



# VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN HORDALAND



NR. 1 - FEBRUAR 1990 - ÅRGANG 14





Nr. 1 - 1990  
Årgang 14

REDAKTØR:  
Geir Brekke

REDAKSJONSRAÐ:  
Josef Martinsen  
Per Steffen Myhren  
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. (05) 17 30 00

Framsidedeilete:  
Full fres ved Midtlæger, E 76.  
(Foto: Thorstein Haugen.)

Baksidedeilete:  
Vedlikehaldsarbeid på Rv 545 i  
Fitjar. (Foto: Erling Grønsdal.)

Grafisk produksjon:  
B1/J. W. Eides Trykkeri

Ettertrykk velkomne –  
men oppgje kjelde!

# Flinkast i klassen

Under årets anleggskonferanse for Statens vegvesen Hordaland fekk vertskapet ros frå Vegdirektoratet. Gjesten frå Oslo var svært imponert over handlingsplanen til anleggsavdelinga i Hordaland. Den ligg langt framfor dei fleste andre fylke når det gjeld strategisk tenking, med klare og konkrete mål.

Det er alltid hyggeleg med ros utanfrå. Inntrykket som har festa seg er at Hordaland er den «flinkaste i klassen» når det gjeld handlingsplanar, personalplanar og målretta årsplanar. Dette gjeld samtlege avdelingar, når ein samanliknar med andre vegkontor i kongeriket.

Så har det også vore lagt ned ein stor og ikkje minst tidkrevjande arbeidsinnsats, der ein del har vore igjennom dei viktigaste problema fleire gonger. Det grundige arbeidet bak planane er ei investering som ein har att når planane skal ajourførast ved neste korsveg. Eit slikt banebrytande arbeid vil alltid ta mest tid første gongen.

Men handlingsplan, årsplan og personalplan skal følgast opp. Dette skal vera sentrale styringsinstrument for arbeidet i etaten.

Her ligg ei stor utfordring i den nye vegplanperioden som vi no har starta på.

*Geir Brekke*

## INNHALD

	Side
Oversikt over ulukkesutviklinga .....	3
Stor eigeninnsats i Modalen .....	4
Vegsjefen om utfordringane i 90-åra .....	6
Heider til Trygve Berge .....	10
Fjordgransking før Salhusbrua .....	12
Frå vedlikehaldskonferansen .....	14
Framifrå bok om postvegane .....	16
Trafikkprosjekt ved Fridalen skole .....	21
Stort leiaropplæringskurs i gang .....	23

# Gunstig ulykkesutvikling i Hordaland i 1989

AV ARNE ELTVIK

På grunnlag av de foreløpige tallene for trafikkuulykker og drepte og skadde i trafikken til og med desember 1989, ser det ut til at de endelige tallene blir om lag 720 ulykker, med 990 drepte eller skadde. Dette betyr at det har vært en markert nedgang siden 1985, som var året med de høyeste ulykkestallene i vårt fylke, med henholdsvis 916 ulykker og 1237 drepte eller skadde. Fra 1985 har det vært nedgang hvert år bortsett fra 1988.

Tallene for 1989 vil da ligge på nivå med tallene for 1983 for drepte og skadde og 1982 for antall ulykker. Dersom det i tillegg tas hensyn til trafikkvæksten som har vært, er risikonivået på vegnettet i fylket lavere i 1989 enn i begynnelsen av 1980-årene.

**Redusert andel for Hordaland**  
Fordelingen av ulykkene mellom Bergen og resten av fylket viser at nesten 60% av ulykkene skjer i Bergen. For landet blir de endelige tallene for

1989 om lag 8400 ulykker med 11.650 drepte og skadde. Dette er en liten økning i forhold til 1988, men en nedgang fra 9141 ulykker og 12.458 drepte og skadde i 1986 som var det året med høyest ulykkestall på landsbasis. Antall ulykker er om lag som i 1983, mens antall drepte og skadde er noe høyere.

I 1984 og 1985 hadde Hordaland mer enn 10% av både ulykker og drepte og skadde i landet. De senere årene er denne andelen redusert og er for 1989 om lag 8,5%.

## Ulykkesanalyse

Arbeidet med å redusere antall trafikkuulykker og drepte og skadde i trafikken drives på mange områder og i samarbeid mellom etater, og den samlede innsatsen er viktig. Det vil her bli omtalt noen fysiske utbedringstiltak på vegnettet som har bidratt til ulykkesreduksjonen.

I de senere årene er det drevet et aktivt arbeid med analyse og utbedring av ulykkespunkt. Et ulykkespunkt er et punkt med 4 eller flere politirapporterte ulykker i løpet av en fireårsperiode. Totalt var det 166 ulykkespunkt i fylket i perioden 1983-86, og for perioden 1985-88 er dette kommet ned i 125. Av disse gjenværende ligger 121 i Bergen og kun 4 i resten av fylket. Utbedringen av disse ulykkespunktene har hittil stort sett bestått av relativt rimelige tiltak som trafikkgjerd, kanalisering av kryss,

siktutbedring, bedret skilting og enklere ombygging av kryss.

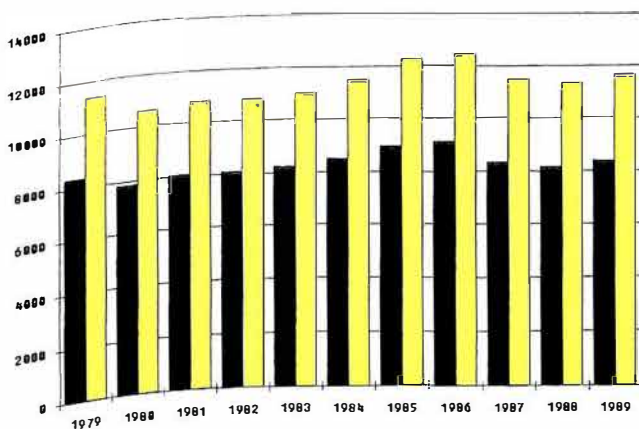
## Lønnsomme utbedringer

Utenom Bergen er det møte- og utfor-kjøringsulykker som dominerer, og en stor del av disse ulykkene skjer i tilknytning til kurver. Riksvegnettet er derfor analysert for å finne de kurvene som kommer overraskende på trafikantene og er farlige, fordi de er spesielt krappe eller lange. Hvor farlig kurven er, avhenger av standarden på den strekningen trafikanten kommer fra, og hvor godt synlig forløpet av kurven er. På grunnlag av disse analysene er det foretatt en systematisk nyskilting av kurver på vegnettet. Det brukes skilt som varsler «Farlig sving», eventuelt i kombinasjon med anbefalt fart, og «bakgrunnsmarkering» eller «retningsmarkering», for å vise forløpet av kurven.

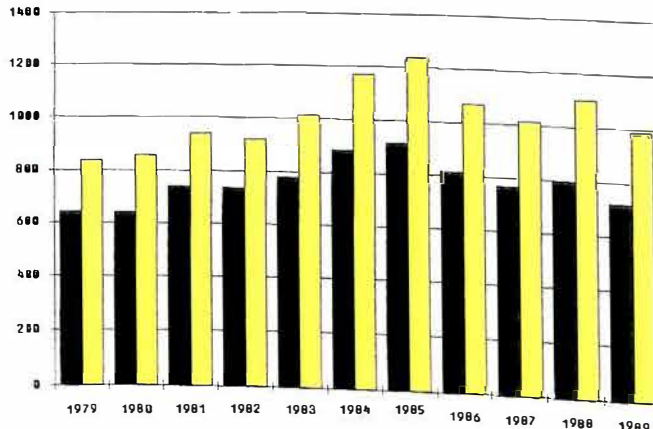
Både utbedring og ulykkespunkt og skilting av kurver er tiltak som har et høyt nytte-/kostnadsforhold. Det vil si at tiltakene samfunnsøkonomisk sett er meget lønnsomme.

De siste årene er også deler av det nye hovedvegnettet i Bergen åpnet. Dette har ført til at vi har fått overført trafikk fra et dårlig vegnett, med høy ulykkesfrekvens, til et godt vegnett med vesentlig lavere ulykkesfrekvens. Det samme gjelder også for andre nye vegparseller i fylket.

LANDET



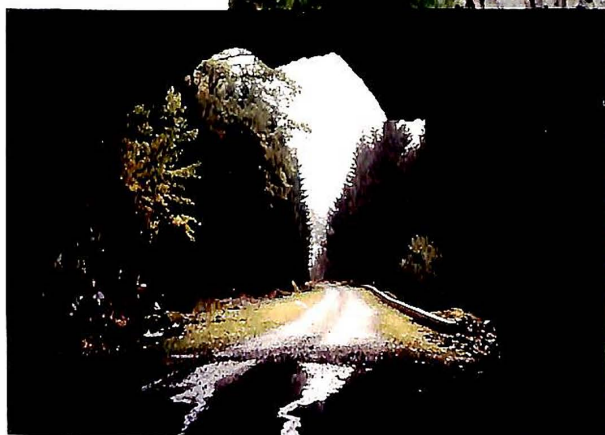
HORDALAND



■ Ulykker med personskader. □ Drepte og skadde.



Fjellet og ferjestaden  
Slottet.  
Ferjesambandet vart  
lagt ned ved opninga  
av Modalstunnelen i  
1976. Like bak  
ferjeporten kjem  
tunnelpåhogget, eller  
«Slottsporten» til den  
nye «Slottstunnelen»,  
som vert kring 900 m  
lang.



Det idylliske  
vegartiet  
Mo–Slottet ventar  
på vegvøling og  
vegsamband med  
Nordhordland.



## Nytt vegsamband

# Mo—Romarheim

AV MAGNUS FOLLEVÅG  
(tekst og foto)

**På tampen av gamleåret -89 kunne ordførar Leif Nådaldal i Modalen kommune retta ryggen og pusta letta ut i glede over at første etappe i saka om Modalsvegen var fullført. Eit 11 km nytt vegprosjekt til 90 mill. kroner var formelt vel i hamn.**

Målet var nådd med formell godkjenning av hovudplanen, og fylket og staten slutta seg til finansieringsplanen. I den godkjende konsesjonen for vidare kraftutbygging ved Hellandsfossen Kraftverk var det «innbakt» vilkår om at kraftutbyggjarane skulle gje tilskot til det nye vegsambandet frå Slottet i Modalen til Rv. 14 ved Romarheim i Lindås kommune.

### Stor eigeninnsats — kr 100.000 pr. modøl

Sjølv om Stortinget har vedteke Modalsvegen som riksvegprosjekt, finansiert med 53 mill. kroner i perioden 1994—97, er det likevel Modalen kommune si sterke prioritering med egne midlar av oppsparte fonds, som danner grunnlaget for anleggsstarten og fyrste utbyggingsfasen.

Til finansieringspakka vil Modalen kommune åleine gje eit tilskot på heile 27 mill. kroner. Dessutan har kommunen sett som vilkår i avtala med Bergenshalvøens Kommunale Kraftselskap (BKK) om vidare kraftutbygging i kommunen, at BKK skal gje eit kontanttilskot på 10 mill. kroner til vegsambandet Mo—Romarheim.

Ser ein på investeringa i vegprosjektet i høve til folketallet i Modalen kommune, som ved årsskiftet 89/90 er 342 personar, vil eigeninnsatsen koma på om lag 100.000 kroner pr. modøl. For dei som syter over bompenggeåket i Bergen og Oslo vil vel «vesle» Modalen kommune sin innsats kunne seiast å vera ein tankevekkjande inspirasjon til gladdare betaling ved bombodane kring storbyane våre.

### Kontakt med omverda i 250 år

Ifylgje historiske kjelder skjedde det ein «naturkatastrofe» for om lag 250 år sidan, som etter kvart fekk mykje å seia for Modalen sitt samband med omverda. Det var i året 1743 at ein ofseleg storillaum reiv ut gruseidet mellom Motvatnet og Osterfjorden. Naturkreftene med flo og fjøre grov gjennom åra ei såpass djup renne at små farkostar kunne forsera straumen i flo sjø.

