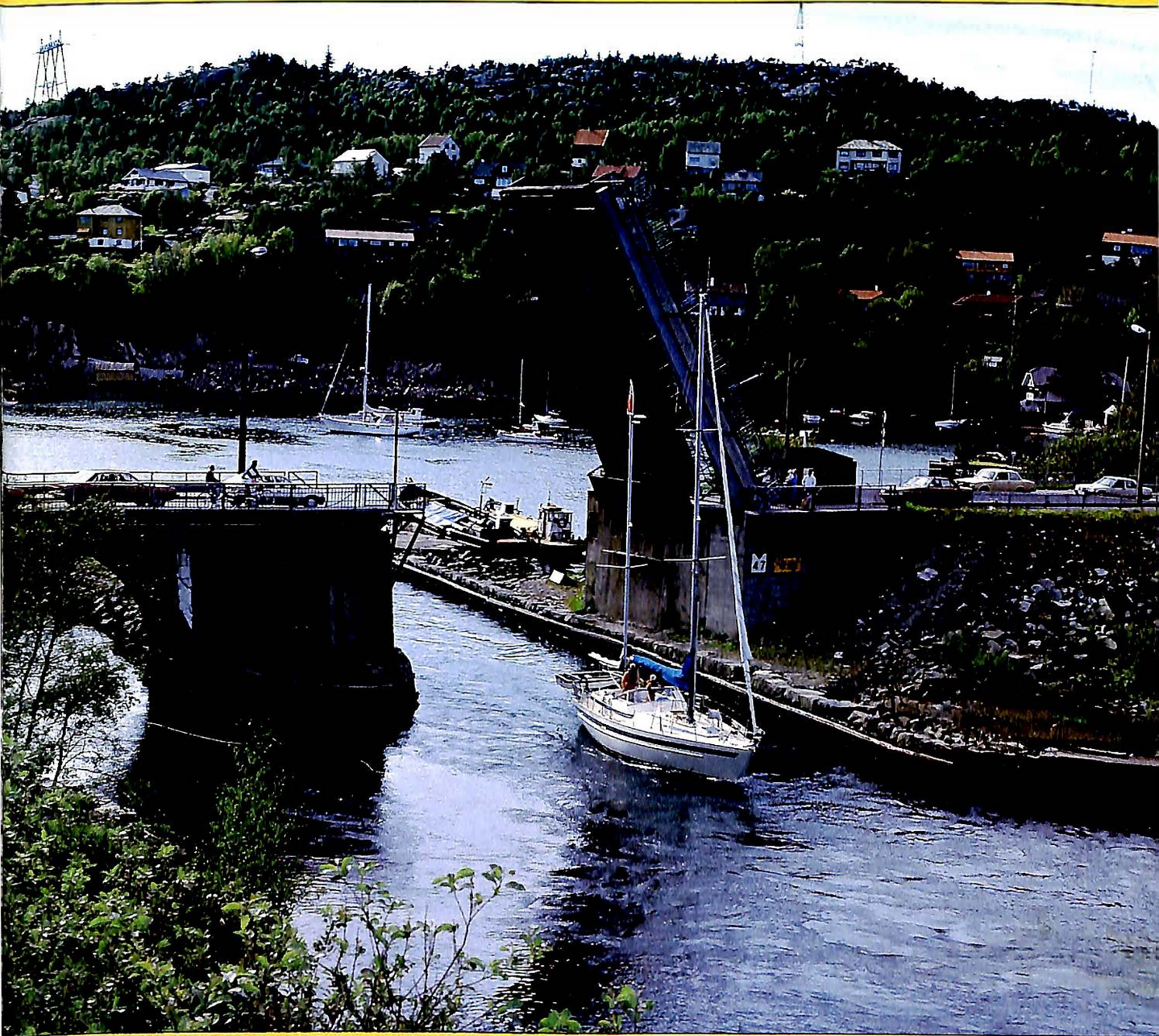




VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN HORDALAND



NR. 3 - JUNI/JULI 1990 - ÅRGANG 14



Nr. 3 - 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

Framsdebilete:
RV 556 Straume bru. Det er
kring 100 bruopningar kvar
sesong, når større seglbåtar skal
til og frå Nordåsvatnet.
(Foto: Erling Grønsdal).

Baksdebilete:
Frå Rv 13 Vikafjellet mai 1990.
(Foto: Terje Totland).

Grafisk produksjon:
BT/J. W. Eides Trykkeri

Ettertrykk velkomne –
men oppgje kjelde!

Ryddige vegar

Statens vegvesen Hordaland tek grunneigarpliktene sine alvorleg. Vegane skal ta seg pent ut. Ikkje alle dei som brukar vegnettet er like flinke til å plassera avfallet på rette plassen.

Fleire av delstatane i USA krev inn saftige bøter frå bilførarar som er for slepphendte med overskotsemballasjen når dei ferdast på motorvegane. Så lenge vi er utan sanksjonstiltak vil det vera Vegvesenet som må syna ansvar for rydding av riks- og fylkesvegane her på berget.

Med godt miljø som eitt av hovudmåla til Vegvesenet har ein sett inn stadig større ressursar i minst ein årleg ryddeaksjon. Alle 5 vegmeisterområda i Hordaland gjennomførte i år slik opprydding, der ein m.a. spelte på lag med frivillige organisasjonar, som mange stader tente ekstra skillingar til eigen aktivitet.

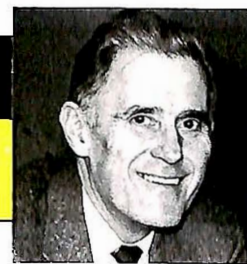
I Bergens-området blei rydding gjennomført etter anbudsprinsippet, der billegaste bodet fekk tilslaget på dei ulike rodane. Kring 30 tonn boss blei samla inn, og jobben var gjort innan den internasjonale miljøkonferansen blei opna i hansastaden.

Ryddeaksjonen våren 1990 er eit godt grunnlag å byggja vidare på for vedlikehaldsavdelinga i Statens vegvesen Hordaland.

Geir Brekke

INNHALD

Kyststamvegen.....	4
Tvil om trafikkprognosar	6
Dialog på miljømessa	8
Siste etappe på nordre innfartsåre	12
Samarbeid for betre arbeidsmiljø	16
Personalplan for drifta	18
Spesialtransport i Samnanger	20
I kø for jobb i barnehagen	21
Nøkkelpersonell på vegkontoret	22



Ein milepæl er nådd - nye utfordringar ventar

Mandag 18. juni blei siste parsell av den nye fire-feltsvegen Nygårdstangen - Vågsbotn opna. Det største veganlegget hittil i Hordaland er på det næraste ferdig og gjer full nytte for seg.

Når ein milepæl er nådd, kan det vere grunn til å sjå tilbake på det som har skjedd, og ta lærdom av det. Kapasitetsproblema på nordre innfartsåre starta i 1972, samstundes med at Åsane kommune blei ein del av Bergen, og vegkontoret fekk hovedansvaret for hovedvegplanlegginga i Bergen. Vi starta på arbeidet med med ein gong, men det tok heile 10 år før vi hadde godkjende reguleringsplanar.

Trass i stor eigeninnsats frå Bergen kommune, har det tatt 8 år å finansiere og bygge vegen. Samla kostnad er 1 milliard kroner.

Kva har vi så fått att for dette? Det er unødvendig å fortelje det til dei som bur i Åsane eller lenger nord, og har sitt daglege arbeid i Bergen sentrum. Men la meg berre nemne at reisetida i rush-tida er under ein femtedel av det ho var

før. Vi har fått ein vesentleg reduksjon av trafikkulykkene, og miljømessig har vi alt oppnådd mykje både i Åsane og ikkje minst i Bergen sentrum. Etter kvart som dei beplanta områda veks til, vil vegen gli inn i landskapet på ein fin måte. Vi har fått mykje att for dei midlar som er satsa. Ein skulle tru at berre verdiauken på eigedomane i Åsane, gunna vegen, er monaleg større enn anleggskostnadene.

Bygningsvern viktigare enn tryggleik?

Men om vi for ei stund er ferdig med nordre innfartsåre, så har vi store utfordringar både i sør og vest.

På søre innfartsåre har vi fått eit lite pusterom etter at sjølina blei opna. Men i begge endar i Rådalen og i Fjøsangerveien har vi store problem. Fredinga av Reperbana fører til større trafikk på det sekundære vegnettet, med dei problem det skapar. Vegplanleggarane må redusere krava både til trafikktryggleik, miljø og framkomst. For meg er det eit problem når gamle verneverdige bygningar skal vurderast opp mot menneskeliv.

Betere miljø

På vestre innfartsåre er reguleringsplanane for lengst godkjende og arbeidet er i gang. Når vegen er ferdig, får vi eit trafikkikkert og miljøvennleg vegnett med stor kapasitet. Hadde vi hatt nok midlar kunne vestre innfartsåre stått ferdig i 1994. Dette vegprosjektet gjev oss dei same fordelane som nordre innfartsåre når det gjeld innspart tid, trafikktryggleik og miljø. For dei sentrale delar av Bergen vil miljøet bli vesentleg betre. Først da kan vi gjennomføre ein naturleg gatebruksplan.

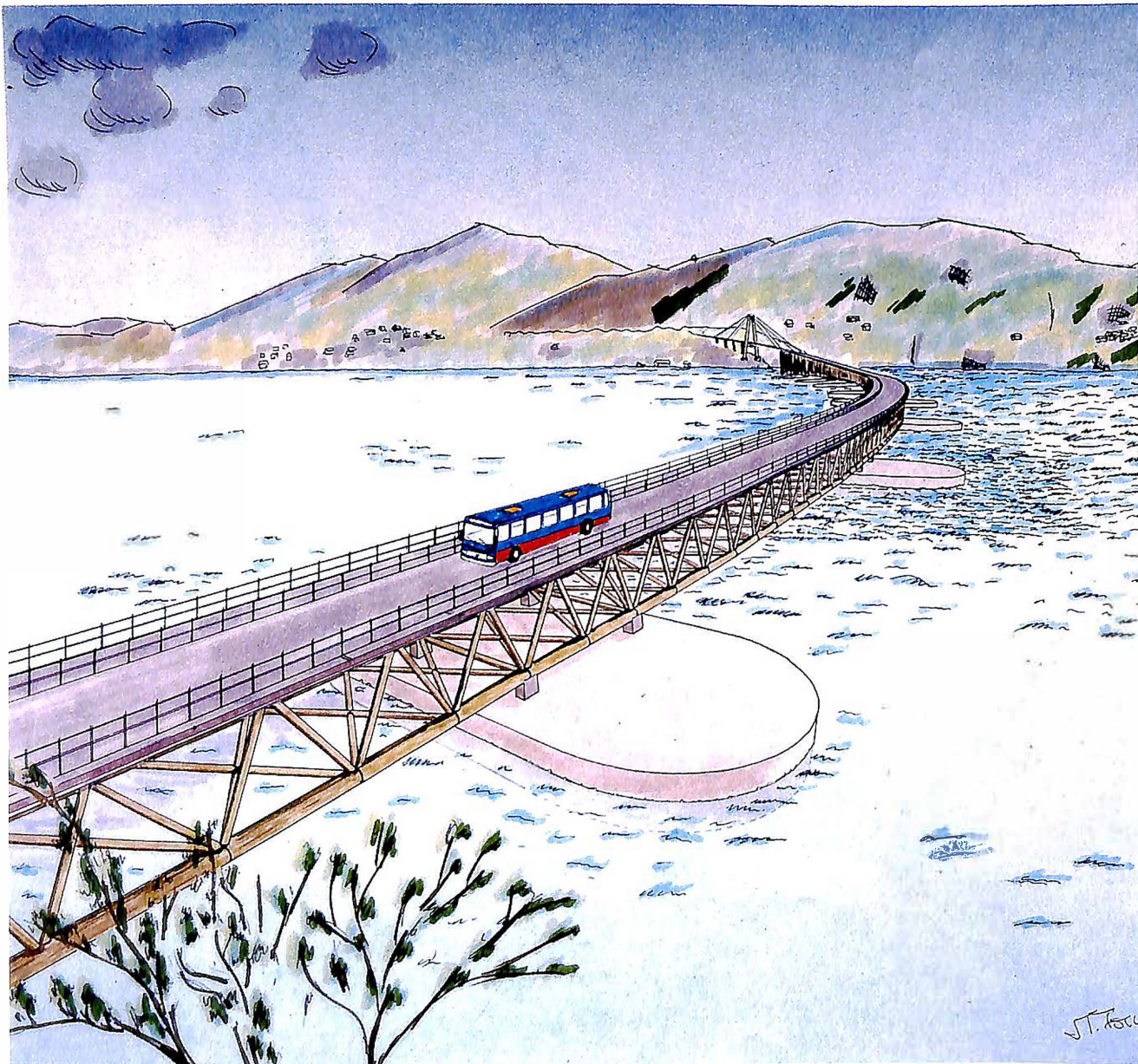
For halv maskin

For tida er vårt problem at anleggsdrifta på vestre innfartsåre går for halv maskin fordi vi manglar midlar. Truleg blir ikkje anlegget ferdig før nærare århundreskiftet. Byggetida er for lang, og vi kan ikkje drive så rasjonelt som ynskjeleg. Dette til tross for at fylket har prioritert hovedvegnettet så sterkt at det mest ikkje er att midlar til sekundære riksvegar. Vegløyvingane er for små, og kanskje burde vi ta eit lite skippertak med ei heving av bompengesatsane?

