

Veg i Vest



BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I HORDALAND



VEGDIREKT
25. MAI 1979

Veg i Vest

Nr. 1 1979. Arg. 3

Redaktør:
Ragnhild Øverland
Arnesen

Redaksjonsråd:
Josef Martinsen
Per S. Myhren
Bjørn Langedal
Konrad Ulvatn
Asbjørn Berge
Carlo Jacobsen

Opplag: 2 000

Forsidebilde:
Den gamle
kommunevegen fra
Hosanger til Fitje,
her svingane opp
Kossdalskaret.
Foto: Olav
Bjørkum, Gula
Tidend

Lay-out, trykk
og distribusjon:
Bergens Tidende/
J. W. Eide,
Bergen.

INNHOOLD:

	Side
På ny frisk	3
Retningslinjer for bedriftsavisene	4
Vegsjefen har ordet	5
Hovedtillitsmannens 3 minutter	6
Nybygget i Fyllingsdalen	8
Nye namn i nye stillingar	11
Vi gratulerer	14
Vinteren 1978/79 i et nøtteskall	15
Bevilgninger i 1979	17
Nye rapporteringsrutiner	20
Ordet fritt	22
«Ny i vegvesenet»	22
POU — hva er nå egentlig det?	23
På talefot med biltilsynssjefen	24
Gløtt fra biltilsynet	27
Rullering av Norsk Vegplan 1982—89	29
Stor glede over ny veg i Vikanes	30
Kontordag	31
Søndre innfartsåre	32
Skilting og oppmerking i marken	35
Opplæringsutvalget	36
Vegvesenet bevarer gamal veg	38
Velferdsmidlane	39
Arbeidsmiljøspalten	41
Arbeidsplassundersøkelse	42
AMU-synfaring	44
Sport	46

På ny frisk

Det er gått ei tid sidan førre nummeret av «Veg i Vest» var å finne i postkassene til alle tilsette i vegvesenet i Hordaland. Bladet har vore etterspurt og etterlyst i tida som er gått, noko som tyder på at «Veg i Vest» er eit populært innslag i vegfolks kvardag. Ikkje alle har vore klar over at planane om eit nytt nummer av bladet har teke form i månadene etter nyttår, men her er vi altså med ei ny utgåve — endeleg.

Bladet har gjennomgått ei lita moderniseringsprosess og har fått ein fargeklatt her og der, litt anna skrift og ein del andre, mindre endringar. Vi vonar det fell i smak.

Bedriftsavisa vår har òg fått ny redaktør sidan sist. Redaktøren er identisk med den nye informasjonskonsulenten ved vegkontoret, Ragnhild Øverland Arnesen. Når ho har fått denne oppgåva, har det mellom anna samband med at bedriftsavisa er ein viktig del av informasjonen og kommunikasjonen internt i vegvesenet. Her har alle sjansen til å komme til orde. Som ein vil kunne lese ein annan stad i avisa, har bedriftsavisene i vegvesenet mellom anna som mål å fortelje kva som skjer innan etaten. Det krev stadig medverknad frå alle ansatte, anten det no gjeld stoff og bilete eller idéar og framlegg til emner det kan vera rett å ta opp her.

Ros eller ris er vi alltid åpne for, likeins framlegg til endringar, slik at bladet kan bli endå betre.

Nå er det ikkje nok at *eitt* menneske åleine trekkjer i alle trådar for å sy saman eit bedriftsblad. Til hjelp i dette arbeidet har redaktøren eit redaksjonsråd, som er sett saman av desse:

Vegsjef Josef Martinsen er representant for ledelsen,

Carlo Jacobsen, repr. for Biltilsynet, der han er førstesekretær ved kontoravdelinga,

Konrad Ulvatn, repr. for tjenestemennene i drifta, køyrer på anlegget i Indre Arna,

Asbjørn Berge, repr. for tenestemennene i drifta, brøytesjåfør på strekninga Dale—Bulken,

Bjørn Langedal, repr. for oppsynsmennene og -assistentane, verneleiar og tidlegare redaktør av bedriftsavisa,

Per Steffen Myhren, repr. for personalet ved vegkontoret, konsulent ved planavdelinga.

Redaksjonsrådet har mellom anna som oppgåve å ta del i planlegginga og gjennomføringa av kvart nummer. Dei skal hente informasjon frå arbeidsplassane sine, vere åpne for det som skjer og komme med idéar og framlegg til saker som kan vere verd å ta opp i bladet.