Noko oppreinskingsarbeid vart også utført med handemakt. Dette var nok modølingane sitt fyrste tiltak til å få betra kommunikasjonstilhøva med omverda.

Etter eit større oppreinskingsarbeid i 1880 kunne rutebåten gå ut og inn Mosstraumen på flo sjø. Fyrst i 1913 var straumen etter utdjuingsarbeid endeleg så djup at rutebåtar kunne gå straumen til alle tider.

I moderne tid kom bilen, og kravet til betre vegar og ferjesamband. På slutten av 1950-åra vart det difor sett i gang vegarbeid utover langs Mofjorden fram til ferjestaden ved Slottet, som vart opna for trafikk i slutten av 1960-åra.

I 1976 vart vegtunnelen mellom Modalen og Eksingedalen opna. Dermed var Modalen knytt til vegsambandet mot Dale, Vaksdal og Voss. Det var no ikkje lenger trong for vegen og ferja ved Slottet.

### Sambindingsveg mellom E-68 og Rv. 14

Dagens vegsamband med omverda held nok ikkje mål til dei krav som stillast i næringslivet til transport og trafikktryggleik. Noko må gjerast, sa Modalen kommune, og tok initiativet til å få bygd ny veg mellom Slottet og Romarheim.

Ei vegutløsning mot Romarheim vil gje gode kommunikasjonstilhøve for næringslivet, som får betre kontakt med Nordhordland og Ytre Sogn. Dessutan gjev dette sambandet kortare reisetid til Bergen. Tilgang til vidaregåande skular i Knarvik gjev sitt positive utslag i at dei unge kan bu heime medan dei går på vidaregåande skular.

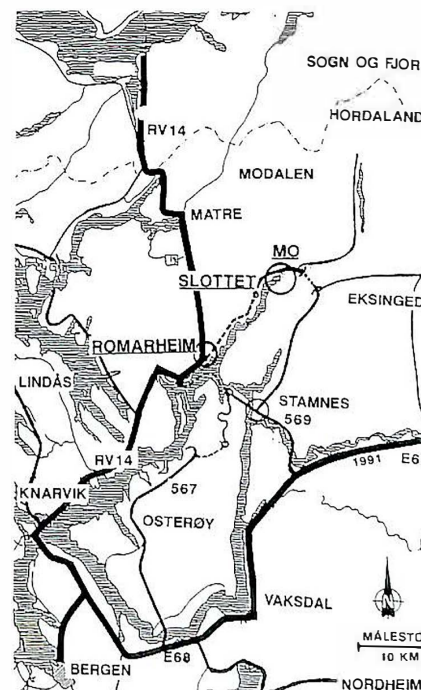
Hovudpoenget for vegprosjektet Mo—Romarheim er likevel at dette sambandet vil verta sambindingsvegen mellom

stamvegen austover, E-68 og stamvegen nordover Rv. 14. Ferjedrifta Gammersvik—Vikanes kan dermed leggjast ned og ein sparer ferjesubsidiar. Det bør nemnast at det nye vegsambandet også gjev vegutløsning for garden Nottveit, og betre samband for gardane ved Mosstraumen.

### Anleggsstart 1990

Detaljplanarbeidet er kome godt i gang. Om lag fjerdeparten av veganlegget vil gå i tunnelar. Oppstarting av anlegget er avhengig av BKK sine framdriftsplanar. Det er her tale om ei «vekseldrift», der BKK skal stå for tunneldrifta når det er ledig kapasitet på mannskap og maskiner ved kraftverksutbygginga i Hellandsfossen. Etter oversikta i dag kan ein rekna med oppstart av tunnelen ved Slottet alt til hausten 1990. Ein føreset då at grunnspørsmålet skal kunne løysast med avtaler.

Forts. side 8



(Teikning: Bente Aase)

Modalsvegen vil gje eit nytt tverrsamband mellom E-68 og Rv. 14.

# Hurtigare utbyggingstakt den største utfordringa

## Nok av byggeoppgåver fram til århundreskiftet

– Dei store bompengeprojekta som vi skal gjennomføra i fylket i 90-åra reiser store krav til Statens vegvesen Hordaland. Vi må skaffa planar og gjennomføra projekta på kortare tid enn før. Bompengeprojekta krev òg ein tett økonomisk oppfølging pga. dei store renteutgiftene, seier vegsjef Josef Martinsen, som meiner vi her har dei største utfordringane for Vegvesenet i Hordaland i 90-åra.

AV GEIR BREKKE (tekst og foto)

– Korleis er vi rusta til å møte denne utfordringa?

– Mykje betre enn berre for få år sidan. Vi har oppnådd ein meir stabil personalsituasjon, ikkje minst blant ingeniørane. Etter at vi både i 1980 og 1985 opplevde stort fråfall av medarbeidarar, er vi no inne i ein ny situasjon. Folk blir verande i etaten, og vi har fått attende tidlegare tilsette.

### Miljøutfordringa

– Kva felt er det Vegvesenet treng meir kompetanse på?

– Vi må setja oss meir inn i miljøproblema. På ein del felt ser vi det blir kasta fram talmessige spådomar som påverkar debatten om veg- og trafikkplanlegging. Vegvesenet må i sterkare grad driva utgreiing av dei miljømessige konsekvensane. Ikkje minst gjeld dette gassutslepp frå bilparken, der det må drivast målingar, særleg i tettbygde strom.

Samstundes som vi styrker kompetansen på miljørada, må vi venta at sjølve planprosessen blir tyngre enn før.

når bruken av veglova blir avvikla frå 1993. Då blir det ei langt opnare vegplanlegging enn før, der vi nærast blir sitjande med interessegruppene på fanget.

### Reine busstrasear som alternativ til lokalbane

– Er det vekkasta tid å greia ut spørsmålet om lokalbane i Bergen?

– Då dette arbeidet var gjort sist, på 70-talet, var konklusjonen at Bergen ikkje er eigna til eit slikt transportsystem. Bana har stor kapasitet, og det vil vera vanskeleg å oppnå god driftsøkonomi grunna store kapitalkostnader.

Det vil difor vera ei feilprioritering å leggja ned mykje arbeid for å finna trasear for ei lokalbane i Bergen. Vi har likevel nok grunnlag for å rekna på kva eit slikt prosjekt vil gje av kostnader og fordelar. I den samanhengen bør det vera naturleg å sjå på kva andre «lokalbanebyar» har oppnådd. Kva for tilskudd går til å driva lokalbanenettet i Oslo t.d., og kva for vinst har ein oppnådd i hovudstaden, der busetnadskonsentrasjonen er endå sterkare enn i Bergen?

Eg såg eit svensk TV-program om lokalbanedrift i mellomstore amerikanske byar. Men det slo meg at trafikkdekninga ikkje var større enn det busselskapa i Bergen har i dag.

– Kva med ei sterkare satsing på busstilbodet?

– Det må vurderast som eit alternativ til lokalbane, når vi skal sjå på eit betre kollektivsystem i framtida. Det er ikkje rett å stilla privatbilbruken opp mot banealternativet. Samanlikninga må her skje mellom lokalbane og reine busstrasear. Miljøfordelen for bane vil ein òg oppnå med trolleybuss. Bussalternativet er samstundes meir fleksibelt, seier vegsjef Josef Martinsen til Veg i Vest.

### Store oppgåver også sist på 90-talet

– Dei store bompengeprojekta gjev ei eventyrlig utbygging i første halvdel av

90-åra. Blir det eit stort antikklimaks når desse oppgåvene er løyste?

– Vi er ikkje i land med dei store utbyggingsoppgåvene midtvegs på 90-talet. Vi er berre i startfasen med dei store fjordkryssingsprojekta. Vi vil framleis t.d. ha uløyst eit fast samband som alternativ til ferja mellom Sandvikvåg og Halhjem. Det vil også vera andre ferjesamband der fast vegsamband vil bli vurdert.

Men for nokre fjordkryssingar vil det ikkje vera økonomisk rett å la bru eller tunnel erstatta ferjesambandet. Med stadig auke i trafikken vil likevel fleire nye bru- og tunnelprosjekt dukka opp, særleg dersom ikkje ferjetrafikken kan gjerast meir effektiv og billigare. Ferjedrifta er blitt relativt dyrare, og denne utviklinga held fram, all den tid mannskaps- og drivstoffkostnaden er så avgerande for resultatata.

– Så Vegvesenet vil ikkje bli ein rein vedlikehalds- og trafikketat i år 2000?

– Ikkje i vårt fylke. Det vil vera etter måten mange store utbyggingsoppgåver att utover inneverande tiårsbolk. Grunnlaget er den gode forrentninga det er på utbygging av transportsystemet. Det er ikkje noko som tyder på ei endring her fram mot år 2000, seier vegsjefen.

### Revolusjon

– Eit litt personleg spørsmål, kan hende: Kva tykkjer du om å bli kalla «Keiser Josef»?

Martinsen ler hjarteleg. (Noko anna hadde vi ikkje venta).

– Ein får ta ris og ros med godt humør. Det er bra at folk reagerer, og at det er godt stoff det vi driv med. Det ville jo vera reint ut trist om det ikkje kom reaksjonar, smilar vegsjefen, og trekker tråden attende til stoda på den tida han tok til i Vegvesenet. Ikkje noko har hatt større innverknad for den jamne vestlending dei siste 30 åra enn utbygging av vegnettet. Då vi t.d. for under 30 år sidan skulle reise frå Bergen til Matre, gjekk det 8 timar på turen, og då måtte du passa på å vera presis til båten.



I dag gjer du turen på under 2 timar. Eg kunne nemna ein serie med døme på dagsreiser frå tidleg på 60-talet, som i dag er høveleg distanse for dagpendling.

– Vi snakkar her om ein revolusjon innan samferdsla i vårt fylke.

### Må bli meir marknadsretta

– Vegvesenet i Hordaland er i gang med ein kraftinnsats for å styrka organisasjonen, i form av personalplan, handlingsplan, og ikkje minst eit omfattande lejarutviklingsprogram. Vil det bli brukt like mykje krefter på å styrka vårt tilhøve til omverda?

– Det er rett at det er brukt kolossalt mykje krefter på å betra organisasjonen. Dette arbeidet vil nok etter kvart måtte trappast noko ned, med alle dei oppgåvene vi skal løysa i Hordaland framover.

– Vi lever i ei medietid. Skal vi bli høyrde er vi nøyde å retta oss etter det samfunnet vi lever i. Statens vegvesen har vore for lite retta mot marknaden. Her må vi betra oss. Vi kan seia at vi må bli flinkare til å selja framlegga våre.

Innføringa av bompengeringen i Bergen viser at dette nyttar.

Eit godt grunnlag for å få støtte i marknaden er at vi maktar å driva alle prosjekta våre på ein effektiv måte. Men det vil sjølvsagt vera ei avveging av kor mykje tid vi har til rådvelde til å driva med marknadsføring av oppgåvene våre, seier vegsjefen.

### Sterkare tevling om midlane

– Vil den nye plan- og bygningslova føra med seg at det blir ein etter måten sterkare investeringsinnsats ute i fylket enn i Bergen utover på 90-talet?

– Vi har ein tommelfingerregel om at 30 prosent av budsjettmidlane til riksveggar i fylket skal gå til Bergen. Ei stund låg det under 30 prosent grunna mangel på godkjende planar. Dei siste åra har Bergen sin del lege over 30 prosent, og utsiktene vidare ser førebels lyse ut for utbyggingssoppgåver i Bergen, som i kraft av høg nyttekostnad vil vera gode vegprosjekt. Om vi maktar å få godkjente planar i Bergen i åra som kjem er meir usikkert. Vi har oftare møtt veggen dei siste åra, og no oppstår ikkje problema berre i dei mest tettbygde delane av Bergen. All motbøren kring planane for ny Rv. 14 forbi Fana kyrkje er eit døme på dette. Slikt gjev langt meir planarbeid. Blir det samstundes dyrare løysingar vil det ta lengre tid å få realisert prosjekta.



