga med andre informantar, seier Martinsen.

Noko av det første informasjonstenesta har sett i gang er arbeidet med ein informasjonsplan for 1989. Siktemålet er at denne skal innehal-

Statens vegvesen Hordaland styrker informasjonstenesta. Vi har no fått 2 informasjonskonsulentar, Svein-Erik Fjeld og Geir Brekke. Vegvesenet sin eigen medarbeidar på foto og video, Erling Grønsdal, blir dessutan fast tilknytta infotenenesta. Dei store oppgåvene vi står framfor på vegsektoren i Hordaland i åra framover, gjer det naudsynt med ei slik styrking av informasjonsarbeidet, seier vegsjef Josef Martinsen til Veg i Vest.

de dei viktigaste informasjonsprosjekta i året som kjem. Her ligg ei oppgåve for dei ulike avdelingane. Vonleg vil dette arbeidet auka forståinga for at informasjon bør vera ein viktig del av Vegvesenet sin strategiske planlegging. Ei målretta

planlegging, knytta til budsjettarbeidet, vil kunne gjera informasjonstenesta endå betre.

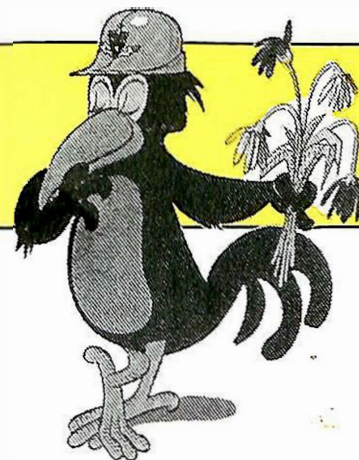
Statens vegvesen Hordaland er ein stor arbeidsplass. Den interne informasjonen er stadig viktigare. Vi tek sikte på å halda høg kvalitet også på dette området. Det vil bli vurdert å auka talet på utgåver av Veg i Vest frå 4 til 6 nummer i året. Samstundes har vi teke opp att utgjevinga av informasjonsbrevet «Driftsnytt», som neste år er tenkt å koma ut 4 gongar.

Etter at Ragnhild Øverland Arnesen vart tilsett som informasjonssjef i Bergen kommune sist vinter, har vi i haust utvida staben til 2 informasjonskonsulentar.

Svein-Erik Fjeld er utdanna cand. philol., og har lang erfaring frå den vidaregåande skulen. Han kjem til oss frå stillinga som lektor ved Lindås gymnas. Han har også erfaring frå media- og organisasjonsarbeid. Mellom anna har han røynsle frå videoproduksjon, ein del av informasjonsverksemda som vert stadig meir aktuell.



PERSONALNYTT



50 års dagar

Ragnhild Solsvik 04.01.89
Mikal Nordvang 23.01.89
Sigbjørn Visnes 23.01.89
Frans Franssen 24.01.89
Sigurd Læg Reid 30.01.89
Sigmund Espelid 11.02.89
Turid Morvik 12.02.89
Anders Gjostein 17.02.89

60 års dagar

Alv Birkeland 02.01.89
Harald Langhelle 02.01.89
Marta Eikemo 09.01.89
Hans Kårstad 05.02.89

Nye pensjonistar

Håkon Norraas

Ole Bakke
Ingolf Gripsgård
Olav Måkestad
John S. Slåker
Malvin Lekven
Olav Bøe
Odd Hagesæther
Olav R. Hjeltestad
Askel T. Rafdal
Hans Sundvor
Toralf Taule

Hjertelig takk
for hilsen og gave i anledning min
50-årsdag.
Arne V. Hilton

Hjertelig takk
for helsinga og den fine gåva som eg
fekk då eg slutta i Vegvesenet.
Nils Myrliid

Tusen takk
til Statens Vegvesen, og til mine kol-
leger i R-2 for gaven jeg fikk til min
50-årsdag.
Ingvald Lekven

Hjertelig takk
for oppmerksomhet, gave og bloms-
ter i anledning min 50-årsdag.
John Ellingsen

Pensjonistane «opna» Bolstad-Dalseid

Ein lovleg prøvetur på anleggsvegen mellom Bolstad og Dalseid var eitt av høgdepunkta for ei gruppe pensjonistar i Statens vegvesen Hordaland som nyleg dro på utferd til Voss. Vegsjef Josef Martinsen var sjølv med som kjentmann, og orienterte om alle dei store utfordringane Vegvesenet i fylket står framfor i åra som kjem. I dei vakraste haustfargar bar det til Voss, og Fleischers Hotell, med god mat og triveleg drøs med gamle kjende utover kvelden.

Dagen etter fekk deltakarane sjå videofilmen om Kyststam-

vegen. Etterpå delte vegsjefen ut krystallvase med inngravert namn og helsing frå Vegvesenet. Samtlege fortalde om arbeidet sitt i Statens vegvesen, og kva dei stiller med som pensjonistar.

Før altså turen gjekk til stamveganlegget mellom Bolstad og Dalseid, der anleggsleiar Per Øyvind Ohnstad fortalde om arbeidet.

Deltakarane takkar for turen, og ikkje minst for den fine gåva, som er ei stor oppmuntring for dei som har lagt ein lang arbeidsdag i etaten bak seg.
Ane Hagesæter.

Geir Brekke har pressebakgrunn, mellom anna frå Bergens Tidende, Venstres Pressekontor, og seinare 10 år som redaktør av Fjordabladet på Nordfjordeid. Han har dei siste 3 åra vore informasjonskonsulent i Publicity Vest i Bergen, m.a. med engasjement for Hordaland Vegkontor.

Erling Grønisdal har lang og brei

røynsle frå vegetaten i Hordaland, og har dei siste åra vore stadig meir engasjert med foto og videoarbeid.

Fjeld skal i utgangspunktet ha ansvaret for ekstern informasjon, og Brekke for intern informasjon. I praksis vil det likevel skje ei overlapping og eit samarbeid om dei aktuelle informasjonsprosjekta.

Takk for pensjonist gaven!

Hjertelig takk for den gaven, for den ble jeg ærlig og oppriktig glad. Nå skal den pyntes til trengsel, med blomster og blad.

At vasen er fin, det kan ingen benekte, den står så blank og fin at den skin, og viser at den tvers igjennom er ekte med navn som viser at den er min.

Og selv om årene glir sakte hen og svinner, er den uforanderlig, som, gamle gode minner. Og atter takk for gaven jeg har fått til minne om alle gode år som til nå er gått.

*Hjertelig takk for oppmerksomheten
Karl Eigestad*

MASSEKORSBÅND

MYHREN PER STEFFEN

ASLIGRENDA 25
5095 ULSET

RETURADRESSE:
Statens Vegvesen
Hordaland vegkontor
Postboks 3645
5033 Fyllingsdalen

NESTE NUMMER KJEM FEBRUAR/MARS