Det frir likevel ikkje alle andre frå å stikke innom, ringje eller skrive til

redaktøren i 5. etasje i C. Sundtsgt. eller til eit av rådsmedlemene med tankar og idéer om stoff til bladet! Bladet er for *alle* tilsette, det tyder òg at det må ha stoff som kan interessere så mange som mogleg, og helst alle. Då gjeld det òg at vi får vite kva som interesserer!

Etter planen skal «Veg i Vest» førebels komme ut fire ganger i året.

Nummer to kjem like før ferien, nummer tre ut på hausten og nummer fire før jul.

Fristen for å komme med stoff eller bilete har vi sett til *1. juni, 1. september* og *1. november*.

Vi ser fram til at skrivekløen sprer seg blant vegfolk i Hordaland!

Red.

Retningslinjer for bedriftsavisene

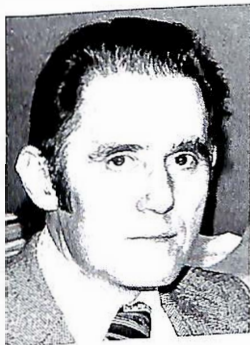
Det har lenge vært arbeidet etter «Midlertidige retningslinjer for bedriftsavisene i Statens vegvesen».

I fjor ble disse sendt ut til høring i fylkene og Hovedsamarbeidsutvalget. De innkomne merknader har vært drøftet med kontaktutvalget for bedriftsavisere i Statens vegvesen, og i Fagsjefmøtet.

På bakgrunn av dette har Vegdirektoratet nå fastsatt følgende retningslinjer for bedriftsavisene i vegvesenet:

1. Bedriftsavisenes formål er å informere de ansatte om det som skjer i etaten. Bedriftsavisene skal være et forum for fri meningsutveksling. Bedriftsavisene skal gi et tverrsnitt av det som skjer i etaten.
2. Bedriftsavisen er administrativt direkte underlagt vegsjefen — eller den han bemyndiger til dette.
3. Bedriftsavisen ledes av en ansvarlig redaktør/redaksjonsutvalg som må gis reelle forutsetninger arbeidsmessig innenfor ordinær arbeidstid til å oppfylle det formål som er uttrykt under punkt 1.
4. Bedriftsavisens redaktør/redaksjonsutvalg oppnevnes av vegsjefen etter innstilling fra Samarbeidsutvalget.
5. Bedriftsavisen bør ha et redaksjonsråd på minst 5 medlemmer. Følgende bør være representert i rådet: Ledelsen ved vegkontoret. Personalet ved Biltilsynets stasjoner. Tjenestemennene i driften. Oppsynsmennene/oppsynsmannsassistentene. Personalet ved vegkontoret.
6. Redaksjonsrådet oppnevnes av Samarbeidsutvalget etter innstilling fra redaktør/redaksjonsutvalg. Funktionstiden er 2 år med mulighet til gjenvalg.
7. Bedriftsavisens budsjett og drift settes opp og utføres etter nærmere retningslinjer fastsatt av Vegdirektoratet.
8. Bedriftsavisen skal ikke inneholde betalte annonser.
9. Honorarer kan gis til etatens pensjonister og bidragsytere utenfra i spesielle tilfelle.

Nye perspektiv - nye problem



Det heiter at ein god ting ikkje kan gjerast for ofte. Eg vil difor starte med å ynskje alle eit godt nytt år, sjølv om eg er lovleg seint ute.

Ved vegkontoret arbeider nå mange av oss med revisjon av Norsk Vegplan. Vi skal i god tid før fylkestinget til høsten leggja fram ei målsetting for vårt arbeid i 80-åra på alle områder i vegetaten. Fylkestinget skal gi uttale til eit spesifisert investeringsprogram for utbygging av riksvegnettet og vedta eit utbyggingprogram for fylkesvegane. Den økonomiske stoda med reduserte rammer gjer det vanskelegare enn før å prioritera mellom dei mange oppgåvene.

Vi har lenge hatt ein stadig auke i vegløyvingane frå år til år. Det har difor vore mogleg å ha ein jamn arbeidsstyrke og samtidig gjennomføre ei rasjonalisering av arbeids-

drifta etter kvart som nytt og betre utstyr er blitt utvikla.

I 1979 har vi fått ein reell nedgang i løyvingane til riks- og fylkesveg-anlegg på ca. 15%. Vi må også i åra som kjem innrette oss på reduserte løyvingar. Vi er oppe i ein ny situasjon med nye problem som vi må løyse innanfor dei rammer vi kan arbeida etter.