– Og i mellomtida kan det dukka opp prosjekt i andre delar av fylket som gjev like stor forrentning som nye vegar i Bergens-området. Det kan gjera det vanskelegare å forsvara investeringane i Bergen. Vi veit iallfall at krav til nyttekostnaden vil bli stadig viktigare for statsløyvingane til vegprosjekt. Her blir det lagt til grunn ei totalvurdering av miljø, tryggleik og framkomst.

– Reduserte statsløyvingar vil gjera det vanskelegare å finna rom for investeringar til det sekundære riksvegnettet i fylket. Men utviklinga innan oppdrettsnæring og skogreisning vil framleis aktualisera opprusting av dette vegnettet til 10 tons aksellast og 18 meter vogntog-lengde.

– Det er ikkje tvil om at tevlinga om midlane blir hardare, seier Martinsen, som i den nye plan- og bygningslova ser ei utvikling der Vegvesenet i mindre grad sit med ansvaret for å dra igjennom planane.

– I Bergen har Vegvesenet t.d. vore ein utprega pådrivar i vegspørsmål. Politikarane har kjent det slikt at vi har køyrt for hardt. Om vi ikkje nett blir ein «sleeping partner» i åra som kjem, så kan ein iallfall ikkje venta at vi skal vera pådrivar i same grad for å få gjennomført nye vegprosjekt i Bergens-området.

### Betre bruk av krefter for trafikktryggleik

– Bør biltilsynet få sterkare formelt mynde til å sanksjonera mot brot på trafikkføresegnene?

– Gratulerer med vel utført jobb, seier vegsjef Lars Lefdal i Sogn og Fjordane (t.h.) til kollega Josef Martinsen, under opninga av den nye kyststamvegstrekinga mellom Haugsvær og Kringla. Dette var den siste vegopninga for Martinsen i 80-åra. 90-åra vil by på endå større utfordringar for Statens vegvesen Hordaland.

– Eg meiner vi på dette feltet ligg langt attende i utviklinga. Særleg samanlikna med Storbritannia og USA. Vi kan ikkje byggja oss vekk frå trafikkulukkene. Det som vil hjelpa er hardare kontroll på vegnettet. Vi ser at politiet har vanskar med dette, grunna andre viktige oppgåver i samfunnet. Eg har difor vanskeleg for å skjønna politiet sin motstand mot at biltilsynet skal kunne skriva ut gebyr mot brot på tafikkreglane. Ei slik avkriminalisering av brot på trafikkreglane vil gje ein vesentleg lette i politiet sin arbeidssituasjon.

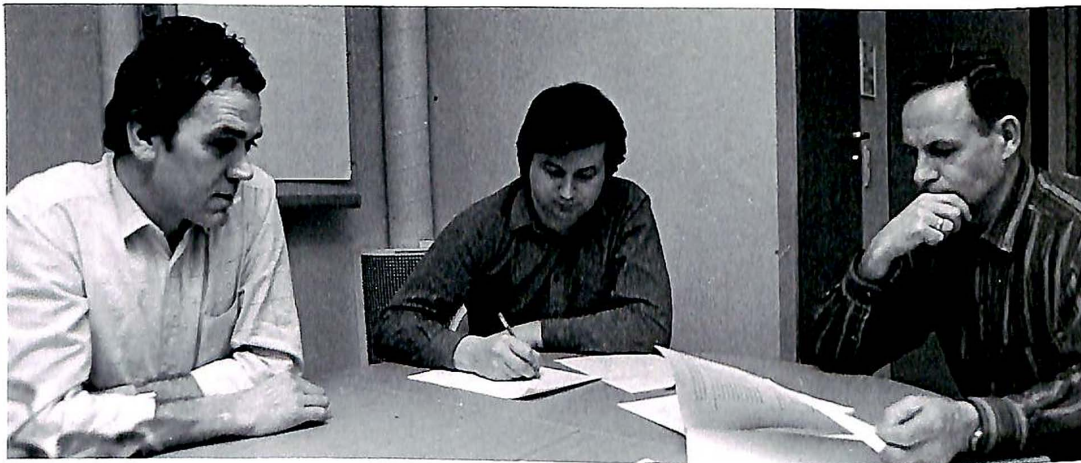
– Kva for saker har du i tankane?

– Det må vera enkle spørsmål som kan avgjerast på staden. Slike saker som det kan svarast ja eller nei på, t.d. om sjåføren brukar bilbelte eller ikkje. Kjem vi til semje om slike ordningar vil ein kvar gul vegvesenbil vera ein mogleg kontrollbil for dei vegfarande. Det vil gje ei veldig betring av det forebyggjande arbeid for betre trafikktryggleik. Eg kjenner meg ganske trygg på at vi her kan redusera slurv-faktoren, som er ein viktig årsak til trafikkulukker, seier vegsjef Josef Martinsen til slutt.

Veg i Vest nyttar høvet til å ønska vegsjefen til lukke med 60-årsdagen 13. mars.



Gruppearbeid er ein viktig del av anleggsleiarskulen. Her er tre av deltakarane i djup konsentrasjon i eit av grupperomma på Bergen Airport Hotel. Frå venstre Pål Rødby, Buskerud, Rolf Hørkestad, Hordaland, og Arnold Hustad, Møre og Romsdal.



# Anleggsleiarskulen i Hordaland

Det første kullet ved anleggsleiarskulen til Statens vegvesen er i gang med andre semester. Første samlinga i år var lagt til Hordaland, med 2 vekers studieopphald i Bergen, og ekskursjon til Sunnhordland, Hardanger og Voss helga imellom dei to skuleveke på Bergen Airport Hotel.

– Det var ein svært interessant og fin ekskursjon, seier rektor for anleggsleiarskulen, Helen Aagot Wigdal ved anleggskontoret i Vegdirektoratet. Dei 21 deltakarane var godt nøgde med opphaldet i Hordaland.

AV GEIR BREKKE OG ERLING GRØNSDAL (foto)

Frå vårt fylke er Tor Arne Thorsen og Rolf Hørkestad med på dette første prøveåret for anleggsleiarskulen. Undervisninga tok til i oktober i fjor, og blir avslutta i mai i år.

## Skule og arbeid hand i hand

Korleis kan så 21 anleggsleiarar frå heile landet ta seg fri frå daglege gjeremål for å gjennomgå skulen? Svaret er at dei kan dei ikkje. Arbeidsoppgåvene på Vegkontoret må skjøtast stort sett som

før. Difor er skulen lagt opp med to vekers samlingar om gongen, med minst to veker til å ta seg inn att på kontoret innimellom.

På slutten av kurset får elevane dessutan høve til å praktisera i eit anna fylke i 2 veker. Det skal ikkje vera meir enn 2 mann på kvar plass. Også Hordaland skal ta imot praktikantar frå anleggsleiarskulen. Stamveganlegget Dale – Bolstad er aktuell studieplass her i fylket.

## Stort utbyte

Tor Arne Thorsen har vore med på tilrettelegging av dei to studieveke i Hordaland. Han har hatt stort utbyte av anleggsleiarskulen så langt. Det er store stoffmengder ein skal igjennom, og det har heile tida vore løyst gruppeoppgåver.

Storparten av deltakarane har mest røynsle frå eigenregiarbeid, noko som set sitt preg på kurset så langt.

Sidan dette er eit prøveår med den nyskipa anleggsleiarskulen, blir det føreteke stadige oppsummeringar av samlingane, med sikte på å gjera opplegget endå betre.

– Vegdirektoratet har verkeleg lagt seg i selen i planlegginga av dette skuletilbodet, seier Thorsen.

## Blir godt kjende landet rundt

Samlingane har vore plassert i ulike fylke, og gjennom synfaringar og lokale prosjektoppgåver har elevane etter kvart blitt godt kjende landet rundt. Det står m.a. att ei vekes ekskursjon til Nord-Norge.

Av emne som elevane skal fordjupa seg i kan nemnast leiarrølla, kvalitetssikring og kvalitetsstyring, prosjektstyring, produksjonsplanlegging, bruprojekt,

tunnelar, byproblematikk, koordinering av småanlegg, entreprisar, kontraktsformer, eigenregikalkylar, geoteknikk, geologi, bærelag, asfalt og betong. Dessutan skal det bli innføring i dei ulike data-instrumenta som anleggsleiinga har nytte av i det daglege arbeidet.

## Åkrafjorden og stamvegen

Då skulen var samla i Bergen hadde m.a. driftssjef Jann B. Jensen og anleggssjef Bengt Drageset innlegg om styringsystem. Per Øyvind Ohnstad var innleiar om prosjektstyring, med utgangspunkt i stamveganlegget. Produksjonsplanlegging var tema då Odd Sæveraas og Terje Trengereid orienterte om Åkrafjorden.

*Forts. frå side 5*

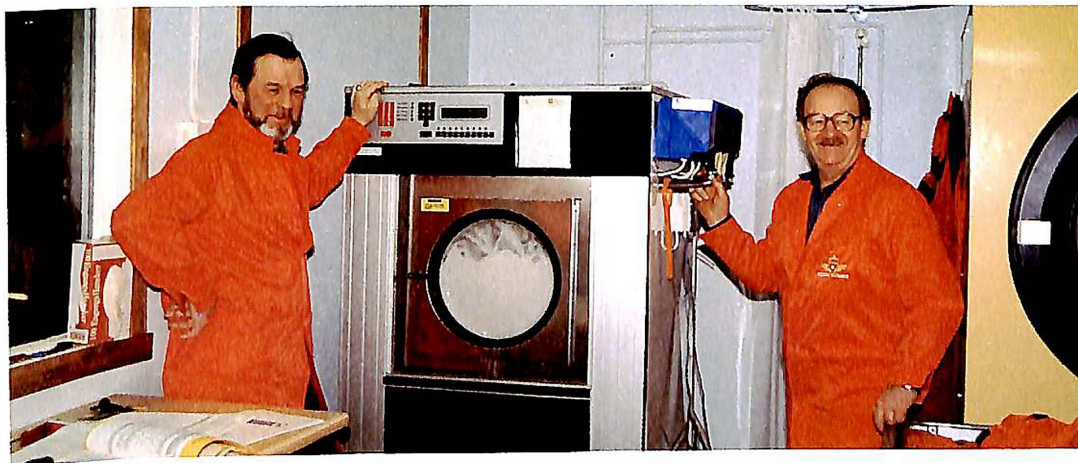
## Riksveg Stamnes–Mo–Romarheim

Som nemnt er anlegget føreslått fullfinansiert med statlege midlar i perioden 1994–97.

Samferdselsdepartementet (ved NVVP) sluttar seg til Hordaland sin fylkesplan om også å rusta opp fylkesvegen mellom Mo og Stamnes for 20 mill. kroner. Dette er òg ein del av den totale vegpakka til Modalen, der BKK og kommunane Modalen og Vaksdal skal gje tilskot, saman med fylkeskommunen.

Vegsambandet Stamnes–Mo–Romarheim er planlagt som einfeltsveg med møteplassar. Går alt som føresett i planane, vil den nye sambindingsvegen i Nordhordland vera opna for trafikk i perioden 1994–97.





Inge Aldal (t.v.) og Nils Skjelde står for den daglege drifta av vaskeriet på Voss.

# Miljøvask på Voss

– Vi legg vekt på at dette skal vera eit miljøvenleg vaskeri, og det er såleis eit alternativ til kjemisk rensing, seier verneleiar Bjørn Langedal og oppsynsmann Odd Jordal om det nye vaskeriet til Statens vegvesen Hordaland. Tenesta blir utført ved treningsverkstaden på Voss, og det meste av arbeidskleda frå drifta blir no vaska her.