Josef Martinsen



Totalkostnad for 4-felts vegen Nygårdstangen—Vågsbotn er 1 milliard kr. Biletet er frå bygging av viadukt i Øyjorden. (Arkivfoto: Vidar Arnesen)



Salhusbrua — ein del av Kyststamvegen.
(Det er enno ikkje bestemt kva flytebrutype
som skal byggjast).



KYSTSTAMVEGEN

— *betre enn Olympiaden!*

AV SVEIN-ERIK FJELD
OG JAN TRYGVE TØTLAND (TEIKNING)

Det er ikkje nokon ny draum på Vestlandet å kunne ferdast så ferjefritt som mogleg langs kysten. Alt i ei vegutgreiing frå 1948 kan ein lese om denne visjonen. Det tok heller lang tid før arbeidet med ein samla plan kom skikkeleg i gang. Men no er planarbeidet i ferd med å ta form.

Kyststamvegen er namnet på den framtidige, ferjefrie vegen langs kysten frå Egersund til Trondheim.

Både den noverande vegen langs den aktuelle kyststrekninga og den framtidige Kyststamvegen er hovudsambandet mellom ti byar. Av desse byane er tre mellom dei fire største i landet (Stavanger, Bergen og Trondheim).

Kyststamvegutvalet

Sidan 1985 har det vore i gang eit heller omfattande arbeid for å lage ei samla vegutgreiing for heile strekninga mellom Egersund og Trondheim. Styringsgruppe for dette arbeidet er det såkalla Kyststamvegutvalet. Dette utvalet er samansett av fylkesordførarane, vegsjefane og leiarane i samferdsleutvala i fylka Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.

Konsekvensvurderingar

I januar i år presenterte Kyststamvegutvalet fem delrapportar som skisserer ei rekkje mogelege trasear — med tilhøyrande kostnader — på strekninga mellom Egersund og Trondheim. Innan utgangen av 1990 er det meininga å leggje fram faglege vurderingar når det gjeld trasear, samfunnsmessige konsekvensar

og finansiering. Ein tar også sikte på å leggje fram forslag til utbyggingsplan.

Det praktiske utgreiingsarbeidet blir utført av Statens vegvesen i dei fem aktuelle fylka.

Politisk handsaming

Ved årsskiftet 1990-91 vil den samla utgreiinga om Kyststamvegen bli sendt til kommunar, offentlege etatar osv. Den politiske handsaminga i fylka vil vonleg kunne vere avslutta ut på våren neste år. På den måten vil kyststamvegprosjektet kunne få plass i Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1994 - 97. Eventuelt vil det kunne bli aktuelt å leggje prosjektet fram for Stortinget gjennom ei eiga melding.

Mange ferjer

Det er i dag 12 ferjesamband på den 90 mil lange kyststrekninga frå Stavanger til Trondheim. Kostnadene ved å måtte reise med ferjer er mykje høgare for vestlendingane enn dei er for andre nordmenn. I gjennomsnitt bruka ein vestlending ca. 700 kroner til ferjefrakt pr. år, medan ein i landet for øvrig berre må ut med omkring 70 kroner.

Reisetid

Det tar i praksis vel 30 timar å reise med bil frå Egersund til Trondheim i dag. Dette skuldast delvis at noverande veg har ein — nasjonalt sett — svært låg standard, og delvis skuldast det alle dei til saman 10 mil lange ferjestrekningane.

Ferdig utbygd vil den ferjefrie Kyststamvegen redusere køyretida til ca. 15 timar.

Vekstnæringer

Langs kyststamvegkorridoren bur 1,1 mill. menneske. Det er ein fjerdedel av alle nordmenn. Det er grunn til å tru at samfunnsutviklinga for desse innbyggjarane ville vore meir positiv enn det vi ser i dag — dersom ferjestrekningane hadde

vore eliminerte, og vegane hadde vore betre. Ikkje minst ville vekstpotensialet innanfor fiskeoppdrett, turistnæring og gass-/olje-verksemd kunne vore utnytta fullt ut.

Kostnader

Kyststamvegen er samansatt av mange delprosjekt, og det er uråd å seie når heile strekninga vil vere ferjefri og nøyaktig kor mykje utbygginga vil koste. Men alt no er det klart at vegsambandet truleg vil koste mellom 15 og 20 milliardar kroner.

Fram til 1994 er det i alt godkjent vegprosjekt på strekninga for ca. 3.2 milliardar kroner.

Store prosjekt innan 1994

Desse store kyststamvegprosjekta blir fullførte i tida 1990-94:

- Rennesøysambandet i Rogaland (1993)
- Boknsambandet i Rogaland (1991) I 1993 blir ferjetida over Boknfjorden redusert frå meir enn 1 time til ca. 20 minutt.
- Salhusbrua i Hordaland (1994)
- Innkorting over Sognefjorden (1990) (Oppedal - Lavik). Ferjetida blir redusert frå 35 til 20 minutt.
- KRIFAST i Møre og Romsdal (1992) — fjernar to ferjestrekningar.

Desse vegprosjekta vil redusere køyretida mellom Stavanger og Trondheim med fire timar.

Trekantsambandet i Sunnhordland vil — dersom det blir realisert ein gong etter 1993 — bli ein svært viktig del av Kyststamvegen gjennom Hordaland.

Lang levetid

Ein vegplanleggjar kommenterer dei høge prosjektkostnadene slik:

— Kyststamvegen vil koste omkring det dobbelte av Lillehammer-OL. Olympiaden vil vare i to veker. Kyststamvegen vil ha ei levetid på mellom 50 og 100 år.

Reduserte trafikkprognosar kan gje utsetting

Av Geir Brekke (tekst og foto)

— Dersom trafikkgrunnlaget i prognosane for bompengeprojekta blir redusert, vil realisering av Trekantsambandet, Halsnøysambandet og Folgefonntunnelen i første halvdel av 1990-åra stå i fare. Prosjekta blir i alle høve sett ut i tid, samanlikna med framdriftsplanen som er vist i dei respektive hovudplanane, seier distriktleiar Kjell Hisdal ved planavdelinga i Statens vegvesen Hordaland til Veg i Vest.

Han kommenterer debatten i den seinare tida om trafikkprognosar i finansieringsgrunnlag for fleire av bompengeprojekta på Vestlandet. Som leiar for søndre distrikt er han oppteken av utsiktene for dei tre store bompengeprojekta i Sunnhordland.

Ålesund og Hvaler

— Kva ligg bak den tvilen om trafikkprognosar som er reist det siste året?

— Det er særleg to moment som bør nemnast. Det eine er dei økonomiske vanskanene for eksisterande bompengeprojekt, i første rekkje Ålesundstunnelane, men no også Hvaler-tunnelen i Østfold. Det andre momentet er framlegg om strengare restriksjonar på bilbruk, t.d., miljøavgifter.

Pr. i dag får selskapet for Ålesundstunnelane inn berre noko over halvparten av inntekta som er føresett i finansieringsanalysen. Bompengetaksten er her nyleg auka til ein pris som ligg 40 prosent over ferjetakst.

Miljøavgifter

Politiske signal om miljøavgift på bilbruk har sin bakgrunn i målsettinga om å redusera eller stabilisera utslipp av miljøfarlege gassar frå biltrafikken, særleg kolddioksyd. Biltrafikken står her for kring 23 prosent av samla utslipp i Norge.

— Kva kan auken i bilbrukskostnader få å scia for t.d. realiseringa av Trekantsambandet?



Utfordringa ligg i å finna balansen mellom miljøkrav og transportbehov, seier Kjell Hisdal.

— Ein av føresetnadene for trafikkprognosane er at samla bilavgifter ikkje aukar særleg meir enn den ålmenne prisauken. Trafikkprognosen vist i hovudplanen toler såleis ikkje dramatisk høge miljøavgifter på bilbruk, t.d. ein tre eller firdobling av bensinprisen i høve til i dag.

Prognose på halve potensialet

Hisdal legg vekt på at det er nøkterne trafikkprognosar som er lagt til grunn for prosjektet. — Vi har rekna ut eit samla trafikkpotensial, som viser at det er eit stort, undertrykt reisebehov i distriktet. Potensialet er på 12.000 køyrety pr. døgn i årsgjennomsnitt. Prognosen i planen utgjer berre kring halvparten av potensialet. Trafikken mot slutten av bompengeperioden er rekna ut til 6000-7000 ÅDT, med ei bomavgift som er lik dagens ferjetakstar. I dag er trafikken på dei aktuelle ferjene i snitt kring 2000 ÅDT.

— Det er eit sprang frå ferjetrafikktalet til forventa trafikk i eit framtidig fast samband?

— All erfaring frå slike prosjekt der ferjer blir avløyst av fast samband, viser at vi har eit stort, undertrykt reisebehov. Trafikkveksten i slike vegsamband vil difor liggja godt over den alminnelige trafikkutviklinga på vegenettet elles, seier Kjell Hisdal.

Konjunkturavhengige variasjonar

— Ser du ingen faresignal i den trafikkutviklinga vi har sett inneverande år?

— Eg trur vi skal vera varsame med å la variasjonar i konjunkturane påverka trafikkprognosane. Vi har sett slike svingningar før, t.d. under oljekrisen tidleg på 70-talet, og seinare under ein stagnasjonsperiode tidleg på 80-talet. Både periodane med trafikkstagnasjon

blei avløyste av ny økonomisk framgang og tilsvarande trafikkvekst.

Balanse mellom miljø og behov

Når det gjeld moglege miljøulempar i form av gassutslipp frå biltrafikken, har vi i hovudplan for Trekantsambandet vist at framleis ferjedrift ikkje vil gje nokon miljøvinst totalt sett, korkje lokalt, regionalt eller globalt. Tvert om blir samla gassutslipp høgare enn ved bruk av fast vegsamband mellom Bømlo, Stord og Sveio.

Utfordringa ligg i å finna balansen mellom miljøkrav og transportbehov. Biltrafikken i distrikta står for ein forsvinnande liten del av miljøfarleg gassutslipp, samanlikna med storbytrafikk. Spørsmålet blir om det er mogleg med sonevise miljøavgifter, seier Hisdal.

Transportkostnader

EF-landa vil redusera sine transportkostnader med 20 prosent når den indre marknaden er etablert i 1993, og alle kvoteordningar og avgifter landa imellom blir sanerte. Det er på denne marknaden norske eksportverksemdar skal tevla. Frå før ligg transportkostnadene våre 30-40 prosent over gjennomsnittet i EF.

Næringslivet vil vera avhengig av betre og meir rasjonelle kommunikasjonar i åra som kjem. Særleg verksemdar i distrikta, med høge transportkostnader. I Sunnhordland er det ei målsetting å etablere 5000 nye arbeidsplassar i regionen innan år 2000. Samstundes skal Sunnhordland utviklast til ein sams bustad-, service og arbeidsmarknad. Realisering av Trekantsambandet, Halsnøysambandet og Kyststamvegen blir truleg viktige rammevilkår dersom målet skal nåast, seier Kjell Hisdal.