Samfunnet har ikkje råd til å stoppe rasjonaliseringsarbeidet. På kort sikt kjem vi difor ikkje utanom ein mindre reduksjon av arbeidsstyrken. Vi er likevel så heldige at dette kan skje ved naturleg avgang utan at nokon blir sagt opp. Det er også grunn for å vurdere om meir av det arbeidet som blir sett bort til private entreprenørar kan utførast i eigen regi.

Bergen kommune utfører ein god del vedlikehaldsarbeid for oss på riksvegane i kommunen, og har også vedlikehaldet av heile fylkesvegnettet. På enkelte vegstrekningar er det ei overlapping mellom kommunen og oss. Dette er mogleg grunna eit godt samarbeid med kommunen, og vi bør vurdere om samarbeidet kan utvidast for å oppnå best mogleg utnytting av dei ressursar vi rår over.

Vi er no ferdig med ein av dei verste snøvintrar vi har hatt på lenge. Anleggsdrifta er blitt sterkt hemma av frost og snø og enkelte

HOVEDTILLITSMANNENS 3 MINUTTER

Fremmedgjøring i vegvesenet

På Samarbeidsutvalgets møte i desember stod emnet «fremmedgjøring i vegvesenet» på dagsordenen. Emnet ble ikke behandlet, og det sier kanskje litt om emnet i seg selv. Det er vanskelig å gå inn på, og det er ikke lett å definere klart hva det innebærer.

Fremmedgjøring opplever vi for eksempel i upersonlige forhold mellom mennesker, i at tankene utelukkende dreier seg om økonomi og effektivitet, eller når arbeidet ikke lenger betyr mer enn pengene man mottar for det. Symptomene på fremmedgjøring finner vi i maktesløshet, isolasjon, meningsløshet og



normløshet. Den enkelte har for eksempel liten innflytelse på arbeidsprosessen, føler seg ofte ikke

anlegg har ikkje kunna byggjast etter dei oppsette driftsplanar.

Vi har i Hordaland som i dei andre vestlandsfylka hatt svært mange vegsperringar, spesielt siste dagane i februar og første halvdel av mars månad. Men sperringane har aldri vart lenge fordi vedlikehaldsfolka, oppsynet og private maskinførarar har gjort ein kjempeinnsats som heile samfunnet har grunn til å takke dei for.

Beredskapsopplegget har så vidt eg kan døma fungert godt. Vi må no gå gjennom opplegget og justere der det er trong for det.

Etter kvart som telen går av vegane får vi fullt oversyn over dei skader vegnettet har fått. På våre gamle vegar vil den kalde snøbare førjulsvinteren avsløre vegstrekningar med dårlege grøfter og telefargele massar. Det blir ei stor oppgåve for våre vedlikehaldsfolk å rette på dette før dei mange strekningar med ny asfalt og oljegrus blir lagt.

Eg ynskjer lukke til med arbeidet og enno ein gong takk for ein framifrå innsats gjennom ein lang og hard vinter.

Josef Martinsen

som en nødvendig del av etaten, ser kanskje liten eller ingen sammenheng mellom sitt eget arbeid og det ferdige produkt eller vegvesenets mål, en har lite ansvar i arbeidet sitt eller føler seg overveldet av et stort og til dels uforståelig regelverk, eller en har vansker med å forstå bakgrunnen for mange av ledelsens avgjørelser.

Hva er årsakene til disse forholdene? Blant annet mener jeg det er for stor avstand mellom teoretikerne og utøverne. Mange havner allerede ved ansettelsen i et snevert arbeidsfelt og får ikke lære etaten å kjenne som helhet. Dessuten er en ofte bare med på en liten etappe på marsjen fra plan til det ferdige produkt.

Hva kan gjøres med problemet?

Spørsmålet har tidligere vært drøftet i et tremannsutvalg oppnevnt av Hovedtillitsmannsutvalget. Disse har utformet et debathefte som er gått ut til videre diskusjon i samarbeidsutvalgene. Jeg kan her peke på noen muligheter, men det er opp til Samarbeidsutvalget å gå grundigere inn på dette.

En bør blant annet vurdere funksjonsdelingen på nytt, gjerne med henblikk på arbeidsmiljøloven, økt medbestemmelsesrett, «Grunnlag og overordnede mål», Biltilsynets integrering eller endrede arbeidsmetoder. Grunnopplæring for alle ny-

ansatte bør komme inn i bildet, likeledes kompetansegivende videreutdanning i etaten og jobbotasjon.

Også de sosiale forhold bør vurderes nøye. Hva kan for eksempel gjøres for å forbedre livet i brakkeleiren eller pendlertilværelsen?