AV GEIR BREKKE (tekst og foto)

Vareruta har med seg skitne klede til Bømoen to gonger for veka. Kvar måndag går ruta frå Toppe, medan onsdagsruta har med vaskekleda for Nordhordland, Bergen, Samnanger, stamveganlegget Trengereid-Dale og Oddaområdet.

## Kjemisk rensing før

Vi skal i nær framtid få i stand ei varerute frå Stord, slik at også kleda frå Sunnhordland kan bli vaska på Voss, seier Langedal.

Det kan nemnast at vareruta har ledig kapasitet til å ta med seg andre interne vareleveransar. T.d. smådelar til vegsentralen.

- Korleis fungerte vaskinga før?
- Tunnel- og verkstadfolk fekk levera kleda til rensing. I drifta elles måtte klesvasken takast heime.

No får alle levert arbeidskleda til Vegvesenet sitt eige vaskeri.

## Vil unngå løysemidlar

– Fungerar dette bra?

– Vi reknar oss framleis å vera i innkøyringsfasen, og tek gjerne imot reaksjonar, seier Odd Jordal, som helst ser at desse kjem til Toppe, og ikkje til sjåføren på vareruta.

– Har det kome kritikk?

– Det vil vel alltid vera nokon som er misnøgde. Det er klart at vi med våre vaskemaskiner ikkje kan fjerna flekkar som sit i sjølve fiberen på dressane. Det største problemet er såleis asfaltflekklar. Dei let seg ikkje vaska vekk. Einast kjemisk rensing, med bruk av miljøskadelege løysemidlar, kan fjerna flekkar i fiberen.

## Alt blir reint

No er det eit hovudpoeng for Vegvesenet å driva ein vaskeprosess som ikkje skapar miljøproblem på arbeidsplassen eller i lokalmiljøet. Difor har vi droppa bruk av kjemiske rensingmiddel. Vi nyttar ein vaskemaskin som tek 22 kg tøy i slengen, og ein tørketrommel med kapasitet til det doble.

– Nokre av dei som er vande med å få reingjort kleda på eksterne renseri er ikkje nøgde med vårt tilbod. Men dei som tidlegare vaska kleda sine heime, er glade for den nye ordninga, seier Jordal, som strekar under at alle kleda blir reine.

## Storbrukar

– Kva er bakgrunnen for at treningsverkstaden starta eige vaskeri, verneleiar Bjørn Langedal?

– Hordaland ligg på topp i klesbruket. I 1987 brukte vi over 7 kjeledressar pr. medarbeidar, noko vi fekk merknad om frå riksrevisjonen.

– Har vaskemetodane innverknad på levetida til kleda?

– Vi ser klart at kjemisk rensing slit sterkare på arbeidsdressane våre. Særleg går det utover saumane. Vi reknar med å kunne dubla levetida på kleda ved bruk av vaskeriet på Voss.

– Det er ikkje berre vasking dei har ansvaret for, dei to medarbeidarane ved vaskeriet. Nils Skjelde og Inge Aldal driv òg med vøling av klede.

– Symaskina er flittig i bruk, fortel Skjelde, som har skifta 40 glidelåsar på den korte tida dei har vore i drift.

Utanom arbeidskleda blir også brakketøy, sengklede og kjøkkenklede vaska på Voss. Det er førebels innkoda 12 ulike vaskeprogram i maskina, med høve til å auke talet ytterlegare.

## God energiøkonomi

– Eg har arbeidd i Vegvesenet sidan 1964, og har aldri hatt ein så triveleg arbeidsplass som no, seier Nils Skjelde, som sjølv har vore med og bygd vaskestova i rubbhallen på Bømoen.

– Den er òg energivenleg, drifta?

– Den varme dampen frå tørketrommelen varmar opp den 300 liter store varmtvasstanken. Deretter kan den varme lufta nyttast til oppvarming av sjølve rubbhallen. Dette er god energiøkonomisering, og vi reknar med å ha spart inn investeringa i løpet av eit par år, seier Langedal.

Heile anlegget har kosta kring 300.000 kroner. Av dette kjem sjølve vaskeutstyret på 200.000 kroner. Resten er elektrisk- og røyrleggjararbeid.





Vegvesenet var raskast der òg! Trygve Berge kappar snora under Haugsvær-opninga ca. 8 tiendedelar før fylkesmann Håkon Randal, med skuleungane frå Haugsvær som interesserte tilskodarar. (Foto: Geir Brekke)

# Vand med motbakkar

## Heider til Trygve Berge i Masfjorden

AV GEIR BREKKE

— Eg har høyrte om Berge'en i heile mitt liv. Han har arbeidd på vegane her i distriktet så lenge eg har levd, sa næringskonsulent Einar Kvinge i Masfjorden då han overleverte distriktisleiar Trygve Berge æresprisen «Den gyldne geit» under vegfesten for Haugsvær—Kringla. Berge får statuetten for sin iherdige innsats for vegbygging i Masfjorden.

Geita er viljesterk og sta, og vand med å møte motbakkar. Det same kan ein seia om Berge, konstaterte Kvinge, som er ein mann i sin beste alder, og difor brukande som målestokk for den arbeidsdagen vår kjære kollega har bak seg i Statens vegvesen Hordaland.

### 46 års teneste

Den 20. juni i år er det heile 46 år sidan Berge tok til som stikkingsarbeidar i Statens vegvesen. Første prosjektet var planlegging av det som seinare skulle bli Tokagjeltunnelane.

Ballasten han hadde med seg til Vegvesenet var eksamen frå Bergen Tekniske skole, 1 år som snikkar på kraftanlegg i Tyssedal og 1 år på møbelverkstad.

— Ein del av jobben min i Vegvesenet var også å ta del i rekneskapsarbeidet. Vi fekk utdelt ei eske med bilag, og sette oss ned og førte opp inntekter og utgifter. Kvar før seg, smiler Berge, som hugsar at rentene ein oppnådde på kapitalen ikkje kom anlegget til gode. Dei måtte vi gå til Norges Bank med, og setja inn på kontoen til staten.

### Snart 40 år på Rv. 14

— Middelaldrande nordhordlendingar scier du har vore på vegarbeid i bygdene

i heile livet deira. Kva tid tok du til på t.d. det vi i dag kjenner som Rv. 14 nordover frå Knarvik?

— Det starta i 1951, med arbeid på vegen til Romarheim, seier Berge, som opp gjennom åra har vore borti dei fleste vegane som har blitt bygde i Nordhordland.

— Enkelte år kunne vi ha opptil 50 ulike veganlegg gåande samstundes. Summane var små, og mykje av dette var det vi i dag ville ha kalla vedlikehaldsarbeid. Men dette var før vi fekk funksjonsdelinga i Vegvesenet. Det var stort sett dei same folk som utførte både planlegging, stikking og drift på 40- og delar av 50-talet.

### «Hemmelege» planar

— Det var vel noko enklare å få gjennomslag for vegplanane i dei dagar?

— Det var ikkje nødvendig med noka som helst godkjenning av planane for bygdevegar, når vegane var tekne opp som anlegg. Det var faktisk slik at ingen andre enn Vegvesenet sine egne folk hadde sett planane før vegen var opna. Vegvesenet var suverent.





Trygve Berge med «Den gyldne geit», heidersprisen for solid innsats for vegbygging i Masfjorden.  
(Foto: Erling Grønnsdal)

— Det var tider det, seier Berge, og ser nesten ut som om han lengter litt attende til den epoken. Det var då Vegvesenet var åleine om å ha teknisk kompetanse ute i fylket. Det var mang ein ordførar som kom til vevingeniøren for å løysa kommunale oppgåver, noko som ikkje sjeldan blei ordna på kveldstid.

### Torp og Werner Eriksen

— Du har sikkert mange gode minne frå ei rik tid i Vegvesenet. Kan vi få eit døme her og no?

— Det måtte vera då vi opna vegen frå Romarheim til Haugsdal, og vi stod på toppen ovanfor Storavatn og skua utover. BKK hadde forskottert vegen, og direktør Werner Eriksen la ut i det vide og breie om kraftutbygginga, med kostnader og det heile.

Vegsjef Torp stod ved sidan av, og lot BKK-sjefen få tala seg ferdig, før han tørt kommenterte:

Forts. frå side 14

### Direkte informasjon

Tufteland ville ha fleire leiarkurs for formenn, helst med tid til meir fordjuping enn det som har vore tilfelle så langt.

Ute i felten står formannen ofte overfor intrikate spørsmål frå «kundane», publikum. I lengda kan du ikkje berre snakka folk etter munnen, og ta imot meir eller mindre saklege merknader til jobben du gjer. Det burde haldast kurs på kva vi kan og bør seia til publikum, sa Tufteland, som òg etterlyste meir in-

— Og alle disse millionene til Werner Eriksen har denne veien løst ut!

### Boring til 10 kroner meteren

— Du var òg med i ei tid då handboringa framleis var ein del av anleggsdrifta?

— Handboring var vanleg i Nordhordland eit godt stykke inn på 50-talet. Eg hugsar vi fekk dei to første kompressorane i distriktet i 1952. Dei var 1,7 kubikk og jobben blei gjort for 10 kr meteren. Det var same pris som tilsvarende jobb for hand. På eit arbeidslag var det vanleg med ein mann med feisel og ein med bor. Og så var det 5-6 mann til å sprengja og flytta stein. Det gjekk med handtransport, traller og trillebår, seier Berge.

### Tretti års pliktarbeid

— Du har òg vore med på vegprosjekt der pliktarbeid for grunneigarane har vore vanleg?

— I Nordhordland har vi døme på veganlegg der pliktarbeid har inngått heilt inn på 60-talet. Det er anlegg der slikt arbeid har omfatta opp i 80 dagars arbeid i året pr. mann. Det blei skrivt ut ein akkord for grunneigaren, og akkordsummen blei godskrive. Eg kan nemna at det i Andvik i Masfjorden, på veganlegget Garnes—Ådnekvam, tok heile 30 år før vegen vart overlevert, på grunn av at det tok si tid før pliktene var oppfylte på vegstykket.

Det er i sanning ein annan situasjon vi arbeider under på anlegga i dag, der vegen blir vurdert som ei ulempe, som grunneigarane skal ha erstatning for.

### Øyanevegen størst i år

Skulle Øyanevegen vore driven som pliktarbeid måtte Erling Walderhaug og sambyggingane hans sett langt etter innkorta ferjesamband til Fedje. Vegvesenet vonar å ha planane godkjende i tide, slik at arbeidet på den 1,7 km lange biten som står att til Sævrøy ferjekai kan

terne reaksjonar på det arbeidet ein utførar. Både på godt og vondt.

### Tilbakemelding viktig

Tilbakemeldingsprosessen var òg eit av poenga.driftssjef Jann B. Jensen tok opp i si innleiing på vedlikehaldskonferansen. Han meinte dette er den svakaste sida ved Vegvesenet sin bedriftskultur. Utan god tilbakemelding på arbeidet som blir utført, svekkjer vi heile delegeringsprosessen, meinte han. Han peikte på at dette særleg er eit problem for oppsynet.



— På 50-talet var det ingen andre enn Vegvesenet som kjende til bygdeveg-planane før vegen var opna, seier Trygve Berge.  
(Foto: Erling Grønnsdal)

starta 1. mars. Og då skulle kaia kunne takast i bruk i god tid før jul. Lat oss seia fredag 30. november, seier Berge'en, etter å ha kasta eit blikk på kalenderen.

Anleggsåret 1990 i Nordhordland vil elles vera året då fylkesveginvesteringane er større enn riksvogbygginga. Innsatsen på dette anlegget vil utgjera 60 prosent av anleggsmidlane i Nordhordland i år. Først heilt på slutten av året er det aktuelt å gå vidare på den neste store parsellen på Rv. 14, Mundal—Eikanger.

— Men då sit andre ved roret, seier Berge, som har bestemt seg for å bli pensjonist til sommaren i år. Han runda 68 år den 7. februar, og er inne på oppløpssida i ein imponerende maraton for Statens vegvesen Hordaland. Det er mange som vil vera med og bera fram laurbærkransen når denne heidersmannen passerar målstreken.