BILTILSYNET MED MILJØKONTROLL:

Fjerdeparten av bilene spyr ut for mye eksos

Biltilsynsstasjonen i Bergen har tatt i bruk nytt måleutstyr for avgasser fra bilparken. En større kontroll ble gjennomført i forbindelse med miljøkonferansen i Bergen. Av til sammen 1519 kontrollerte biler var det 379 som ikke holdt tillatt norm for avgasser, eller rundt fjerdeparten av de kontrollerte bilene. CO-målinger foregår ellers nå daglig i kontrollhallen ved biltilsynet, og inntrykket er stadig at rundt fjerdeparten av bilene som blir sjekket må foreta justeringer for å oppnå det påkrevde nivå for utslipp av miljøfarlige gasser.

Kontrollkampanjen under miljøkonferansen ble gjennomført i samarbeid med verkstedsbransjen i Bergen. På bilene som oppsøkte private verksteder var feilprosenten høyere. Årsaken er at gjennomsnittsalderen på disse bilene er høyere, der eierne var oppmerksom på at utbedring var påkrevet. På eldre biler vil derfor feilprosenten ligge godt over 25 prosent, kanskje på det doble. Biltilsynet trekker den konklusjonen av kontrollen at det må bli en periodisk kontroll av avgasser for hele bilparken. Et organisert samarbeid mellom biltilsynet og bilbransjen vil her være en fordel.



Egil Tvibolt og kollegene hans ved biltilsynet i Bergen har tatt i bruk nytt kontrollutstyr for måling av eksos.
(Foto: Monica Hansen)

Frå «krig» til samtale

«Worldcare action» var namnet på den internasjonale miljøvernmesse i Bergen i mai. Mellom dei over 100 utstillarane var òg Staten vegvesen Hordaland. Hovudmengda elles var private selskaps om presenterte det siste innan miljøteknologi.

AV GEIR BREKKE
OG ERLING GRØNSDAL (foto)

«Godt miljø» er eitt av dei 4 hovudmåla til Statens vegvesen. Sjølv om Vegvesenet ikkje kallar seg ein miljøetat, er omsynet til miljøet i aukande grad blitt ein del av arbeidsdagen. Nokre illustrerande døme på dette blei synt fram under messa i Bergenshallen. Med «Tenk miljø — køyr piggfritt!» som hovudoppdrag, la Statens vegvesen Hordaland vekt på den ureininga som blir skapt med unødige bruk av piggdekk i delar av fylket.

Asfalthaugen framfor rådhuset

Ei synleggjering av problemet var teikninga av asfaltslitasjen i bergensområdet på ein vinter, 33.000 tonn, plassert i ein haug framfor rådhuset i Bergen. Med ei pyramideforma dunge på 20 meters høgd er store delar av det kommunale styringsverk skjult.

Ein annan god måte å visa problemet på er kassa med 20 kg asfaltstøv, som tilsvarar den mengda du slit vekk med bruk av piggdekk i løpet av ein køyretur på 100 mil på våt asfalt.

Trafikkstøy og avgassar

Støy er eit anna fagfelt der Statens vegvesen Hordaland har høg kompetanse. Støyløsebyggjande tiltak på søndre innfartsåre til Bergen har vore eit pilotprosjekt, som har vore fylgd med interesse av Miljøverndepartementet, Statens Forurensingstilsyn og Vegdirektoratet.

På Vegvesenet sin «stand» i Bergenshallen var det og innslag med døme på landskapspleie, samt tiltak for å redusere avgassutslepp frå bilparken.



Messevertinne Irene Ludvigsen i samtale med ein interessert gjest på Vegvesenet sin «stand» i Bergenshallen.

Piggfri dialog

Tilsette frå fleire avdelingar ved Statens vegvesen Hordaland delte på jobben som vertskap under dei 4 messedagane. Dei fleste gjestane som stogga ved utstillinga tok opp piggdekkslitasjen. Tilbakemeldinga frå publikum på messa var klar — det er stor forståing for det synet Statens vegvesen Hordaland har gått ut med i denne saka, noko som og er stadfesta i fleire meiningsmålingar det siste året. Haldninga spreier seg om at trafikantar i bergensområdet kan greia seg godt gjennom vinteren med piggfrie vinterdekk. Vonleg vil haldningsendringa føre til at fleire kjøper piggfritt når dei skal skaffa seg nye vinterdekk til hausten.

Miljø er stikkordet for denne haldningsendringa. Dei fleste som vitja miljømessi i Bergenshallen var interesserte i miljøvern. Vegvesenet sine medarbeidarar fekk ein god dialog om miljøinnsats på basis av vårt syn på bruk av piggdekk. Ikkje minst i ei tid då Statens vegvesen må tole harde åtak frå Naturvernforbundet, kan det vera verd å notera seg at det er mogleg å diskutera slike spørsmål med miljømedvetne menneske utan at dei har alle piggane ute.

Det kan elles nemnast at Vegvesenet sin stand på miljømessi i Bergen også er blitt nytta av Voss naturvernlag under deira markering av FN sin miljøverndag.

I utkanten av miljøvernkonferansen

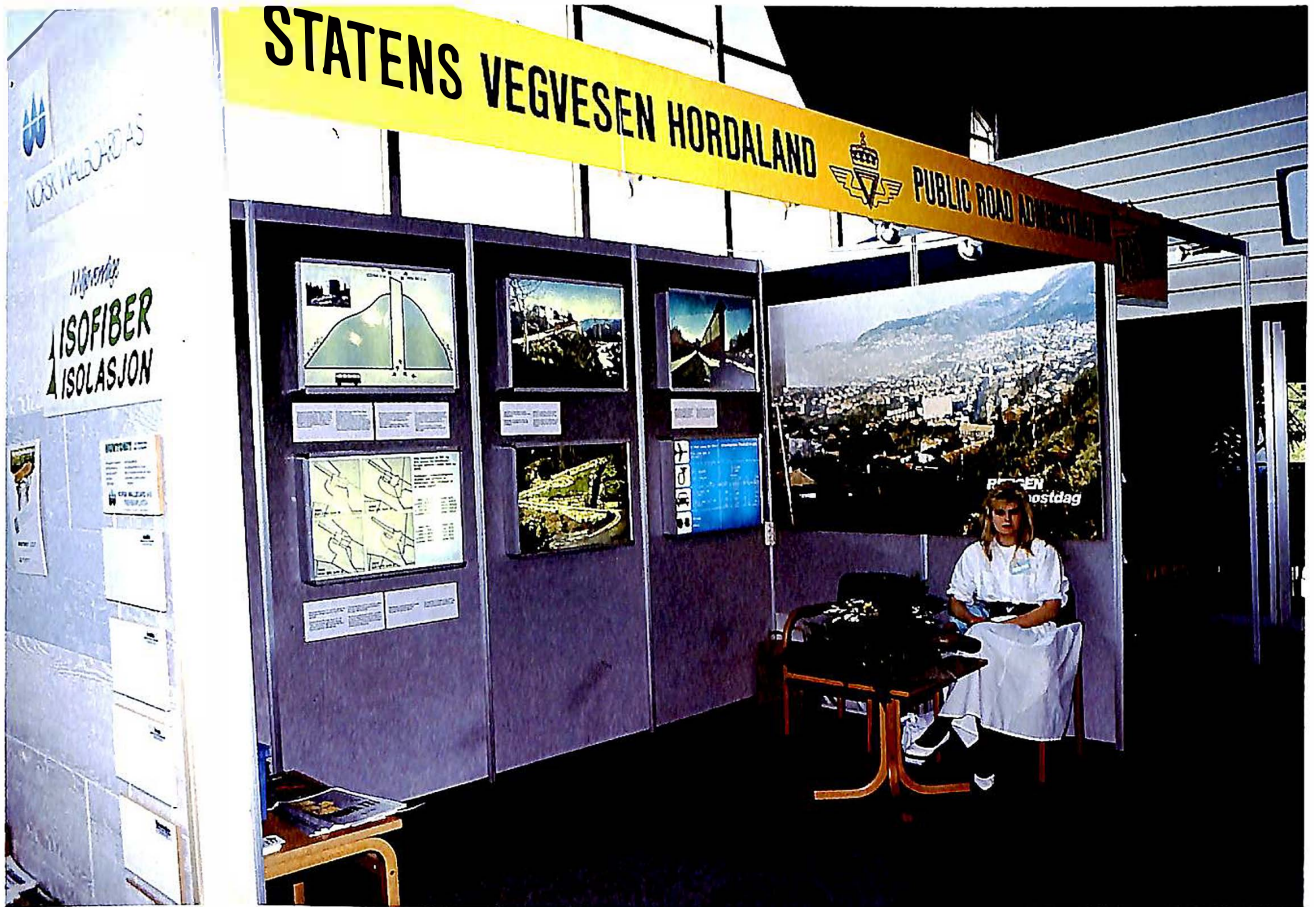
«Worldcare action» var vitja av kring 2000 personar, noko arrangøren, Norges Varemesse, ikkje er nøgd med. Elizabeth Lingjerde i messeselskapet seier til Veg i Vest at talet ligg på 50 prosent av det som er normalt. Samstundes hadde messa eit toppaktuelt emne, som drog til seg langt breiare pressedeckning enn vanleg er på fagmesser. På den andre sida drukna messa i den internasjonale miljøvernkonferansen, som var hovudhendinga i Bergen desse maidagane.

— Vi trudde det skulle vere ein fordel å halde ei handlingsretta miljøteknologi-messe under konferansen, men det synt seg at det i staden blei ei uheldig stemnekollisjon, seier Lindgjerde. Svikten kan og skuldast at så få av utstillarane hadde nytta høvet til å sende ut invitasjonar. Norges Varemesse arbeider vidare med sikte på å halda ei miljøvernmesse også i 1992, men då truleg i Oslo.

Messe som møtestad

Sjølv om arrangørane ikkje er nøgd med tilstrøyminga var det ei nyttig erfaring for Statens vegvesen Hordaland å ta del i messa. Også målsettinga om å yta publikum god service blir ivareteken når vi på denne måten er «på bana».

I høve 125-årsjubileet i fjor gjorde vegstasjonane ein stor innsats med å pre-

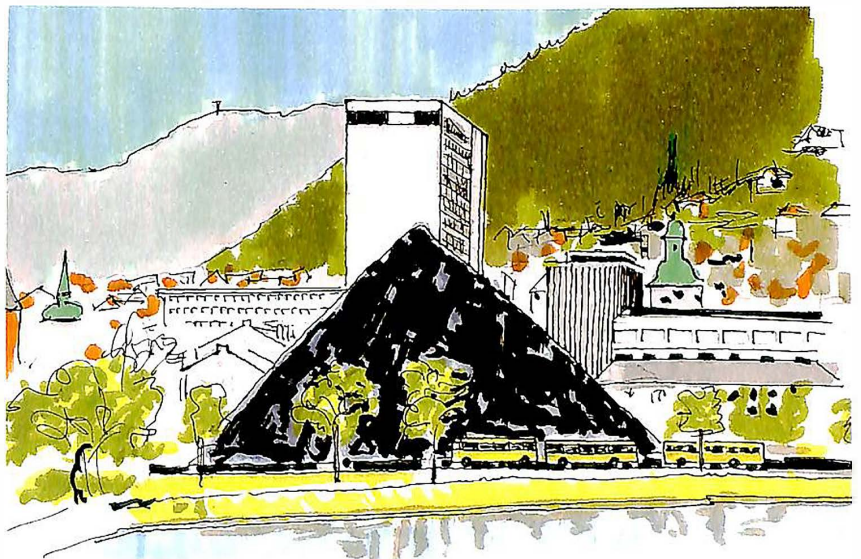


Statens vegvesen Hordaland la vekt på store og klare illustrasjonar på sin «stand».

sentera seg. Vegkontoret er stadig engasjert med framsyning av aktuelle prosjekt i ulike samanhengar, seinast under fagutstillinga «Straith Crossings» i Trondheim. Også Askøybru-prosjektet får ein eigen utstillingsmontasje, som skal kunne supplerast. Denne skal i utgangspunktet stå i utstillingsrommet ved anleggsbasen på Brøstaneset.