Jensen oppsummerte det arbeidet som har vore gjort siste året med handlingsplanar og personalplanar. Han ga ros til det arbeid kvar avdeling har lagt ned her.

Sjølve prosessen fram mot desse planane har vore nyttig i seg sjølv. Mellom anna er vi blitt flinkare til å fremja konstruktive framlegg når vi legg fram kritiske merknader.

Jensen orienterte elles om opplegget for leiaropplæring i Statens vegvesen Hordaland, og slo fast at vi her i fylket ligg i forkant innan Statens vegvesen.



# Vitskapleg fisketur på oppdrag frå Vegvesenet

AV GEIR BREKKE og  
ERLING FRØNSDAL (foto)

Feit og fin tokiloslyr blir dradd opp av Salhusfjorden. Denne fiskerimeldinga fekk Veg i Vest ved sjølvsyn stadfest om bord på August Brinchmann d.e. nylig. Årsaka til at Statens vegvesen Hordaland no legg seg opp i fiskerinæringa òg, er sjølvsgatt flytebruplanane over Salhusfjorden. Forundersøkingane i fjordbassenget frå Salhus til Mo er i full gang. Institutt for marinbiologi har alt samla mykje data om livet i sjøen, til bruk i det forskingsprogrammet som er sett i gang.

Heile fjordbassenget innanfor flytebrulina blir granska. På tre hovudstasjonar blir det teke prøver av vasskvalitet, plankton, botndyrsprøver, sedimentprøver og fisk. Dei ligg i Salhusfjorden, Osterfjorden og Veafjorden. På til saman 13 andre målestasjonar i Nordhordland tek mannskapet botnprøver. Dette skjer i Flatøyosen, Kvernaufjorden, ved Hjelmås, Lonevåg (to plassar), Eikangervåg, Klepsvåg, Ystasund, Midtsund, Mofjorden, Eidsfjorden (to plassar) og Arnavågen. Tokta blir føretekte annankvar månad, og har pågått sidan august 1988. Dei milde vintrane har til no ikkje hindra programmet, opplyser leiaren for prosjektet, forskar Per Johannessen.

## Fortidsuhyre

Prøvene av vatn, plankton og fisk skjer frå fire ulike djupnesoner, frå overflata og ned til 500 meter. Då Veg i Vest krabba over rekka på August B. stirra vi rett inn i auga på eit fortidsuhyreliknande vesen.

Forskar-Per presenterte oss høfleg for denne merkverdige fisken, ein representant for arten *skolest*, som slett ikkje har noko med skomakaryrket å gjera, bortsett frå at skinnen verka like solid som det forfedra våre nytta til sko i trongare tider enn inngangen til 90-åra.

— Denne fisken får ikkje salhusstrilen i garnet. Per Johannessen?



— Det er nok ein fisk som du ikkje finn i frysaren til folk med vanleg reiskap. Vi dreg han opp frå djupner på 300-400 meter.

— Kan han etast?

— Ja, seier forskaren, utan at han tilbyd seg å servera fangsten til den lunsjen vi hadde avtalt å innta om bord i samband med synfaringa.

## Mange påstandar — liten kunnskap

Der fekk vi likevel servert eit anna produkt frå dette marinbiologiske toktet i fjordarmane nord for Bergen. Den svære trollkrabba, teken i garn 50 meter under overflata av Hagelsundet, måtte kokast i den aller største gryta om bord.

Hovudfagstudent Øyvind Tveten undersøker fisken som er teken opp.

Skaldyret er av det uvenlege slaget, med dei kvasse taggane som strittar imot både fangstmann og gastronom. Ja, for den smakar verkeleg framifrå, som den beste krabbe du kan tenka deg.

Men kva er egentleg målet med dette spesielle fisket i Nordhordlands-fjordane, bortsett frå å gleda gjestane med spesialrettar om bord?

— Vi skal gjennom dette programmet kartleggja livet i sjøen før flytebrua, seier Per Johannessen. Det har vore servert mange påstandar om kva verknader Salhusbrua vil føra med seg for det marine miljø på innsida av den nye fjordvegen, både på godt og vondt. Men vi veit





Alle mann er i sving når funna blir registrerte. Forskar Per Johannessen tek notat atmed roret.

ikkje noko sikkert i dag om kva som vil skje. Berre ved vitskapleg arbeid kan vi dokumentera korleis stoda eventuelt vil endra seg etter ei fysisk endring i det øvste laget av fjordbassenget mellom Klauvaneset og Flatøy.

### «Meir fisk før»

— Det forklarar også bruken av gode fangsmetodar for torsk og lyr?

— Vi må sjølvstekt kartleggje førekomstane av fisk på alminneleg gode

plassar i fjordane. «Fisket var mykje betre før», er ein påstand som ikkje er ukjend i det vestlandske lynne. No kan vi verkeleg skaffa oss dokumentasjon for om vesentlege endringar i fangsten vil inntre før og etter brua, seier ein oppglødd Per Johannessen, som ikkje legg skjul på at han finn oppgåva interessant.

— Vasskvaliteten i fjordarmene er òg ein del av forskingsprogrammet?

— Undersøkinga vår stadfestar at det er mykje rote vatn på fjordbotnen i ulike delar av fjordbassenget. Klåre døme på dette finn vi m.a. i Lonevåg, Bolstadfjorden og inst i Mofjorden.

### Vil brua endre tilhøva?

— Kor alvorleg er stoda i dag?

— Inste delen av Mofjorden og Ystasund har fått eit botnvasslag som er fritt for biologisk liv. Djupna på denne daudsona varierer mellom 50 og 200 meter. Terskelen i sundet gjer at det blir dårleg utskifting av vatnet. Slike daudsoner er dei mest ømfintlege for påverknad av kloakk, fiskeoppdrett o.l. ureining.

— Korleis artar desse sonene seg?

— Du kjenner stanken fra dei masane vi grev opp frå botnen. Vatnet over det livlause mudderet luktar òg som rotne egg. Skal vi ha von om å kunne halda oppe kvaliteten i fjordbassenget i denne delen av Nordhordland, må vi hindra at desse daudsonene blir utvida ytterlegare.



Utstyret som blir nytta til å ta vassprøver i fjorden.

Per Johannessen understrekar elles at botnprøvene, både i omfang og verdi, er den viktigaste delen av dette marinbiologiske forskingsprosjektet.

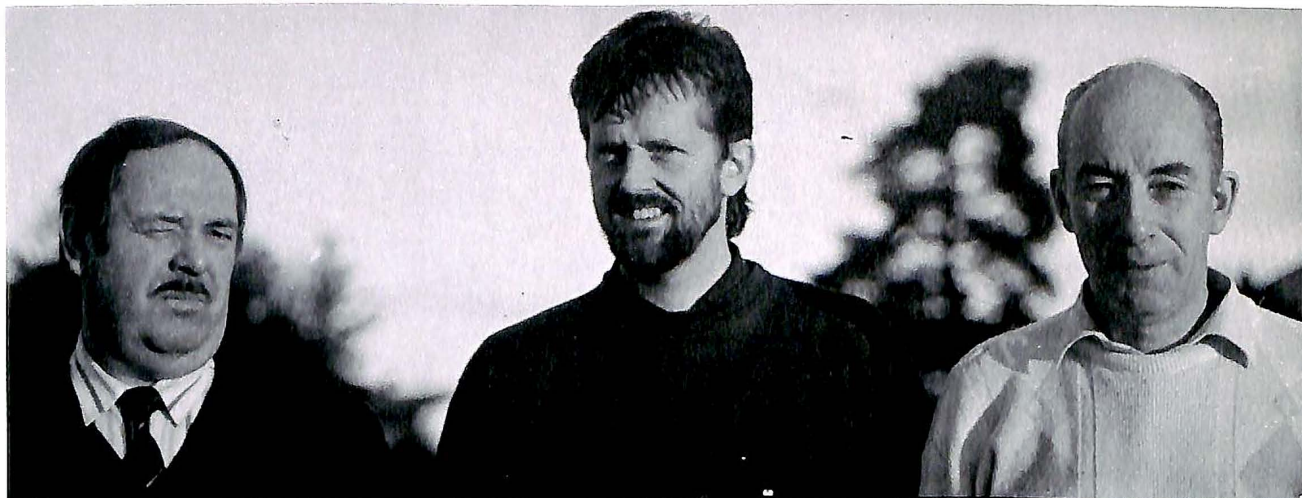
Dei undersøkingane som no er i gang vil seinare kunne dokumentera om flytebrua over Salhusfjorden vil påverka vassutskiftinga innover i fjordarmene.

Skøyta «August Brinchmann d.e.» i gang med undersøkingar på Salhusfjorden. Tokta rundt Osterøy strekkjer seg over ei veke annankvar månad.





# Bruk heller kjepphestane på fritida



Innleiarar om leiarskap på vedlikehaldskonferansen på Stord. Frå venstre driftssjef Jann B. Jensen, vegmeister Lars Øyre og formann Johannes Tufteland.

— Har vi leiarar på vilt sprang etter kjepphestar?

Det var vegmeister Lars Øyre som kasta fram spørsmålet i eit engasjerande innlegg på vedlikehaldskonferansen på Stord. Svaret hans var «kanskje», men budskapet var denne: — Lat heller hestane stå på stallen, sa Øyre, sjølv aktiv kommunepolitkar i Etne.

Det var leiarskap som var hovudemne på vedlikehaldskonferansen denne gongen. Utanom Øyre var det innlegg ved driftssjef Jann B. Jensen og formann Johannes Tufteland, Stord frå egne rekjer. Dessutan hade ein henta avdelingsjef Kaya Irgens frå Norsk Hydro til å bringa inn sine røymsler som kvinneleg leiar, med eit kritisk sideblikk på Vegvesenet.

## Detaljar i metervis

Kritiske innkast kom det òg frå Lars Øyre, som har hatt 4 års permisjon frå Vegvesenet for å svinga ordførarklubba, og dermed fåt prøvd tilskodarrolla ei stund, i den grad ein aktiv ordførar kan kallast tilskodar til vegsaker i Sunnhordland.

Øyre unnlot ikkje å dra fram sider ved leiarskapen som ein bør leggja bak

## AV GEIR BREKKE

seg. Vegvesenet er ikkje den einaste etaten der fagleg dugleik tradisjonelt sett har vore det viktigaste grunnlaget for rekruttering av leiarar. Vi har eit fagfelt som inneheld mange hyllemeter med prosessspesifikasjonar og regelverk.

I denne floraen av kvar for seg interessante prosessar ligg det ein fare for detaljstyring frå leiaren si side. Det er noko som snarare vil forkludra enn fremja lagspelet.

## Dra fram sigerspallen!

Øyre la fram sine tankar om vilkåra for god leiarskap i Vegvesenet fram mot år 2000. Eit kjernepunkt er at vi alle må ha tru på det vi gjer, ha tru på etaten vi arbeider i. Ein føresetnad for dette er at måla for Vegvesenet og den einskilde må vera kjende.

— Samsvaret må byggjast vidare. Laginnsats er grunnleggjande. Alle må få sleppa til, ta initiativ og syna ansvar.

— Det må ikkje minst vera lov å yta gode resultat, sa Øyre, som meiner det stundom har verka motsett. Vi må kunna dra fram sigerspallen av og til. Alle bør kjenna seg dugande, viktige og like.

## Delegering

Det er feil av leiaren å sitja ved skrive-

bordet døgnet rundt, dersom avdelinga eller området driv som ein kork. Spørsmålet er kva avdelinga eller området utrettar, ikkje kor mykje leiaren får gjort av sine «personlege» gjeremål i organisasjonen.

Delegering er rette stikkordet. Alle underordna må få sleppa til. Å gjera seg avhengig av medarbeidarane sine er god leiarstil. Det er godt når organisasjonen går lenge av seg sjølv. Det er òg meir behageleg slik.

Og hugs: «Fienden» er utanfor Statens vegvesen, ikkje innanfor, slutta vegmeister Lars Øyre.

## Stadig fleire oppgåver

Johannes Tufteland la fram sine tankar om leiarskap sett frå ein formann sin synsstad. Han konstaterte at formannsfunksjonen stadig blir tillagt fleire oppgåver, utan at han blir kvitt andre plikter. Det siste året har det vore mykje ekstra tak med tilrettelegging av arbeid for korttidsengasjerte og sysselsettingsinntak.

Detaljerte arbeidsplanar ser flotte ut. Men i praksis får du berre gjort 60-70 prosent. Det går betre når planane ikkje er altfor detaljerte. Og vèret er ofte ein viktig medspelar som iallfal ikkje let seg planleggja.

Forts. side 11





Samtlige elevar ved Blomvåg skule skreiv namnet sitt i den offisielle vegopningsprotokollen for Blomparsellen. Rektor Ingmar Sjo var garantist for at alt gjekk rett føre seg.

# Skuleborna signerte vegprotokollen

AV GEIR BREKKE

Det var vegfest med bollar og brus for alle elevane ved Blomvåg skule då den nye parsellen på Rv. 561 blei opna 10. januar. Den 2,2 km lange Blom-parsellen mellom Sæle og Dale er bygd ut til god tofeltsveg, og ikkje minst ny gang- og sykkelveg langs heile parsellen. Dette var difor først og fremst skuleborna sin vegfest, der alle elevane fekk sette namnetrekket i den offisielle opningsprotokollen.

Flaskehalsen mellom Dale og Sæle har vore eit stadig problem, som blei forsterka då Sture-utbygginga kom i gang. No har parsellen fått ein standard som held «Troll-nivå». Ikkje minst har dette vore ein farleg skuleveg, og både for-

eldre og skule har engasjert seg sterkt i saka.

## Elevane i sentrum

Elevane ved Blomvåg skule sette sitt preg også på den offisielle opningsmarkeringa på vegen. Dei trassa storm og regn og stulte fulltallig opp med godt innøvd program. Sjetteklassingen Alexandra Blomvågnes las opp eigenprodusert prolog til nyevegen, medan vesle Hildegunn Dale frå første klasse fekk æra av å klippe snora, godt assistert av vegsjef Josef Martinsen.

På opningsfesten etterpå opplyste rektor Ingmar Sjo at skulen gjerne ville ta på seg planting i det vesle parkområdet som er opparbeidd ved busshaldeplassen for skulen. Statens vegvesen Hordaland kvitterte raskt med å løyva 20.000 kroner til føremålet.

Blomparsellen var eit av prosjekta der Statens vegvesen Hordaland i fjor vann anbodstevlinga med eigenregikalkyle. Totalkostnad for anlegget er 7 mill. kr., som òg inkluderar grunnkjøp, byggjeleing og utvida gangbane på Dale bru.

## Parsellsong

Under opninga av Blomparsellen hadde Blomvåg skule laga ein eigen tekst til melodien «Å tututututei» som dei framførte med stor glød, både under snorklippinga ute i vinterstormen, og under vegfesten i gymsalen.

*Frå Sæle og til Dale  
der var det før ein «sti»,  
og det var ofte gale  
når bilar fór forbi.  
Men no er alle glade,  
for vei det har me fått,  
med sykkelsti og gangsti  
og det var jammen flott.*

*Refr.*

*Å tututututei!  
Ja, no har me fått vei.  
Og difor kan me koma  
til skulen i ein fei.*

*No må me vera flinke,  
bruk gangsti alle mann.  
For sykling midt i veien  
det går jo ikkje an.  
No vil me passa på at alle  
reglane me held,  
og at refleks og hjelm er på  
frå morgon og til kveld.*

*Refr.*

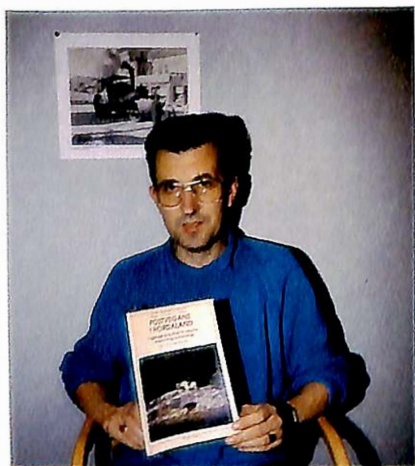




Bru ved Gaulen mellom Vågseidet og Hundvin, Lindås. (Foto: Nils Nonås)

# POSTVEGANE

## — natur og kultur



Nils Nonås har både sett i gang og samordna arbeidet med den vakre postvegboka. (Foto: Erling Grønsdal)

I all forståing av tidlegare tider, andre kulturar og andre menneske ligg det alltid eit element av auka *sjølv*forståing. Dette er ein av grunnane til at det i vår til dels forvirrande og motsetningsfylte tid er ei stigande interesse for fortida sine kulturminne. Statens vegvesen Hordaland gir sine bidrag til kulturminnevernet.

---

AV SVEIN-ERIK FJELD

---

For kort tid sidan gav Statens vegvesen Hordaland — i tett samarbeid med Fylkeskonservatoren i Hordaland — ut ei bok om postvegane i fylket. Vegvesenet har tydelegvis erkjent at økonomisk og teknologisk tenking kan supplerast med den innsikta som kulturminne representerer.

### Postvegboka

Den aktuelle boka rommar ei historisk utgreiing om postvegsystemet i Horda-

land og skisserer dessutan i alt 21 turfor-  
slag på postvegstrekingar. Framstil-  
linga er gjennomillustrert ved ei mengd  
nøye utvalde bile frå både fortid og no-  
tid. Og til kvart turframlegg høyrer eit  
kart, som bidrar til at boka kan brukast  
som ein praktisk rettleiar når ein ferdest  
på postvegstrekingane.

### Informativ og vakker

Nils Nonås, museumsansvarleg ved Sta-  
tens vegvesen Hordaland, seier seg  
svært nøgd med resultatet.

— Både tekstforfattar, kartutformar,  
fotografar og formgjevar har gjort ein



framifrå jobb. Alle dei positive reaksjonane eg har fått på boka, tyder på at det ikkje berre er eg som oppfattar sluttresultatet som ei lettfatteleg, informativ og vakker framstilling.

### Kulturhistorie

Nils Nonås fortel at eitt av føremåla med boka er å gje eit oversyn over alle postvegstrekingane i Hordaland:

— Dei er jo ein del av kulturhistoria vår på linje med andre faste kulturminne, t.d. bygningar. Særleg finst det att mange gilde steinbruer og murar frå 1700-talet. Dessutan byr vegane på ypparlege tur- og rekreasjonstilhøve for det moderne stressmennesket.

— Ja, boka inviterer sterkt til å ta seg ein tur...

— Eg har gong på gong sett at det skjer noko med folk når dei er i eit historisk kulturmiljø. Dei forandrar seg, blir glade, milde til sinns og høgtidsstemte. Det er forunderleg, men eg trur det har noko å gjere med at ein — bevisst eller ubevisst — ser seg sjølv som ein del av ein større samanheng. Det er ei verdfull kjensle i våre dagar.

### Kvifor er eg som eg er?

— Er det denne erkjenninga som driv deg til å leggje så mykje energi og entusiasme ned i det historisk-museale arbeidet?

— Inst inne er det vel det. Alle har behov for så å seie å finne svar på seg sjølv. Historia er den einaste kjelda vår som gir oss kunnskap om korleis vi er blitt som vi er. Dessutan gir den haldepunkt for å vurdere den retninga utviklinga vil, kan eller bør gå i. Så enkelt og så vanskeleg er det, seier Nils Nonås.

### Forståing for Vegvesenet

— Kvar kjem Vegvesenet inn i dette bildet?

— Vegvesenet har råderett over mange historiske minne om si eiga historie. Klarer vi å formidle kunnskap om og skape innleving i desse kulturminna hos folk flest, kan vi lettare vinne forståing for oppgåvene vi løyser i dag og skal ta fatt på i morgon. Dessutan — Vegvesenet sine kulturminne er eigna til å utdjupe og gjere publikum sitt syn på etaten meir fullstendig. Dei gamle postvegane er ypparlege verkemiddel i så måte.

### Gåve

Postveg boka vil bli sendt som ei gåve til alle tilsette ved Statens vegvesen Hordaland. Andre kan kjøpe ho i bokhandelen.



Gun Øxnes (t.v.) tar seg av en vanskelig «kunde», spilt av kollega Evy Leknes.

# Rollespill for bedre service

**Det var ikke mangel på pågående og vrangle bilførere da Biltilsynet arrangerte servicekurs for personalet. Medarbeidere med rik erfaring fra kontakt med publikum hadde solid bakgrunn for å gå inn i rollen som vanskelige kunder. Det ble derfor meget realistiske øvelser med det rollespillet som ble praktisert på kurset.**

AV GEIR BREKKE og  
ERLING GRØNSDAL (foto)

— Det gjelder å beholde roen, sier Gun Øxnes til Veg i Vest, etter å ha blitt utsatt for de mest intrikate spørsmål og påstander fra «kunden», levendegjort av kollega Evy Leknes.

### Video-opptak

Du må hele tiden tenke og opptre konstruktivt, og vise til løsninger på de problemer kunden reiser. Du skal ha øyekontakt med personen på den andre siden av skranken, og ikke se for mye ned i papirene dine.

Kroppsspråket teller òg med. Å sitte sammenbuntet med armene i kors, blir ikke ansett som positivt.

Mens rollespillet utspinner seg, surrer filmen i videokameraet. Alle bevegelser og bemerkninger blir registrert, og kan studeres og kommenteres etterpå.

Dette er en instruktiv måte å bevisstgjøre medarbeiderne på.

### Også et bemanningsspørsmål

— Blir det så bedre publikumsservice av dette kurset, Gun Øxnes?

— Noe kan vi gjøre selv. Men dette er også et spørsmål om kapasitet og bemanning. Publikumsservice tar tid, og det er en forutsetning at vi ikke nedprioriterer arbeidsinnsats som kan gi avlastning til de som skal betjene publikum.

Konkret nevner Øxnes og Leknes varslingsavdelingen på biltilsynsstasjonen i Bergen, der de begge arbeider. Opprettholdelsen av denne er en forutsetning for å kunne yte bedre publikumsservice. Dersom denne funksjonen tappes for folk blir det mer rutinemessig telefontrafikk på telefonvaktene, noe som igjen går utover publikumsbehandlingen.



Synfaring på havaristen pågår. Kontorbrakkka landa midt i Eikefetelva.



## Vått vegkontor på Eikefet

AV GEIR BREKKE OG ØYSTEIN HAGESÆTHER (foto)

Det er ikkje berre på fjell-  
overgangane at Statens  
vegvesen har hatt harde  
nappetak med naturkref-  
tene denne stormfulle vin-  
teren. Også heilt nedi fjæ-  
resteinane har uvêret ruska  
sakene til, med fare for at  
medarbeidarane må ta eks-  
tra tak for å halda produks-  
jonsmåla sine. Vegkonto-  
ret ved asfaltverket på Ei-  
kefet bles iallfall rett på  
elva under orkankasta om  
kvelden 17. januar.

— Eg fekk melding frå ein av karane våre i 21.30-tida om at det kring 80 kvm. store lagerhuset vårt var sopt på elva, og at kontorbrakkka hadde kvelva over på sida, fortel oppsynsmann Øystein Hagesæther til Veg i Vest.

— Då vi kom fram til Eikefet ein time seinare var også kontoret blese i elva.

### Alt var knust

Uvêret gjorde det uråd å ta fatt på noko der og då, men dagen etter fekk vi rekvirert kranbil med korg til Eikefet, og starta bergingsaksjonen.

— Korleis såg det ut «om bord»?