Elles er Biltilsynet med på ein del lokale messetilskipingar. Andre vegkontor har gode røynsler med deltaking på messer der lokale vegprosjekt har vore presentert, samstundes som folk frå Biltilsynet har svart på spørsmål frå publikum.

Det er i det heile nok av «standplassar» for Statens vegvesen Hordaland dersom det er interesse og kapasitet til å gjere meir bruk av utstillingar og messer til å informera om planar og oppgåver.



Ein slåande illustrasjon av piggedekslitasjen: Årsslitasjen i bergensområdet samla framfor Bergen rådhus. (Teikning: Bergen reklameatelier).

Over 200 på motivasjonskurs for ein tryggare arbeidsplass

AV GEIR BREKKE

Over 200 av dei 350 tilsette i anleggsavdelinga ved Statens vegvesen Hordaland har i vår gjennomgått motivasjonskurs for betre tryggleik på arbeidsplassen. Samtlege tilsette i tunnelseksjonen har vore med, og elles har alle nivå i anleggsdrifta vore godt representert på kursa. Vi er opptekne av at motivasjonskursa må følgast opp, og vil sette av tid og ressursar til ein pådrivar frå eigne rekkjer til å administrera dette arbeidet, seier anleggsjef Bengt Drageset til Veg i Vest.

Han er godt nøgd med oppslutnaden om kursa. Deltakarane hadde fått tilsendt gruppeoppgåver på førehand, og hadde tydeleg nok budd seg godt. Gruppervara inneheld mange gode råd om korleis arbeidsplassen kan bli endå tryggare. Vi må gjera ei prioritering mellom desse tiltaka, og setja ein framdriftsplan for gjennomføringa.

Uheldig utvikling

Statens vegvesen Hordaland har vedteke ein handlingsplan for betre tryggleik, på bakgrunn av atulukkestalet i fylket ligg godt over landsgjennomsnittet i Vegvesenet. I perioden 1984-86 var snittalet på landsplan 37 ulukker pr. 1000 tilsette, medan talet for Hordaland var 58. I 1989 var dette talet redusert til 50. Dødsulukka i ein av tunnelane på slutten av fjoråret, og fleire alvorlege uhell i år, har ført til auka merksemd mot tryggleiken i anleggsdrifta. Ved utgangen av mai i år har det vore 21 arbeidsulukker i vegarbeidsdrifta i Hordaland.

I denne situasjonen såg ein det som nødvendig å rette søkelyset på tryggleiken gjennom ein serie motivasjonskurs. Målet er å få redusert ulukkesfrekvensen til 37 innan utgangen av 1991.

Høgare status til verneombodet

Handlingsplanen legg opp til ulike tiltak for å nå målet. Det blir streka under at tryggleik er eit avdelingsansvar. Søkelyset skal rettast mot dei mest ulukkesutsatte arbeidsplassane. Det er innført obligatoriske vernerundar, og vernesaker er faste innslag på byggemøta. Eit

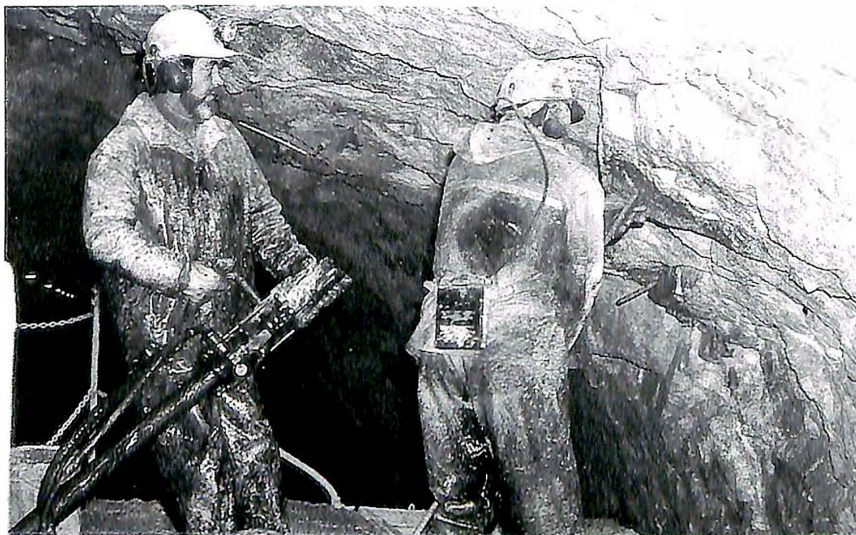


Snubling og fall er ei av dei mest typiske av arbeidsulukkene i vegarbeidsdrifta.

(Arkivfoto)

Samtlege tilsette i tunneldrifta har vore innkalla til motivasjonskurs for betre tryggleik på arbeidsplassen.

(Arkivfoto).



sentralt punkt er aktivisering av verneombodet, ved at det blir gjeve høgare status til vedkomande som har dette vervet. Det må synast respekt for verneombodet sine krav. Som verneleiar Bjørn Langedal sa under ei av motivasjons-samlingane: Verneombodet bør kunne stogge arbeidet når det blir oppdaga krittikkverdige tilhøve.

Opplæring i vernearbeid er og viktig. Dei motivasjonsmøta som har vore haldne i vår er elles ein del av handlingsplanen for betre tryggleik.

Tryggleik før økonomi

Tryggleik går framfor alt anna. Anleggsdrifta skal vera konkurransedyktig, og er heile tida underlagt økonomiske rammevilkår. Men i vallsituasjonar skal alltid omsynet til tryggleik prioriterast, sa

driftsjef Jann B. Jensen i sitt innlegg på motivasjonskursa.

Jensen er leiar for arbeidsmiljøutvalet i Statens vegvesen Hordaland, og viste til at det på synfaringar i år har vist seg å vera uklære tilhøve når det gjeld samordningsvaret. Dette er eit problem på anlegg der det er ei blanding av statleg og privat drift. Vegvesenet som byggherre har ansvar for å klargjere desse tilhøva, sa Jensen m.a.

Snubling og fall

Verneleiar Bjørn Langedal la på motivasjonskursa fram ein analyse av ulukkene for 1989 og første del av 1990. Statistikken fortel at snubling og fall var årsak til flest ulucker i 1989. Arbeidstilhøva på riggplassen vil her ha innverknad.

Analysen til vernetenesta syner og at dei fleste ulukkene skjer like før eller like etter ferieavbrot i anleggsdrifta. Verneleiar peiker på at ein då lett kan ha tankane andre stader enn i sjølve arbeidsprosessen.

Verneleiar Bjørn Langedal konkluderar iallfall med at menneskeleg svikt ser ut til å vera ei meir dominerande årsak enn teknisk svikt ved utstyret i anleggsdrifta.

Tiltak i tunneldrifta

Leiar for tunnelseksjonen, Jan Elvøy, meinte at det også var ein del å henta på utbetring av den tekniske standarden på utstyret. Han tok særleg opp rensbukane, der standarden må bli betre. Bukane må bli betre tilpassa dei oppgåver

Forts. side 15

Statleg anderereservat

Observante byråkratar og besøkjande ved Hordaland vegkontor har hatt gleda av å studera nokre uvanlege gjestar ved inngangsdøra denne våren. På plenen mellom inngangspartiet og furuholtet attmed sjefsparkeringssplassen, like ved gangstien (også kalla lønstien), — der har det med jamne mellomrom utspelt seg ein romantisk seanse mellom to ender, ei av kvart kjønn.

Paret har rett og slett teke seg til rette på statens grunn. Med gode grunnar, for alt vi veit.

Frå denne posisjonen har endene hatt utsikt mot kontrollhallen til Biltilsynet, og dessutan blant anna hatt det fullstendige overblikket over kva tid tilsette kjem om morgonen, og kva tid dei retunerar til heimen om ettermiddagen. Alle besøkande på Vegkontoret må og passera forbi plenen.

Trafikken og aktiviteten i området har med andre ord vore stor. Men andeparet har teke det heile med stor sinnsro. Dei har ikkje så mykje som løfa på ei fjør, sjølv når tungvektarane frå driftsavdelingene har labba tett forbi.

Fredingsvedtak utforma

Ei slik fredens idyll lyt vernast. Konkrete utbyggingsplanar for plenen ligg

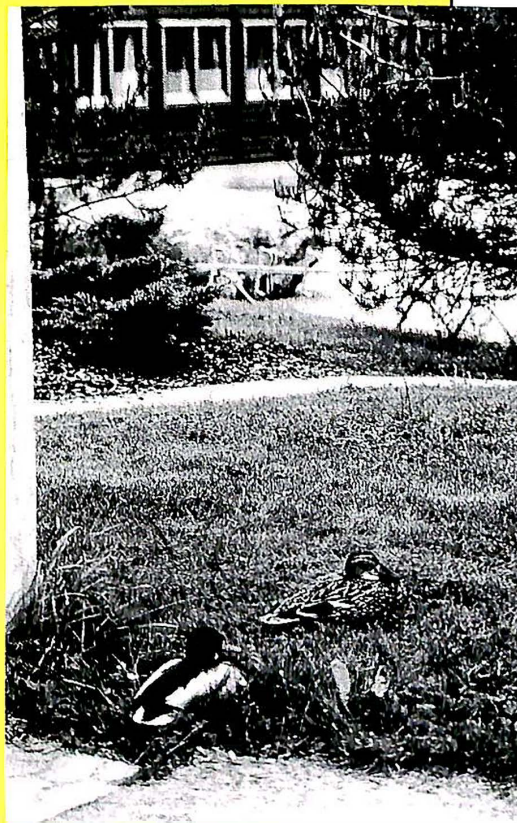
ikkje føre, og vil heller ikkje bli igangsett, får vi stadfesta ved planavdelinga midtre distrikt. Tvert om kan det bli aktuelt å fremja fredingsvedtak for å sikra plassen som anderereservat også i framtida. Planleggjarane reknar med positiv tilråding frå Naturvernforbundet Hordaland og Direktoratet for Naturforvaltning.

Det blir samstundes på det sterkaste understreka at ei forflytting av opphaldstad for dei to gjestane ikkje må tolkast negativt på kostnad av Statens vegvesen Hordaland. Ender er fri som fuglen. Vi er såleis ikkje garantert at opphaldet ved Spelhaugen 12 blir langvarig, eller at nett dette paret kjem att på same tua neste vår på denne tida.

Med føresetnadene for at så kan skje blir i alle fall no lagt til rette frå staten sin side.

God sommar!

grek



Andeparet fann seg godt til rette på plenen ved inngangsdøra til Vegkontoret. «Lønstien» i bakgrunnen. (Foto: Geir Brekke).

Målpassering på nordre innfartsåre

Statens vegvesen Hordaland er kommet i mål på nordre innfartsåre til Bergen. Med åpningen av samtlige 4 felt mellom Øvre Ervik og Vågsbotn 18. juni er den siste i en serie milepæler på dette anlegget blitt reist. Åpningen ble forsert takket være lån fra andre riksvegprosjekter i bergensområdet. Det gjenstår en del restarbeid utover høsten. Dette arbeidet blir fullført 8 år etter at arbeidet med nordre innfartsåre startet, i Helleveien og på Nygårdstangen.

AV GEIR BREKKE (tekst og foto)

Siste etappe av milliardanlegget Nygårdstangen—Vågsbotn, fullføring av 4 felt mellom Øvre Ervik og Vågsbotn, har en prislapp på 160 mill. kroner. Av dette har sørgående løp av Glaskartunnelen kostet 21 mill. kroner.

Hensyn til trafikkavvikling

— Arbeidet med den nordlige parsellen har gått greit, sier prosjektleder Arild Hegrenæs til Veg i Vest. Korridoren har delvis vært fri for trafikk. Men en del kryssing av eksisterende riksveg har gitt oss noen ekstra utfordringer. Målsettingen har hele tiden vært å drive anleggsvirksomheten med minst mulig hindringer for trafikkavviklingen. I kortere perioder har den gamle riksvegen blitt benyttet som omkjøringsveg i forbindelse med arbeidet i Glaskartunnelen.