— Alt inventaret i kontorbrakkka var knust. Papir, handbøker, rapportar, møblar og reolar var berre å lempa på trillebår og køyra til boscontaineren, etter at farkosten var løfta på land att.

Det einaste vi fekk berga frå havaristen var skrivaren til ein datamaskin, ein radio og 5 permar med diverse dokument.

### Kunne gått verre

— Kva med resten av datautstyret?

— Heldigvis var både harddisk, skjerm, tastatur og ein større skrivar nett før uvêret sendt til Vegkontoret for reparasjon. Dessutan hadde Finn Guldbrandsøy, som hadde kontor i same brakka før orkanen endra på dette, teke med seg sin totalstasjon.

— Kor store kostnader går med?

— Eg trur iallfall 200.000 kroner går med når vi skal erstatta kontorbrakkka. I lagerhuset var det ikkje nemnande skade på utstyret. Spørsmålet om nytt lagerhus blir vurdert i samanheng med trongen for eigen lagerhall for strøsand i området.

Elles gjorde orkanen skade på taket på verkstaden og brakka der vi har matpausane våre.

### Forflytta til Gjervik

— Og på Eikefet er det stille etter stormen?

— Der er det liten aktivitet no ja. Vi som var stasjonerte der er no på plass på vegstasjonen i Gjervik.

Men ny brakke og nytt kontorutstyr er tinga. Eg er på plass når vi er operativ att, 2. april.

— Men då skal vi bardunera brakkene skikkeleg, slår Hagesæther fast.

Jostein Urdal kan fort konstatere at det berre er å lempa resten av inventaret rett i boset.





## PIGGFRIE VINTERDEKK:

# Aksjonen godt mottatt

AV BJØRN TORE SÆTERVIK OG  
ERLING GRØNSDAL (foto)

**Snøfattige vintre, 97% piggdekkbruk og 60 mill. kroner i reasfalteringsutgifter. Dette var bakgrunnen for Statens vegvesen Hordalands «Aksjon piggdekk».**

Kampanjen hadde som målsetting å oppnå en reduksjon av piggdekkbruken i Hordaland på 5% pr. år i vegplanperioden 90–93, uten at det skulle gå ut over trafiksikkerheten. Opplegget var å motivere Hordalands-bilistene til å velge piggfrie vinterdekk. Dette på grunnlag av våre spesielle klimatiske forhold, stadig nyutviklede og forbedrede piggfrie dekk, som gir trygg kjøring på vinterføre, dessuten ny strø-policy, som lover strøing av hovedvegnettet før kl. 06.00 på yrkedager.

For å nå publikum ble det sist høst distribuert informasjonsfoldere til samtlige husstander i Bergens-området, samtidig med helsides annonser i lokalavisene, kinoreklame og utdeling av klistremerker. Slagordet var «tenk miljø – kjør piggfritt».

### Mange reaksjoner

Reaksjonene fra publikum kom umiddelbart. Telefonen ringte i ett. Publikum ville enten rose kampanjen og/eller stille spørsmål om det «piggfrie alternativ». Temaet ble dessuten tatt opp av massemedia i aviser, NRK, lokalradio og vi fikk også to innslag i TV-Bergen.

Under kampanjen hadde vi flere medspillere. Det kan nevnes Vegdirektoratet, transportselskapene, politiet, forsik-



– Mange bilførere ringer og spør om de piggfrie vinterdekkene, sier Bjørn Tore Sætervik.

ringsselskaper og ikke minst distriktets dekkforhandlere. Sistnevnte har vist seg som en særlig viktig samarbeidspartner slik at de får kunnskaper til selv å gjøre et riktig valg av vinterhjul.

### Ros fra Bellona

Selv om Vegvesenet har fått forståelse for det enorme slitasjeproblem som piggdekkbruken medfører, er hovedinntrykket etter publikumshenvendelsene at det er særlig miljøfaktoren man er opptatt av. Tonnevis med asfaltstøv som forurenser miljøet, særlig i byer og tettsteder, er et voksende problem. Som en kuriositet kan nevnes at naturvernorganisasjonen Bellona ringte oss og gav positiv melding om miljøtanken i vår kampanje.

Alle de positive reaksjonene på «Aksjon piggdekk», og den miljøtrend som preger samfunnet, gir et godt grunnlag for å videreføre kampanjen.

**TENK MILJØ-KJØR PIGGFRITT!**

STATENS VEGVESEN  
HORDALAND



# God butikk i Etne

Lastebil med overskot på 97.200 kroner.

Han gjer god butikk for maskinavdelinga, lastebilsjåfør Johan Huse (56) i Etne. Siste året oppnådde han eit overskot på 97.200 kroner. Han kom opp i ein årsproduksjon på 1.768 timar, mot 1.600 i eit normalt arbeidsår i Vegvesenet. Samla innkøyrd leigeinntekt var på 560.000 kroner. Ei viktig årsak til det gode resultatet er låge kostnader til vedlikehald, 32.500 kroner. — Eg høyrer på duren når noko er gale, seier Johan Huse, som tek storparten av vedlikehaldet sjølv. På fritida!

AV GEIR BREKKE OG  
ERLING GRØNSDAL (foto)

Lastebil er blitt ein del av livsstilen for sjåføren på R-510-17. Interessa er stor, ingen tvil om det. Huse trivst når han kan ta fram smørekanna og ta ein sjekk på bilen om kveldane eller ein laurdagsfremiddag.

## Køyr med vit

— Det er betre å retta opp feil før det oppstår større skader på bilen. Eg tek

det eg ser og høyrer. Ventar du til det blir slite får du gjerne full stogg, bilen hamnar på verkstad, og du får tapt produksjonstid, seier Huse, som hadde berre eit par dagars avbrot til storservice i fjor.

— Tenker du driftskostnader når du køyrer?

— Køyremønsteret vil påverka driftskostnadene. Køyrer du vetig og smidig sliter du mindre på doninga. Har du eit tungt lass på bilen skal du ikkje bruke alle kreftene når du løyser. Då er det betre å bruke giret og halde eit jamt



— Han er for god til å skiftast ut enno, seier Johan Huse om R-510-17.

tempo under transporten. Å jaga på for å greia fleire lass har lite føre seg. Held du jamn fart er det ikkje sikkert du misser det siste lasset den dagen likevel. Blir bilen ståande i ustand blir det iallfall mange lass du går glipp av, seier Johan Huse til Veg i Vest.

## For god til å skifta ut

Vi sit i R-510-17 etter at eit lass med fyllmasse er levert til gang- og sykkelveganlegget i Ølensvåg. Bilen er ein Scania årgang 1982. Huse meiner sjølv han er for god til å byta ut enno. Den førre bilen han køyrde gjekk i 10-11 år.

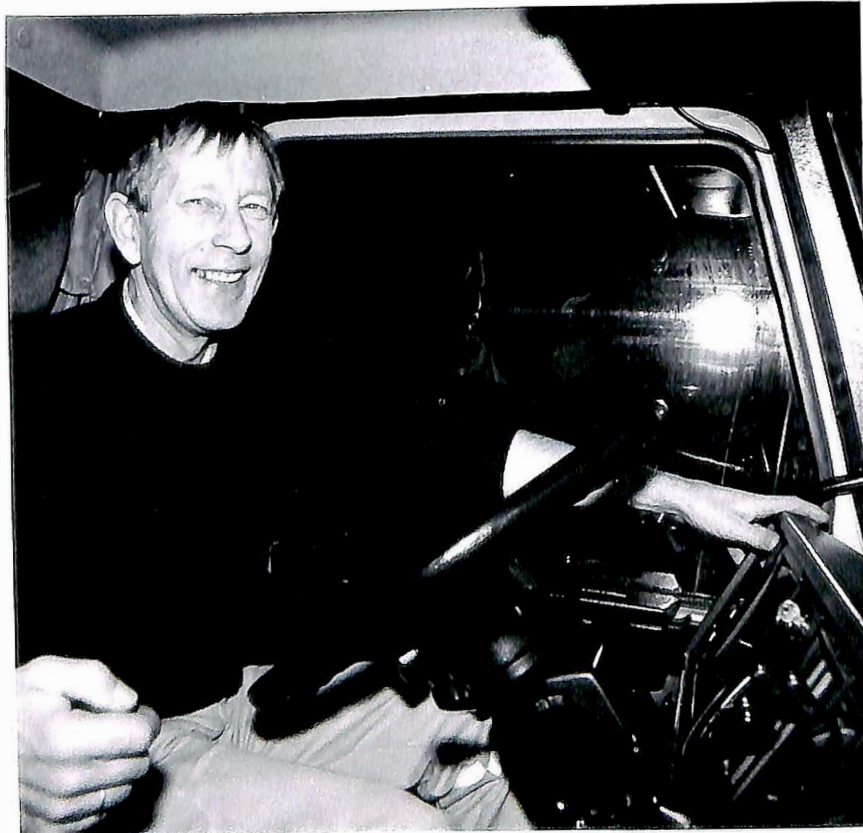
Huse starta som maskinkøyrar i Vegvesenet i 1956. Han er mellom dei som har køyrt den gamle Drafn veghøvel, som siste året fungerte som blikkfang under jubileumstilstellingane på vegstasjonane i Hordaland.

## Godt samarbeid

Ein lang arbeidsdag bak rattet tek til å merkast. Skuldra og nakken er ikkje alltid like god, og Huse er inne på tanken om at det bør investerast i nytt førarsete som gjev betre sidestøtte.

Huse har oppdrag over det meste av Sunnhordland, først og fremst for anleggsavdelinga. Samarbeidet er godt med anleggskontoret i Valevåg. Elles spelar han godt på lag med maskinavdelinga, som gjev løpande tilbakemelding om driftsresultata.

— Lastebil er blitt ein del av livsstilen, vedgår Johan Huse.







Glade premievinnarar ved Fridalen skole.

# TRAFIKKPROSJEKT FRIDALEN

AV SVEIN-ERIK FJELD  
OG ERLING GRØNSDAL (foto)

I løpet av hausten og vinteren har første etappe av Trafikkprosjekt Fridalen blitt gjennomført.

Etter eit initiativ frå forelderrådet ved Fridalen skole foreslo Statens vegvesen Hordaland v/trafikkpedagogen å gjennomføre ei skolevegsundersøking. Samtlige elevar fekk utlevert eit kart over nærområdet til skolen samt eit spørreskjema. Elevane skulle m.a. teikne inn skolevegen sin på kartet og markere kvar dei synest det er farleg å ferdast.

## Sterk innsats

Spørreskjemaet og kartet blei nytta flittig. Heile 87% av elevane leverte inn ferdig utfylt materiale. Dessutan var det mange elevar som supplerte det heile med stilar og teikningar.

## OA'en

Femteklassingen Ole André Scheie, populært kalt OA, kommenterer prosjektet slik:

— Eg har blitt meir forsiktig i trafikken etter dette arbeidet. Og vi diskuterer ofte kvar det kunne vore sikrere å gå og sykle. Og så snakkar vi ofte om at det burde vore fleire trafikkkontrollar. Bilførarar burde forstå at det ikkje er tøft å køyre fort.

Ole André seier at særleg gutar stundom «tøffar seg» når dei sykklar — han

sjølv inkludert. — Men eg brukar alltid hjelm, forsikrar han.

## Rapporten

Det innkomne materialet er blitt analysert av Valerie Knowles ved Trafikkseksjonen, Statens vegvesen Hordaland. Den ferdige rapporten inneheld ei kartlegging av farlege punkt på vegane i nærleiken av skolen, og den rommar også ei rekkje forslag til kva tiltak som kan setjast i verk for å tryggje skolevegen til elevane. Det blir peika på opp-

gåver både for skolen, foreldra, kommunen, politiet, Trygg Trafikk og Vegvesenet. I rapporten blir det nemnt særleg mange forslag til korleis lærarane kan integrere trafikktryggleiksarbeid i den vanlege skoledagen.