Snille naboer

— Vegen deler et tett befolket område i

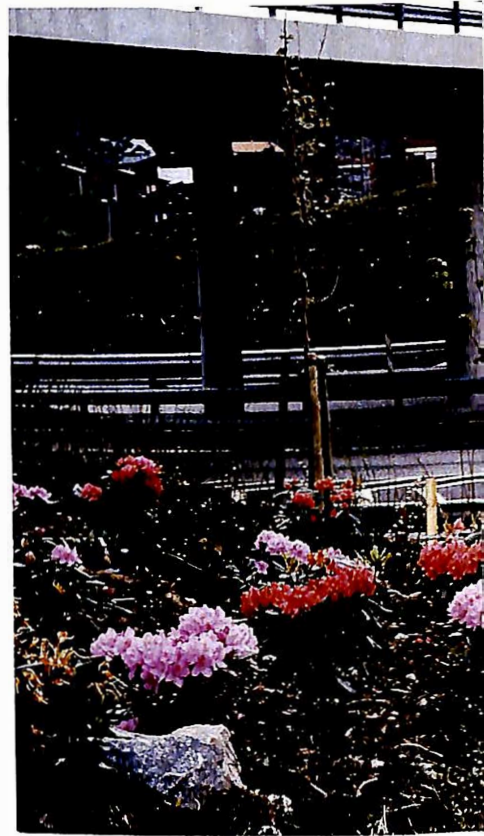
to. Hvordan har forholdet til naboene vært?

— I all hovedsak uten nevneverdige problemer. En 40 meter bred korridor har vært regulert til vegformål. Den gamle riksvegstrækningen fungerer nå som sekundærvegnett i bydelen, og krysser nyvegen med planskilte viadukter og gode av- og påkjøringer. Dessuten er det bygget nye lokalveger, blant annet i Heiane, nord for Nyborg. Gående og syklistenes interesser er også godt ivaretatt i Åsane, slik behovet vil være i et område med tett bosetting og et godt utbygget servicetilbud.

Blandet drift

— Hvordan har fordelingen vært mellom egendrift og entrepris på siste etappe av nordre innfartsåre?

— Glaskartunnelen er drevet i egenregi, og det samme gjelder det alt vesentlige av vegarbeidet. Men betongarbeidene er utført på entrepris. Det samme gjelder dekkearbeidene og el-



installasjoner i tunnelen. Et særtrekk ved parsellen er bruk av betongdekke på sørgående løp av Glaskartunnelen. Investeringen er større enn for asfaltdekke, men vi regner med lengre levetid, og dermed lavere vedlikeholdskostnad, noe avhengig av hvordan vi når fram med Vegvesenets kampanje for mindre bruk av piggdekk.

Omtrent 30 av Vegvesenets egne ansatte har vært i arbeid på siste parsellen av nordre innfartsåre.

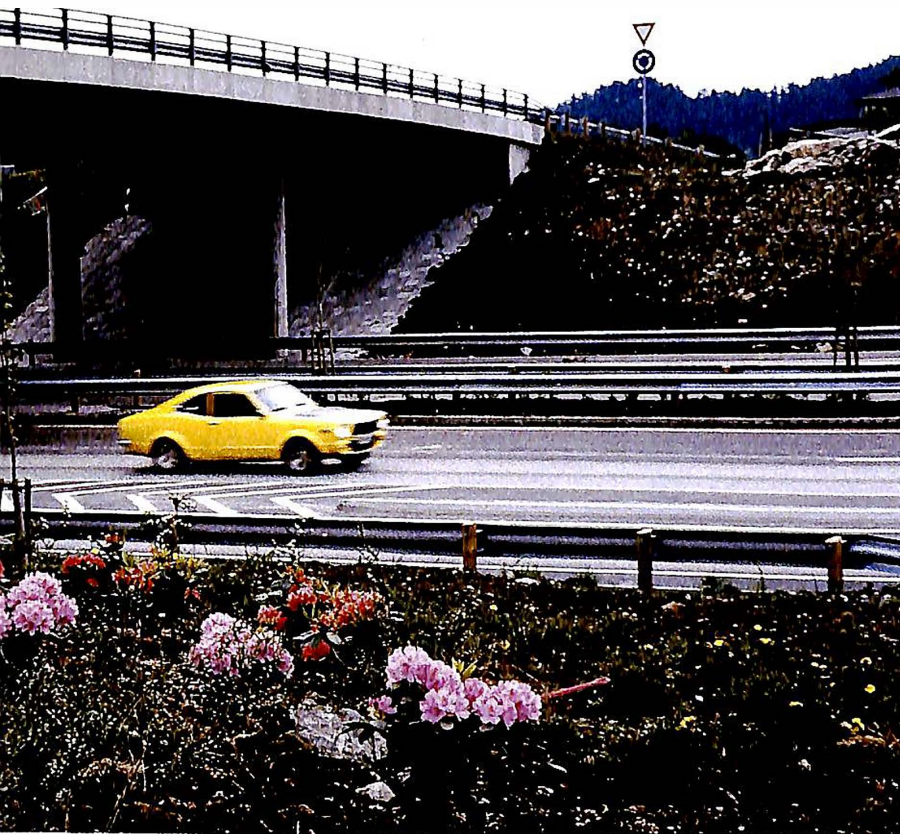
Høy standard

Firefeltstvegen mellom Nygårdstangen og Vågsbotn har fått en høy standard. Som en del av Kyststamvegen blir den absolutt representativ for velutviklet vegbygging. Hvert kjørefelt har en bredde på 3,5 meter. Vegskuldrene er på til sammen 7 meter, og midtfeltet på 3 m, slik at det totalt er 24 meter planert bredde.

— Vi har lagt stor vekt på at vegen også skal holde et godt estetisk nivå. Det er brukt atskillige millioner på beplantning og landskapspleie. Bare på strekningen Storbotn—Nyborg er det brukt 2 mill. til beplantning på ferdig utlagt jord. Det gjenstår gartnerarbeider mel-



Kontakten med naboene har vært den beste langs siste parsellen på nordre innfartsåre. Prosjektleder Arild Hegrenæs i samtale med ekteparet Anders og Aslaug Angeltveit i Heiane.



Sommeren er i ferd med å legge farge på beplantningen langs nordre innfartsåre.

rane—Klauvaneset, tilkomstvegen til Salhusbrua på bysiden. I første omgang er det ønskelig å få bygd 500 meter med gang- og sykkelveg og møteplasser langs den eksisterende Hordvikvegen, under forutsetning av at grunnspørsmålet blir løst. For øvrig er Statens vegvesen Hordaland klar til å ta fatt på den nye vegen mellom Langemyra og Klauvaneset i løpet av året. Veganlegget inkluderer blant annet en 800 meter lang tunnel, men oppstart på tunneldrivingen blir trolig ikke før i 1991–92 slik framdriften i dette prosjektet tegner til å bli i dag.

Høy samfunnsnytte

Noe av det siste som skjedde før åpningen av den parsellen, var at Vegdirektoratet sluttet seg til vedtaket om 90 km/t som fartsgrense. Dette gjelder mellom Øyjorden og Nyborg nordover, og sørøst fra Nyborg til gamle Eidsvågstunnelen.

— Nordre innfartsåre har vært en svært interessant oppgave, der vi hele tiden har sett hvor store gevinster samfunnet har fått av et bedre og mer sikkert vegnett mellom sentrum og nordre del av byen. Vi ser positive ringvirkninger for både sentrumsmiljøet og utviklingen i Åsane. Også for trafikken østvest, via Arnanipa, vil det nå være en bedre tilkomst til Bergen sentrum å velge nordre innfartsåre istedenfor E68, sier Arild Hegrænes til slutt.

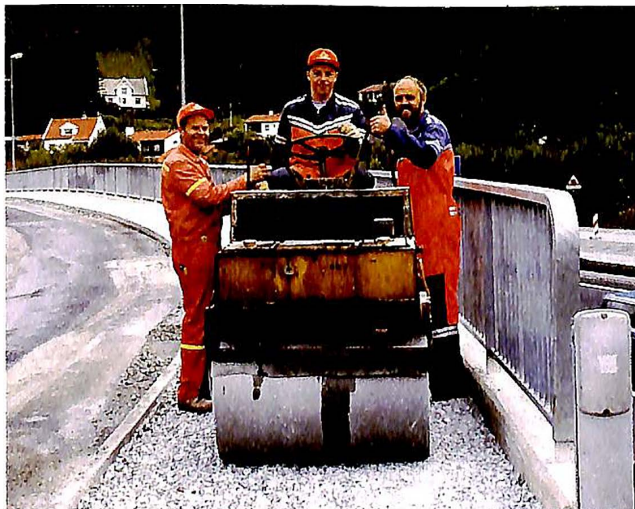
lom Nyborg og Vågsbotn. Om vi ikke rekker å fullføre dette til inneværende vekstsesong, skal det iallfall være like pent på den nordligste parsellen som på resten av nordre innfartsåre i løpet av 1991.

Videre nordover

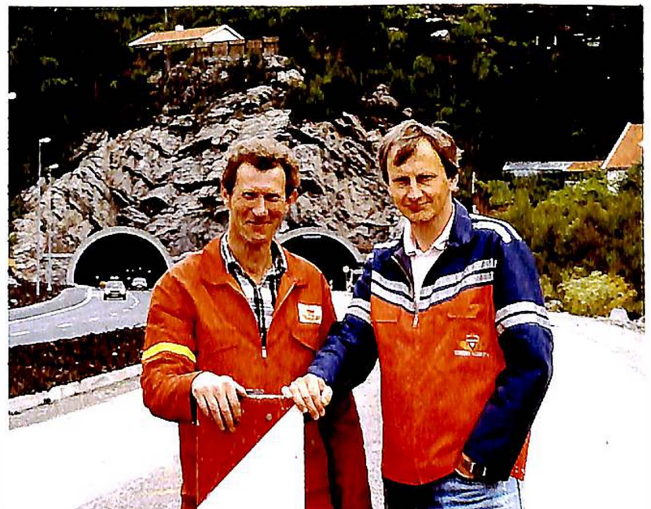
Firefeltsvegen får sin naturlige avslut-

ning ved rundkjøringen i Vågsbotn, der trafikken fordeler seg på Rv. 560 mot Arna og Rv. 14 mot Steinstø. Det foreligger i dag ikke noen konkrete planer for videre utbygging av Rv. 14 mot Steinstø.

Det som iallfall er klart, er at anleggsaktiviteten gradvis vil forflytte seg fra Hesthaugen—Vågsbotn til Langemy-

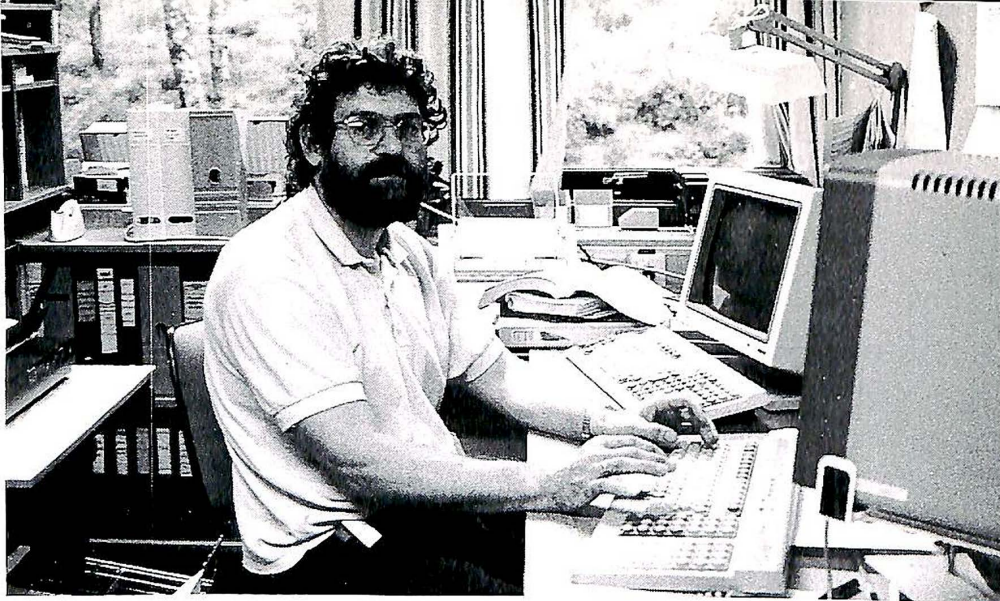


Selv om takten har vært høy under innspurten, har Vegvesenet ikke forsømt seg overfor lærlingene. Her er det Endre Stølås (bak rattet) som får veiledning av Johannes Tveit (t.v.) og Steinar Hordvik.



Truls Børtveit og Leiv Haugland har grunn til å være fornøyd med kvaliteten på nordre innfartsåre.

– Statens vegvesen Hordaland har bygt opp ei god plattform for bruk av datateknologi, skriv EDB-leiar Inge Alsaker i denne artikkelen.



Kvifor EDB?

AV INGE ALSAKER
OG MONICA HANSEN (foto)

Kvifor driv vi på med EDB, og kva nytte har vi av det? Motiva kan vere så mange:

- Avdi vi trur vi tener pengar/sparar tid på det.
- Avdi vi har fått beskjed om det (og då tør vi ikkje anna) endå det eigentleg er noko tull som seinkar arbeidet vårt.
- Avdi vi trur alle andre gjer det (og vi må jo passe på å ikkje bli «hekta av»).
- Avdi det er gøy (det er eit privilegium å ha det gøy på jobben).
- Avdi vi MÅ.

Eg skal ikkje påstå at vi alltid tener korkje tid eller pengar på det – i alle høve ikkje på kort sikt. Eg skal heller ikkje påstå at alle syns det er så forbaska gøy – for somme er det eit faktum at innføringa i EDB-verda er langt framme eit mareritt. Eg vil derimot skrive noke om kvifor vi MÅ.

Godt minne nok før

I oppveksten sin kjende bestefar min ein kar på Sandane i Nordfjord som handla med fisk, Elias heitte han. Kvar veke fekk han sendingar frå Måløy (ein 7–8 mil ut i fjorden) med fisk. Og ein gong i året kom fiskaren inn på Sandane og fekk oppgjer for sendingane. Det fekk han. Elias hadde gøymt kvart eit tal inne i hovudet sitt, dato og fiskeslag, vekt og pris. For dette var i 1890-åra, og han

Elias var ein eldre mann, han hadde aldri lært å lese og skrive.

Dette er hundre år sidan, og på den tida kunne ein samvitsfull og flink kar greie seg som analfabet. Alt tjuve år seinare ville ikkje Elias ha overlevd. Om han var ein ærleg sjel og ein arbeidsom og flink fagmann, ville det ikkje hjelpe han, utan å forstå parpirarbeid kunne ein ikkje drive butikk.

I 1875 satsa Bergen kommune 14.000 Speciedalar på almueskolen i Bergen. Det gjekk stort sett ut på å lære «ubemidla folks barn» det mest nødtørftige innan religion, lesing og skrivning.

I dagens pengeverdi tilsvarar dette noko slikt som 8–10 millionar kroner – ei utruleg sterk satsing i eit fattig samfunn på noko som på kort sikt vanskeleg kunne kallast matnyttig.

Men det var denne satsinga – som gjekk føre seg i heile landet – som ville gjort Elias arbeidslaus.

Kjem ikke utanom

Lat oss ta ei utgåve av Bergens Tidende – tilfeldig utplukka. Av 13 annonsar for «Skoler og undervisning» er 9 av dei for EDB-undervisning. Her ligg dei 14.000 Speciedalarane i dag – folk satsar! Mange brukar dyrebar fritid og eigne midlar for å skaffe seg ei rimeleg plattform innan EDB. I skuleverket inngår det som obligatorisk del av opplæringa.

I dag står det «Kjennskap til EDB en fordel» i stillingsannonsane. I morgon vil det ikkje stå det – det vil bli tatt for gitt – det er ingen som skriv «Lese- og skrivekunnskap er ein fordel» i dag!

Eg veit ikkje sikkert når «i morgon» er – kanskje om ti år, toppen om tjuve. Men eg er heilt sikker på at det kjem.

Og den dager er det ikkje nok å vere dyktig fagmann som snekkar eller anleggsingeniør. Har du ikkje ei grunnleggande EDB-forståing, er du UTE.

Det går an for flinke leiarar og fagfolk å gøyme seg ei stund bak dei som kan, men i lengda vil det ikkje halde, det er grenser for kor lenge du kan be andre om å lese for deg.

Verktøy og kompetanse

Og dette gjeld ikkje berre einskildpersonar. Det gjeld i minst like stor grad *bedriften*. Ikkje alt vi gjer innan EDB er rekningssvarande på kort sikt. Men på lengre sikt har vi ikkje noko val – alt er så samanvevd at skal vi hevde oss i framtida, må vi skaffe oss verktøyet og kompetansen *no*.

Til slutt nokre beroligande ord til dei med aller størst EDB-skrekk: Etter kvart som EDB'en overtek kvardagen vår, vert han òg enklare og enklare – meir og meir brukarvenleg. Stort sett er det berre eit spørsmål om å overvinne den verste fobien og kaste seg frampå.

Og som bedrift ligg vi godt an. Det er få stadar både innan det offentlege og innan konkurrerende entreprenørbedrifter dei er komne lenger. Vi er aktive både i nyskaping og utprøving i vegetaten (og feiler så det forsør av og til). Statens vegvesen Hordaland driv ei aktiv opplæring på nær sagt alle nivå, og oppmuntrar både økonomisk og elles til at folk skal skaffe seg større kompetanse sjølve.

Vi har mykje og godt utstyr og nyttar utstyret over eit svært bredt spekter.

I det heile: Forholda er lagt godt til rette og plattformar er bra. Det er opp til oss å følgje opp.



Tegning:
Jan-Ove Børhaug

Båtene våre

Båtene mine
hadde plass nok
i bekkelukken
under lauvkronene.

Men du
ber meg forsiktig
om å flytte bilen.
Så kan båten din
krysse i søledammen
langs rennesteinen.

Peder R. Tharaldsen



Tegning: Jan-Ove Børhaug

Via Raetia

Syd for San Bernadino
tråder som svever
lett i landskapet.

Knyttet sammen
nesten usynlig
uten skår i dalsiden
eller tunge fyllinger
over juvene.

I morgensolen
masker av spindelvev.
Broene på Via Raetia.

Peder R. Tharaldsen

Over 200 på motivasjonskurs.... *Forts. fra side 11*

dei skal nyttast til. Dessutan er det ofte dårlege motorar i bukkane, som gjev for mykje eksos.

Under drivinga av Fløysjellstunnelane var det gjort freistnader på å få til forbetringar av rensebukkane, utan at ein lukkast. No vil vi ta dette arbeidet opp att, sa Elvøy, som fekk ein god del merknader til dette i dei gruppesvara som deltakarane på kursa la fram. Han lovde at utforming av nye tiltak på dette feltet skal gjennomførast i nær kontakt med tunnelarbeidarane.

På bakgrunn av ulukka ved Flåten-tunnelen, der boltane svikta, er det i gang eit forsøk med ulike boltetypar ved tunnelseksjonen. Siktemålet er også her å koma fram til ei tryggare løysing.

Registrering svært viktig

På kursa var det elles sterkt understreka frå vernetjenesta at ein treng hjelp av

alle til registrering av tilløp til ulukker. Nestenulukker er viktig å få registrert. Det er ingen grunn til å kvi seg for å melda frå om dette. Det er berre fråver-sulukker som blir statistikkført, sa verneleiar Bjørn Langedal.

Gruppearbeidet resulterte i konkrete råd om forbetringar på ulike felt. Vernebrillene må bli betre. Det var dessutan fleire som meinte at vernestøvlane er for tunge og klumpete. Det var vist til at det er råd å skaffe støvlar som ikkje blir glatte av olje o.l.

Bruk av hørselvern er viktig, men på arbeidsplassar ved trafikkert veg kan dette og ha negativ verknad for tryggleiken. Det var elles sagt at ein skal vera streng med stenging av anleggsområde ved trafikkert veg, av omsyn til tryggleiken til vegarbeidarane.

Stikkontakt på tunnelplattformene kan gje redusert utlegging av strau-

kablar, og såleis minska faren for snubling, var eit anna av dei mange konkrete råda leinga fekk med seg frå motivasjonskursane.

Omtanke

Det er iallfall eit stort engasjement blant alle dei over 200 deltakarane for å oppnå målsettinga i handlingsplanen for betre tryggleik. Med slikt god motivasjon skulle grunnlaget vera til stades for å skapa tryggare arbeidsplassar i vegarbeidsdrifta i Hordaland.

— Omtanke er nøkkelordet, seier anleggsjef Bengt Drageset. Når arbeidet blir utført av medarbeidarar med omtanke for seg sjølv, kollegene og arbeidsplassen, skal vi i samarbeid oppnå måla vi har sett oss om tryggare arbeidsmiljø. Omtanke er og viktig for den kvalitet vi skal leggja i arbeidet vi utfører, seier Drageset.



Fire glade nordlendingar nyter synfaringspausen i Ulvik. Frå venstre: Finn Rønning, Jorid Wold, Brit Zahl og Harald Thorbergsen.

Dialog med Nordland om arbeidsmiljø

AV GEIR BREKKE OG
ASTRID OTTESEN (FOTO)

Verne og helsetenesta og arbeidsmiljøutvalet i Statens vegvesen Hordaland har den siste tida innleia eit samarbeid med kolleger i Nordland. AMU i Hordaland var sist haust på vitjing til Vesterålen og Bodø, medan ein delegasjon frå Nordland nyleg var på gjensitt til Hordaland. Dei to fylka har mykje felles, ikkje minst i vegvesensansheng, og samarbeidet har så langt vore til utbyte for båe partar.

Hordaland ligg i fremste rekkje når det gjeld drift av treningsverkstader. Nordland kan på sin side syna til gode resultat av tryggingførebyggjande tiltak, med gunstigulukkesstatistikk og kon-

krete planar om innføring av intern kontroll på dette feltet. Delegering av arbeidsgjeveransvar til anleggsleiar, vegmeister, stasjonsjef m.fl. er òg gjennomført i Nordland. Statens vegvesen Nordland haustar røymsler på dette feltet, som ikkje minst kan koma Hordaland til gode.

AMU som motivasjonsskjelde

På fellesmøta mellom dei to arbeidsmiljøutvala blir det utveksla erfaringar frå dei respektive fylka. Under siste samlinga tok AMU-formann i Hordaland, driftsjef Jann B. Jensen mellom anna for seg arbeidsmåten til utvalet. Han måtte erkjenne at AMU i Hordaland ikkje alltid hadde hatt eit like godt rykte ute i drifta. Særleg var synfaringane ofte dårleg planlagt og førebudd. Det heile verka nokså tilfeldig, medlemmane var ikkje kledde til opphald i anleggsområde.

Noko måtte gjerast, og det er gjort. No er synfaringane meir strukturert. Samlingane ber preg av motivasjonsmøte, vi set søkelys på enkeltsaker, og konsentrerer oss om problemområde. Det blir gjeve aktiv informasjon om resultat som oppnådde i arbeidsmiljøarbeidet, og det same om mål vi set oss.

AMU-ambassadørar i kvardagen

Vedlikehaldsjef Øivind Søvik er nyvald medlem av arbeidsmiljøutvalet i Hordaland. Han meinte medlemskapen i AMU også bør prega den återferda vi har i vårt daglege virke.

– Kvifor kan vi ikkje profilera oss med eit eige jakkemerke for AMU?

Vi bør iallfall vera på vakt, og peika på arbeidsmiljøomsyn i det daglege arbeidet i Vegvesenet.

Han fekk støtte av dette av hovudverneombud Konrad Ulvatn, som ville ha høve til å minna om utsegna seinare.