## Problemområde

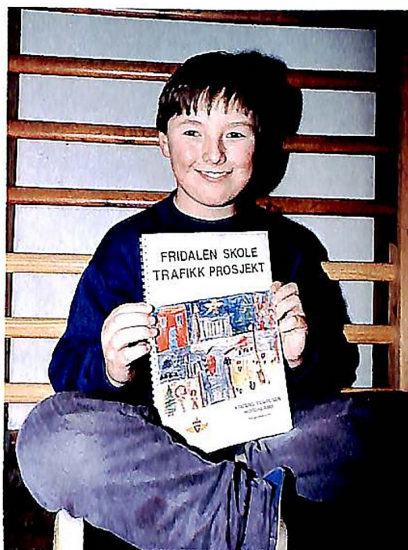
Det er særleg tre problemområde som skiljer seg ut som farlege for Fridalenelevane. Før det første er det mange bilistar som køyrer på raudt i den sterkt trafikkerte Inndalsvegen. Dessutan tykkjer elevane at bilane køyrer for fort i Fageråsvegen og i Fridalsvegen. For det tredje er det dårleg sikt i dei to sistnemnde vegane på grunn av dårleg belysning og mange parkerte bilar.

## Overrekkinga

Torsdag 25. januar kunne trafikkpedagog Marian Flick overrekke prosjektrapporten til skolen. Overrekkinga gjekk føre seg i ein fullsett gymnastikksal på Fridalen skole der elevar, lærarar, foreldrerepresentantar og representantar frå Statens vegvesen Hordaland og Trygg Trafikk var til stades. Det vanka både diplom og andre premiar til dei aller ivrigaste.

## Lukke til!

Så står det att for dei ulike instansane å utnytte det medvitte om trafikktryggleik som Prosjekt Fridalen har skapt hos elevane.



Ole André Scheie, 11 år, — ein ivrig deltakar i Prosjekt Fridalen.



# TRAFIKKSIKRINGSHANDBOKA I NY UTGÅVE

AV JOHNNY SJÅSTAD OG  
ERLING GRØNSDAL (foto)

Trafikksikringshandboka er no komen i ny og revidert utgåve. Den forrige boka kom i 1982 og vart brukt som eit oppslagsverk både på vegkontoret og ute i kommunane.

Mange som har brukt den gamle boka eller har den liggjande på kontoret, har nok oppdaga at det meste av stoffet er blitt forelda. Dette fordi ein del lover, reglar og forskrifter er blitt endra. Eit sterkt press, særleg frå fylka, har ført til at Transportøkonomisk institutt (TØI) har fått i oppdrag å utarbeide ei ny revidert utgåve av Trafikksikringshandboka.

## Kva inneheld den nye Trafikksikringshandboka?

Den nye boka er sjølvsagt no heilt å jour i høve til gjeldande lovverk. Det som i tillegg er å merkje er at talet på tiltak som er omtalt, er auka frå 73 til 83.

Første delen av boka tek føre seg metodar for ulykkesforskning, planlegging og prioritering av trafikksikringstiltak, ulykkeskostnader, tiltakskostnader og trafikkuulykker som eit samfunnsproblem.

Andre delen av boka tek føre seg fylgjande 7 overordna verkemiddel for reduksjon av ulykker:

- Organisatoriske tiltak
- Arealplanar
- Avgifter på kjøp og bruk av motorvogn
- Overføring av reiser til kollektive transportmiddel
- Lovregulering av trafikksystemet
- Transportkonsesjonar

Deretter går ein over til å omhandle konkrete trafikksikringstiltak på fylgjande område:

- Vegutforming og vegutstyr 17 tiltak
- Trafikkregulering 16 tiltak
- Kjøretøyteknikk og personleg verneutstyr 18 tiltak
- Kjøretøykontroll og verkstedgodkjenning 4 tiltak
- Krav til førarar, opplæring og yrkeskjøring 10 tiltak



Avd.ing. Johnny Sjøstad ved trafikksesjonen er sekretær for fylkestrafikksikringsutvalet i Hordaland.

- Trafikantopplæring og informasjon 4 tiltak
  - Kontroll og sanksjonar 8 tiltak
- Kvart einiskild tiltak er først fyldig omtala. Deretter eit avsnitt om virkning av tiltaket med omsyn til ulykkesreduksjon, miljø og framkommelighet. Vidare avsnitt om kostnader og nytte/kostnadsvurdering. Det er òg faste avsnitt om saksgang og ansvarlege etatar for gjennomføring av kvart einiskild tiltak.

I tilknytning til kvart tiltak er det lagt ved ei liste over alle forskingsrapportar og handbøker som er utarbeidde om emnet dei siste åra.

## Kva nytte har vi av Trafikksikringshandboka?

Eit raskt reknestykke konkluderer med at trass i ein kraftig trafikkvekst har vi i Hordaland dei tre siste åra klart å halde antal personskaueulykker ca. 100 under toppåret 1985. Dette utgjør sparte kostnader for samfunnet på ca. 100 mill. kroner pr. år i høve til kva det ville koste dersom ein ikkje oppnådde nokon reduksjon. Det er klart at hovudårsaka til at ein har oppnådd denne reduksjonen er ei sterk satsing på tiltak som har ulykkesreducerande effekt.

Det er likevel mogeleg å redusere antalet ulykker endå meir. Trafikksikringshandboka er eit godt hjelpemiddel for å vurdere om dei tiltaka ein satsar på er dei rette, eller om ein bør prioritere andre tiltak.

## Kven bør skaffe seg Trafikksikringshandboka?

Med si mursteinsform og 466 sider er vel Trafikksikringshandboka først og fremst meint som eit oppslagsverk for alle som i sitt daglege yrke driv med planlegging av trafikksikringstiltak.

Boka er ikkje meint å erstatte nokon av Vegvesenet sine eigne handbøker, men den gir ofte meir detaljerte opplysningar enn handbøkene. Særleg gjeld dette opplysningar om nytte/kostnad og samanhengen mellom trafikksikring, miljø og framkomst.

Det er sjølvsagt vanskeleg å setje opp ei liste for kven som bør skaffe seg boka, men ved å lese gjennom dei typar tiltak som er lista opp ovanfor, vil vel dei fleste kunne avgjere om ein har bruk for boka.

Trafikksikringshandboka kan bestillast hos:

**TØI**  
**Biblioteket**  
**Postboks 6110 Etterstad**  
**0602 OSLO 2**  
**(tlf. (02) 57 24 00)**

Prisen på boka er kr 200,- pr. eksemplar. Ved kjøp av 10 eller fleire bøker er prisen kr 150,- pr. eksemplar.

Ein del bøker er allereie innkjøpt på vegkontoret. Det kan difor vere lurt å undersøke om boka allereie er innkjøpt på din etat/avdeling eller om det er mest praktisk og lønsamt å ta opp felles bestilling.



# Leiing i fokus

Leiing er sett i fokus ved Statens vegvesen Hordaland. I løpet av dei neste to åra skal leiarane i organisasjonen gå gjennom eit heller omfattande leiaropplæringsprogram. Delta-karane vil få opplæring i hovudemna målstyring, kommunikasjon, medarbeidersamtalar, leiarprofil, endringsleiing, bedriftskultur og lagutvikling.

— Er leiarane i Statens vegvesen Hordaland så svake at ein er nøydd å setje i gang eit kjempeapparat for å skolere dei, adm.sjef Egil T. Pedersen?

— Sjølv sagt ikkje! Men etaten vår står framfor så mange krevjande oppgåver og nye krav på 1990-talet at vi innser at vi må utvikle oss heile tida. Vi må med andre ord stadig tilpasse oss eit samfunn i endring.

## Målstyring

— Er det nokon grunn til at denne storstilte leiaropplæringa kjem i gang nett no?

— Det siste året har det vore arbeid mykje med både Handlingsplanen for 1990–93 og Føretaksplanen («Virksomhetsplanen») for 1990. Det er også utarbeidd ein overordna Felles handlingsplan for Statens vegvesen Hordaland og ein Personalplan. Alle desse plandokumenta byggjer på ideen om målstyring. Og i alt målstyringsarbeid står leiarane sentralt. Leiaropplæringa er altså eit naturleg ledd i den prosessen som no er i gang mot eit endå meir planmessig og målretta arbeid.

— Og kva er så målet med alt dette planarbeidet og det store leiaropplæringsprogrammet?

— Hovudmålet er sjølv sagt å løse dei oppgåvene vi har i samfunnet på best mogleg måte. Du veit — god framkomst, høg trafikktryggleik, godt miljø og god publikumsservice.

## Kva med dei tilsette?

— Men skal desse måla nåast for einkvar pris? Kva med t.d. trivselen til dei tilsette?

— I planverket vårt er det på ulike måtar signalisert at gode arbeidsresultat

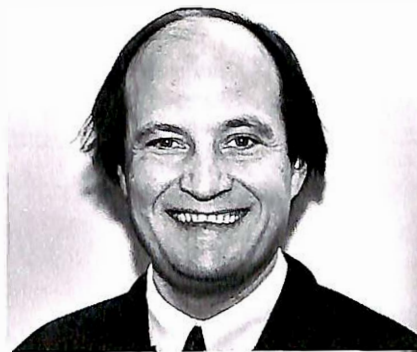
AV SVEIN-ERIK FJELD

heng nøye saman med gode arbeidstilhøve. Ikkje minst har Personalplanen som hovudsiktemål å ta betre vare på dei tilsette enn før. I leiaropplæringsprogrammet er det då også lagt opp til at vi vil dyrke fram ein bedriftskultur som er bygd på tillitsfull sameksistens og samarbeid om felles mål.

## Dette har vi høyrte før!

— Stundom kan ein høyre kommentarar om leiaropplæringsprogrammet som «Dette har vi høyrte før! Om eit par år er alle dei fine orda gløymde.» Kva har du å seie til slike innvendingar?

— Det er freistande å oppfatte innvendingane som forsvarsmekanismar hos folk som ikkje ønskjer forandringar. Slike haldningar byggjer på ein slags konservatisme og utryggleik overfor nye situasjonar. Slike innvendingar kan hemme utviklingsfarten, men dei kan ikkje hindre utviklinga.



E.T. Pedersen: — Gode arbeidstilhøve er ein føresetnad for gode arbeidsresultat. (Foto: Svein-Erik Fjeld).

## Engasjement

— Du trur altså på gode resultat av å setje leiarfunksjonen i fokus?

— Ja, så absolutt! Vi har på ein heilt annan måte enn tidlegare eit solid grunnlag i ulike styringsdokument, og dette gir oss effektive reiskapar til å følgje opp utviklinga i den praktiske kvardagen. Men sjølv sagt — organisasjonen er heilt avhengig av at den enkelte medarbeidar stiller seg solidarisk med dei felles måla våre og viser eit positivt engasjement for å nå dei.

# På Vegkanten

Erling Grønsdal, Nordås



Den uheldige tredjemann høyrde spørsmålet, og braut inn:  
— Eg blir med som konsulent!

Dette var første etappe på Veg i Vest sin vitsestafett. Ein står fritt i val av emne. Grønsdal utfordrar FRANS FRANSSON, ØLEN.

Tre hankattar var på friarferd. Då dei hadde rusla eit stykke kom dei til eit høgt gjerde, med piggråd på toppen. Den første tok fart, og gjekk over med høveleg klaring. Likeeins gjekk det med nr. 2. Men då tredje hankatten hoppa, reiv han såpass grovt at han fekk kutta vekk den delen som han hadde bruk for seinare på friarturen.

Alle tre vandra likevel vidare. Då dei nærma seg målet, sa den første hankatten til den andre:

— Du, kva skal egentleg han tredjemann vera med for, slik han ser ut etter hinderpasseringa?





MASSEKORSBÅND

RETURADRESSE:  
Statens Vegvesen  
Hordaland vegkontor  
Postboks 3645  
5033 Fyllingsdalen

**NESTE NUMMER KJEM I APRIL**