Kollegaen hans i Nordland, Arvid Øygård, meiner det er viktig at arbeidsmiljøutvalet skapar ein positiv profil, og ikkje berre blir vurdert som eit overvåkingsprogram.

Produktivitetssjag

Produktivitetssjag er farleg, konkluderte Jensen etter ein runde om dette emnet, der Bengt Drageset, Hordaland og Karl Melby, Nordland delte på innleiinga. Jag må erstattast av systematisk arbeid.

Drageset gjekk gjennom utviklinga i anleggsdrifta, med meir konsentrert innsats, krav til raskare fullføring, bruk av delentreprise og krav til fleksibilitet. Med innføring av målstyring på toppen av dette er det trekt opp rammevilkår for drifta som er konkurranseretta.

Drageset trekte fram nokre av svara frå motivasjonskursa for anleggsavdelinga i Hordaland (sjå eigen reportasje i dette nr.). Sjølv om døma ikkje var representative var det medarbeidarar som oppfatta det slik at tunneldrifta var særleg prestisjerikt og krevjande, noko som kan føra til ekstra produktivitetssjag.

Anleggsjef Bengt Drageset konkluderte med at ein må sikta mot å nå produksjonsmåla samstundes som ulukkestaten blir redusert. Omsyn til tryggleik må arbeidast inn i produksjonsplanane.

Karl Melby kunne visa til gunstige ulukkestaten frå Nordland. Haldningskappende arbeid mellom leiing og tilsette er sentralt. Høg tryggleik fremjar produktivitet.

Intern kontroll

Ass. vegsjef Kåre Rønning gjekk igjennom det arbeidet som Nordland har gjort for innføring av intern kontroll. Kontrollen med arbeidsmiljøet blir i større grad ei oppgave for verksemdene. Det vil frå arbeidstilsynet bli krevd dokumentasjon av standarden på arbeidsmiljøet. Tilsynet vil gjera stikkprøver, med tilbakemelding om verksemda fyller krava som gjeld for tryggleik- og vernearbeid.

Rønning skisserte eit opplegg for dokumentasjon, som er utarbeidd av eit utval på tvers av avdelinggrensene i Statens vegvesen Nordland. Dei aktuelle avdelingane har seinare følgd dette opp med sine respektive utval.

I Hordaland førebur ein denne saka til diskusjon. Det er eit omfattande arbeid, slo Jann B. Jensen fast.

Betre samordning

Hovudverneombod Konrad Ulvatn måtte vedgå at Hordaland har gjort for

Forts. side 23



Sideutleggaren i aksjon med legging av fresemasse i grøfta langs E68 i Haldal.

Gode røynsler med eigenprodusert sideutleggar

Ved Rådal vegsentral har dei m.a. nytta vinteren til å konstruera den første sideutleggaren i Statens vegvesen. Ein eldre konvensjonell dekkutleggar er bygd om, med sikte på utlegging ved sidan av køyrebana. Maskinen har vært i bruk både på nyanlegg og i vedlikehaldet. Sjølv dei mest skeptiske må no vedgå at sideutleggaren gjer god nytte for seg.

AV GEIR BREKKE (tekst og foto)

Det var dekkeseksjonen i Statens vegvesen Hordaland som sa seg interessert i ein sideutleggar, ikkje minst til gjenbruk av oppfreste dekkematerialer. Vi er svært nøgd med den måten maskinavdelinga har løyst oppgåva på, seier seksjonsleiar Torgeir Eidsnes til Veg i Vest.

I bruk over heile fylket

Som ein lekk i trafikkretta vedlikehald blir grøfter langs vegnettet jamna ut, for å unngå trafikkfårlege asfaltkantar. Her får ein god bruk for overskotsmasse etter fresing, i samband med legging av ny asfalt.

Den nye sideutleggaren høver godt til føremålet. Veg i Vest fylgde utleggaren i aksjon langs E68 Midtun-Grimen, der fresemassen blei lagt med milimeterpresisjon i grøftekantane opp til asfaltkanten. Bak på maskina er det montert ein kost som feier vekk det som måtte hamna på asfalten. Maskinen er lett å køyra, seier sjåføren, John B. Trengereid.

Utlegging har pågått på fleire riksgrestrekningar i Bergen, og blir gjort på nattestider for å hindra trafikken i minst mogleg grad. R2 har òg nytta sideutleggaren på Sotra. I løpet av sesongen skal maskina gjera nytte for

seg i samtlege vegmeisterområde i Hordaland.

Maskina bør også vera høveleg til utlegging av «grøftepukk» i samband med nyanlegg. Den har m.a. vore i bruk til sluttarbeid på grøfter på delar av nordre innfartsåre til Bergen.

Betongutlegging i Glaskartunnelen

Den nye sideutleggaren gjorde sin debut i tenesta for avleggsavdelinga i den nye Glaskartunnelen. Betongdekket er lagt på entreprise, men kantane måtte det spesialreidskap til.

— Vi har prøvd ulike metodar for legging av betongkantar på Fløyfjellstunnelane og nye Eidsvågtunnelen. Men det beste vi har nytta så langt er vår eigen sideutleggar, seier oppsynsmann Svein Åge Svendheim til Veg i Vest. Han nemner spesielt at maskina arbeider hurtig. Ei ønskeleg justering til neste jobb måtte vera høve til å vibrera betongen.

Også oppsynsmann Bjarte Mjelstad ved Hop vegstasjon er godt nøgd med den nytten R2 har hatt av sideutleggaren.

Rådal vegsentral har elles hatt pågang frå andre fylke, som er interessert i det nye produktet. M.a. har Statens vegvesen Telemark tankar om å kopiera ideen.

Nødvendig og tenleg styringsverktøy

AV GEIR BREKKE

Ein revidert personalplan for drifta blir no lagt fram for drøfting mellom partane i Statens vegvesen Hordaland. Planen byggjer på arbeidet som var gjort for førre vegplanperiode. Sjølv om ikkje alle føresetnadene slo til for denne planen, har vi gode røynsler med bruk av personalplanen. Den er eit nødvendig og tenleg styringsverktøy, seier driftsjef Jann B. Jensen til Veg i Vest.

— Er det vanskeleg å treffa med planen så lenge det knyter seg uvisse kring føresetnadene?

— Når store vegprosjekt blir sette ut i tid fører dette til at plantala blir endra. Vi såg det tydeleg i førre vegplanperiode, med utsetting av Salhus- og Askøybru-prosjektet, samt store reduksjonar på statsbudsjettet, i høve til vegplanramma.

Fleksibilitet viktig

Elles er det vesentleg å få justert dei sentrale rammevilkåra også når det gjeld bruk av stillingsheimlar, og fastsetting av lønsnivå. Her ser vi trong for meir fleksibilitet, med det mål å oppnå høgare kompetanse på alle nivå i drifta.

Heldigvis skjer det alt visse positive ting på dette området. Vi har no høve til å gje dugande medarbeidarar løn under utdanning. Vi har t.d. vegarbeidarar som tek fagskule, med full løn. Hospitering på ingeniørhøgskule for oppsyn er eit anna aktuelt døme.

Oppsynsfunksjonen vil gradvis endra seg, og ei kompetanseoppbygging mot ingeniørstillingar vil her kunne bli aktuelt. Då er det ein føresetnad at vi får ei oppmjuking av reglane for stillingsheimlane i drifta.

— Kva andre problemstillingar har stått sentralt i arbeidet med personalplanen?



Personalplanen for drifta er klar til drøfting med dei tilsette sine organisasjonar.

(Arkivfoto: Erling Grønsdal).

— Rekruttering er viktig. Vi går inn for at det skal takast inn 20 lærlingar årleg. Det skal ikkje stikkast under stol at det på dette punktet har vore ein del diskusjon om realismen i talet, som i førre planen var sett til eit årleg inntak på 18.

Det er iallfall eit mål at halvparten av dei 20 skal takast inn i drifta etter fullført læretid.

Bemanningsauke på engasjement

— Storprosjekta i Hordaland vil vel påverka personalplanen i høg grad?

— Stor aktivitet set sine personalmessige krav. Samstundes er det ein konsentrasjon av fleire, store vegprosjekt i perioden, og ein reduksjon i aktiviteten etter at prosjekta er fullførte. Det gjer at vi er varsame med å auka den faste bemanninga, sjølv om det frå organisasjonshald har vore fremja ønske om ein auke på felt der Vegvesenet er konkurransedyktige.

I drifta gjeld dette anleggsavdelinga, der vi ventar ein nedgang i talet på fast

tilsette vegarbeidarar frå 232 tilsette i år til 199 i 1993. Samstundes vil det frå 1992 venteleg bli aktuelt å engasjera godt over 100 arbeidarar på tids- og stedsavgrensa arbeidsoppgåver.

Nyttig prosess

Her er vi igjen avhengig av at dei store prosjekta kjem i «rute» for at tala skal vera realistiske. Men uansett er prosessen med utarbeiding av personalplan svært nyttig for drifta, på same vis som den heilt sikkert har sin verdi for vegkontoret, som òg har vore igjennom denne prosessen det siste året. Ei samkøyring av planane er gjennomført, og vi har kome fram til ein prosedyre som sikrar medverknad frå dei involverte. Dette er med og sikrar at personalplanen blir det styringsinstrument den er meint å vera, seier driftsjef Jann B. Jensen, som no tek tre månaders permisjon frå Statens vegvesen Hordaland, for å følgja Forsvarets høgskule. Anleggsjef Bengt Drageset fungerer som driftsjef i denne perioden.



Nesten 60% av alle ledninger i Sverige var tette av slam og vegetasjon etter 2 år. Er situasjonen bedre her på berget?
(Arkivfoto: Tor-Arne Thorsen).

Mye å hente på god drenering

AV KARL PHARO

Tidligere i år var representanter for flere avdelinger ved Statens vegvesen Hordaland på NIF-kurs i drenering på Gol. Flere gode tanker og ideer kom frem, og de kan med fordel deles med andre.

Drenering som fag er for lite utviklet og anerkjent. Det læres ikke i klasserommet, men kommer med erfaring. En god dreneringsplan lages ikke inne med computer fra et digitalkart. Man må ut i terrenget, helst i øsregn og vårløsning, for å kartlegge de naturlige drensssystemene. Her har vi ideelle forhold.

Det er hovedsakelig overvattnet som må kanaliseres. Mange faktorer spiller inn, nedbørsstatistikk, grunnforhold, lokale forhold, bygg- og driftsplaner, drensssystemer, fremtidig arealbruk, etc., dvs. det egner seg godt for en prosjektgruppe.

Planene bør være ferdig så tidlig at de kommer med i skjønnsforhandlingene. Det er viktig at planene omfatter både

vegbyggingsområdet og tilstøtende terreng. Blir terreng- og samlegrøfter planlagt og utført før anleggstart kan store utgifter og forsinkelser unngås.

Den absolutt dårligste form for dreneringsplanlegging er å overlate dette til driften mens veien bygges.

Dette skjer selvfølgelig bare rent unntaksvis i Hordaland.

To milliarder i Norge

For vegplanperioden 1990–93 vil det på landsbasis anslagsvis gå 2 milliarder kroner til drift og bygging av drens-systemer. Tar vi med kommunale og andre veier, kan beløpet dobles. I tillegg kommer 1,5–2 milliarder i skader som direkte kan refereres til mangelfull drenering, så vi snakker penger. Svenskene fant etter en undersøkelse ut at bortimot 60% av alle over 2 år gamle ledninger var tettet til av slam, vegetasjon etc. Er situasjonen i vårt fylke bedre?

God drenering trenger godt vedlikehold. Småras ned i grøftene må fjernes hurtigst mulig. Såret repareres enklest med å laste ned fiberduk med brukbar

stein eller kult. Stein og fjellnabber som hindrer flyten i grøftene, bør fjernes. Vannet må vekk hurtigst mulig. Bæreevnen reduseres med omkring 80% når vannet står oppunder asfalten. For å unngå erosjon i bratte grøfter er bygging av terskler effektivt.

Grunnforholdene viktig

Enkelte fylker har årlig inspeksjon av sine drensledninger for å fjerne alt som kan stenge og fange snø og is, og dermed blokkere passasjen i teleløsnin-
(e).

Et interessant opplegg i Telemark er å utføre opprusting av en strekning over 2 år. Drenering utføres første året, resultatet observeres, og så kommer dekkelegging året etter. Drenering er avhengig av grunnforholdene, og lab. burde komme naturlig inn i prosjektarbeidet med drenering, erosjonsbeskyttelse og utbedring.

Er du interessert i drenering, er en tur langs våre vestlandsveier i vinterregnet som å komme inn i sultanens harem, mulighetene til innsats er uten grenser.

Gyngande transport i Samnanger



Fylkesveg 134 mellom Kvitingen og Frøland i Samnanger er godkjent for 10 tons aksellast og 12,4 meter vogntog-lengde. Vegen fekk verkeleg prøvd seg då ein 51,5 tonn tung trafo skulle flyttast frå Kvitingen til Frøland kraftstasjon. Totalvekta på transporten var 92,5 tonn og lengda 22 meter. Den 14 km lange turen tok heile 8 timar. I svingen ved Tverrelva bru kom transporten i skikkeleg knipe, med eksploderte dekk og skade på mur og vegdekke som resultat.

Toppen av trafoen strakk seg 6–7 meter over vegbana, noko som gjorde transporten svært ustødig. Mykje tre og buskar måtte ryddast vekk før det blei plass til spesialtransporten på vegen. Også leidningar måtte takast ned.

Ved Tverrelva bru sto tilhengaren og gynga då den måtte opp på murkanten for å koma igjennom svingen. Problem blei det òg ved Langeland, der ein ny mur blei pressa ut.

Tilhengarhjula måtte oppå vegmuren for at spesialtransporten skulle koma gjennom svingen ved Tverrelva bru, mellom Kvitingen og Frøland. (Foto: Terje Totland).



Fra veg til bane...

... er blitt et populært slagord det siste halvåret. Også her bør ord følges av handling, noe en bilfører på E68 ved Espeland ga klart uttrykk for her om dagen. (Foto: Geir Brekke).



Dugnadsgjengen tok ein kort pause til ære for fotografen. Sitjande til venstre forskalingssjef Jan Ove Aarseth. Ståande frå venstre: Kjell Myre, Arnfinn Instebø, Sindre Lillebø, Øyvind Dahle, Bengt Drageset, Jann B. Jensen, Kjell Hasselgren og Egil T. Pedersen.

Dugnadsglede for barnehagen

Heile 280 søkjarar til dei 7 stillingane

AV GEIR BREKKE OG
JAN OLAV SKOGLAND (foto)

Stormyra barnehage er komen på plass, og opninga skjer etter planen 1. september. Grunnarbeidet var lagt i dei aller beste hender då leiargruppa og byggenemnda slo seg saman om ein kraftfull dugnad på støypejobben. Det er stor interesse mellom dei tilsette i Statens vegvesen Hordaland for å få plass i Stormyra barnehage. Interesse for å få arbeid er endå større. Heile 280 har søkt på dei til saman 7 stillingane, opplyser leiar i «Barnevegen stiftelse», Sindre Lillebø, til Veg i Vest.

Etter at fundamentet var støypt har bygging av dei ferdige trekonstruksjonane pågått hos leverandøren. Desse kom på plass midtvegs i juni. Dei 3 førskulelærarane skal tilsetjast frå 1. august. Det

gjeld styrar og to førskulelærarar, der det melde seg til saman 51 søkjarar. Til dei to utlyste assistentstillingane har det meldt seg 160 søkjarar, medan kring 70 har søkt på dei to praktikantstillingane som blir oppretta i barnehagen til vegvesentilsette.

Taksten for plass i barnehagen blir 2.210 kroner. Det vil bli søskenmoderasjon for dei familiane som har fleire plassar. Stormyra barnehage får plass til 27 barn, delt på to avdelingar.

Totalkostnaden for barnehagen er på 2,3 mill. kroner. Huset er på 264 kvm.



Driftsjeflaget fann snøgt ein god rytme i massetransporten.

Resepsjon og sentralbord — nøkkelpersonell i etaten



Vegvesenets ansikt og stemme — resepsjons- og sentralbordet på Vegkontoret.

AV VIVIAN HOFF OG
MONICA HANSEN (foto)

Sentralbordet og resepsjonen er dem publikum først møter når de tar kontakt med oss, både pr. telefon og fysisk. Jeg vil si det slik at vi er etatens nøkkelpersonell.

Hovedmålet vårt er å gi publikum en effektiv og best mulig service. Vi er det leddet i organisasjonen vår som skal sørge for at både det publikum som ringer inn, og de som oppsøker oss, får den service de har krav på. For å kunne yte denne service er vi fullstendig avhengig av til enhver tid å ha oppdaterte og gode kunnskaper om Vegvesenet.

Oppgavedeling

Et sentralbord blir ofte forbundet med en gruppe «masende kvinnfolk», som kun sitter og tar telefoner. Men vi har en litt annen funksjon.

I og med at vi er en stor etat og har svært mange telefonhenvendelser, har vi valgt å dele inn våre arbeidsoppgaver i to kategorier. Dette begynte vi med etter ombyggingen høsten 1989.

Det er to som besvarer alle inngående

samtaler og formidler disse videre, og en som sitter i informasjonsskranken.

Disse oppgavene går på omgang, slik at alle hver dag får god variasjon i sitt arbeid.

Registrering og utlån

Den som sitter i informasjonsskranken er den som har det mest varierende arbeidet.

Denne tar seg av registreringen av alle fravær, bestilling av møterom, utlån av bil/buss og utlån/bestilling av fergekort.

Det er òg her du skal ringe om du vil gi beskjed eller ha svar på dine spørsmål.

Det er veldig viktig at alle husker på å bruke informasjonstelefonen til dette, og *ikke* belaster sentralbordet ved å ringe 9, slik at de til stadighet blir heftet.

Vi tar oss òg av alle besøkende og sørger for å vise dem til møterom eller til rette vedkommende.

Vi tar oss av vareleveranser og beskjeder som kommer inn, og formidler disse videre.

Det er også vi som lager Presserunden og sørger for utsendelse av denne.

Vi i resepsjonen er ansvarlig for møterom A og Hemsens. Mangler noe på disse, så meld fra til oss, slik at dette kan bli ordnet.

Har du feil på telefonen/telefonapparatet, så kontakt skranken, vi ordner dette.

Vi sørger òg for å være å jour med alle anbud/tilbud, slik at vi vet hvem som har med disse å gjøre.

Ellers prøver vi å være behjelpelige utover våre daglige oppgaver. Men kun så lenge det *ikke* går på bekostning av vårt eget arbeid eller vår service til publikum.

Som dere sikkert nå skjønner, er vi noe mer enn en gruppe «masende kvinnfolk» som bare tar telefoner.

TESS

Høsten 1989 tok vi i bruk TESS-systemet — et databasert informasjons- og henvisningssystem. Dette er et fantastisk effektivt hjelpemiddel for oss. Vi har lagt inn data med navn på alle ansatte, deres hovedarbeidsoppgaver, intern telefon osv.

Vi kan søke på navn, og hvis publikum spør etter en person som utfører en bestemt oppgave, eller arbeider på en bestemt avdeling/seksjon, kan vi også søke på dette.

Videre registrerer vi alle fravær på TESS, slik at vi raskt kan fortelle om vedkommende er til stede eller når vedkommende er tilbake.

Telefonoverslag

For en del ansatte har vi lagt inn alternative telefonnummer. Dette virker slik at ved fravær vil telefonene blir formidlet til den som er registrert som alternativ.

Alle beskjeder blir også registrert på TESS, og disse blir automatisk skrevet ut og formidlet når vedkommende er tilbake.

Alle opplysninger i dette registeret er søkbare. Det betyr at vi ved enkle tastetrykk kan få alle opplysninger frem på skjermen, og dermed ekspedere samtalen raskere.

Vi har også registrert alle som arbeider deltids, og vi har registrert en del faste møter, som EDB-møter, personalmøter, stabsmøter osv. Deltakerne på disse faste møtene blir automatisk fraværregistrert når møtene finner sted.

Full utnyttelse av TESS vil være et fantastisk hjelpemiddel – både for oss og for våre kolleger.

Men det krever selvfølgelig at det til enhver tid er de riktige opplysninger som er registrert på systemet.

Vi arbeider for tiden med å lage best mulig rutiner for ajourhold – men her er vi helt avhengig av et godt samarbeid med avdelingene. Kanskje det er noen her som har noe å bidra med?

Samarbeid en forutsetning

I juni 1989 fikk vi også nytt sentralbord med endel flere tjenestemuligheter. Bl.a. viderekobling ved ikke svar. Det vil si at vi kan få programmert en del telefoner slik at når de ikke blir besvart innen 3 ringesignal, vil de automatisk gå videre til en annen telefon.

På kontorer med to eller flere telefoner kan en oppringing besvares fra alle telefonene.

Vi kan også arrangere telefonkonferanser for inntil 6 personer.

Kø- og fordelingsordner til opplysningstelefonen til biltilsynet er tatt i bruk.

Vi kan dermed ekspedere de andre telefonene raskere.

Men hverken vi alene eller alle tekniske hjelpemidler kan gi den service publikum har krav på. Vi er helt avhengig av et godt samarbeid med alle avdelingene.

Vi arbeider mye med samarbeidet oss i mellom i resepsjonen, og vi har oppnådd mye av det vi har satt oss som mål. Vi merker en positiv holdning fra veldig mange av våre kolleger, noe som igjen er med på å hjelpe oss å nå våre mål – nemlig god publikumsbehandling og service til alle – både publikum og til våre kolleger, ikke minst!

På Vegkanten



Terje Totland, Frøylandsdal

Ein eldre gardbrukar gjekk fredeleg langs E68 med hunden i band og eit gevær under armen. Ein bergensar kom køyrande framom i stor fart, køyvde over hunden og drepte han. Sjøføren var heilt frå seg då han steig ut av bilen:

– Jeg er virkelig lei meg for hunden. Er det i orden med en erstatning på tusen kroner?

Jaudå, det tykte bonden var greit.

– Men jakten din ble vel også ødelagt – jeg gir deg 500 for det også, sa bergenseren, og bladde opp.

Bonden tok glad imot oppgjøret. Då bergenseren hadde starta opp doninga og skulle rulla vidare, spurte han:

– Hva skulle du forresten jakte på nå på denne tiden av året?

– Eg skulle ikkje på jakt, svarte gardbrukaren. Eg skulle berre ut for å skyta hunden, sidan han er blitt så reint for gamal og skrøpeleg . . .



Totland utfordrar Kirsten Kårbø, Søfteland.

Dialog med Nordland.... Forts. fra side 17

lite med samordning av vernetiltaka på arbeidsplassar der Vegvesenet har entreprenørar i kombinasjon med eiga drift.

På kvar arbeidsplass bør det vera inngått ein skriftleg avtale om kven som har ansvaret for samordning.

Alle på den aktuelle arbeidsplassen må bli informert om kven som sit med samordningsansvaret, og kva dette fører med seg av plikter. Verneombodet må informerast særskilt.

På fellesmøtet med Nordland var det elles òg sett av tid til gjennomgang av helsefaglege spørsmål. På reisa i fylket fekk nordlendingane sjå fleire anleggs-

plassar, og vitja dessutan alle dei 3 treningsverkstadene.

Pådrivarrolle

Samarbeidet har innleia ein nærmare kontakt mellom vernetenesta og leinga i arbeidsmiljøutvala i dei to fylka, til sams nytte for Vegvesenet i både Hordaland og Nordland.

For to store vegfylke er eit slikt samarbeid nyttig, også med tanke på at direktoratet ikkje er særleg utbygt på vernesida. Dei to fylka har kvar for seg såleis ambisjonar om å vera pådrivarar innan verne- og helsetenesta.

VEGDIREKTORATET
BIBLIOTEKET
PB 6390 ETTERSTAD
0604 OSLO 6

MASSEKORSBÅND

RETURADRESSE:
Statens Vegvesen
Hordaland vegkontor
Postboks 3645
5033 Fyllingsdalen