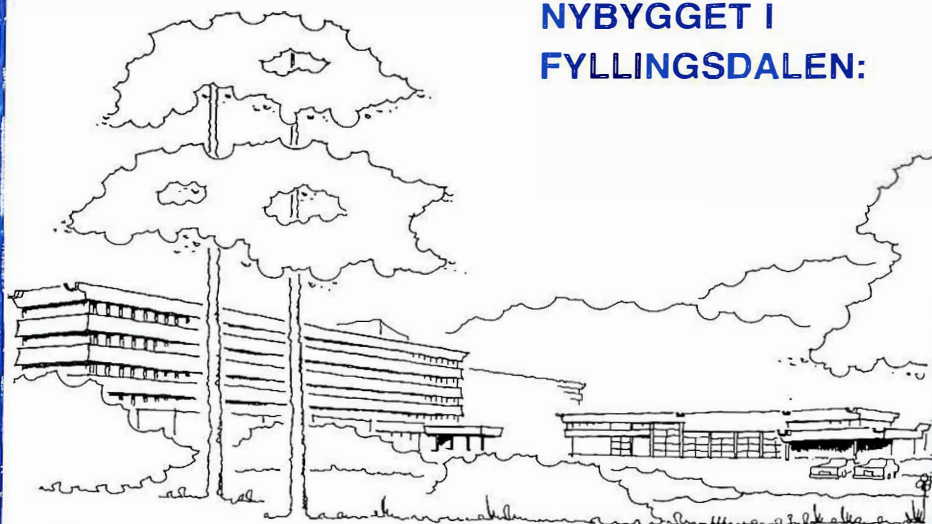
Kontakt og informasjon mellom ledelsen og arbeidstakerne er ikke minst viktig. Det bør legges vekt på å bryte ned sosiale grenser, å bruke et forståelig språk, utveksle informasjon og gå inn for intern avbyråkratisering.

Hovedsaken har i første rekke vært å sette søkelys på forholdene for å få i gang en diskusjon. På mange områder er denne allerede kommet i gang, men fremdeles har Samarbeidsutvalget en stor oppgave her. Utvalget bør sørge for at saken blir tatt opp til drøfting og gå inn for gjennomføring av nødvendige tiltak på kort og lang sikt.

Mye kan gjøres på lokalt hold, men derfor er det viktig at en setter søkelyset på de nære ting og at hver enkelt prøver å analysere de forhold som virker inn på og former vår hverdag.

Jens Tveit Aga

NYBYGGET I FYLLINGSDALEN:



PERSPEKTIV

VEGDIREKTORATETS
FELLESBYGG O BERGEN

I forrige nummeret av bedriftsavisa ble det lovet god dekning av byggeplanene for det nye Fellesbygget i Fyllingsdalen. Vi forsøker å finne igjen tråden.

Hva har skjedd siden sist:

Offisielt vil det sikkert hete at en del uklarheter er blitt ryddet av vegen. Realitetene er at hele saken har stått i stampe. Nå har det jo vært orientert om saksgangen i tidligere nummer av avisa, men for å få litt sammenheng, kan det være nyttig å friske opp det som har skjedd de siste 2 årene.

Finansdepartementet godkjente i mars 1977 byggeprogrammet med en kostnadsramme på 33 millioner pr. oktober 1976. Byggeprogrammet viste et samlet netto golvareal på

4294 m². Dette byggeprogrammet var utarbeidet av den såkalte programmeringsgruppa. Den har vært omtalt tidligere, både i bedriftsavisa og på allmøte i april 1977. Brukerutvalget har for øvrig vært kritisk til verdien av det arbeidet programmeringsgruppa har gjort. Mer om det nedenfor.

I februar 1977 ble arkitekt MNAL Kjartan Seim engasjert som arkitekt for oppdraget. I desember 1977 ble så forprosjektet lagt fram. Det er underveis rettet sterk kritikk mot romprogrammet, som allerede i dag ville ha sprengt bygget om det hadde stått ferdig. Men trass i knapt romprogram, har altså arkitekten klart å sy sammen et anlegg som, i følge Statens Bygge- og Eiendoms-

Treg behandling av byggesaken

Av
Jan Olav Skogland
for Brukerutvalget

Til venstre ser vi det nye Fellesbygget slik arkitekten er kommet frem til.

direktorat, er noe av det mest kompakte forprosjekt som noen gang er presentert.

Likevel var SBED bekymret over at forprosjektet var blitt en del dyrere enn forutsatt i oktober 1976. Arkitektens kalkyle var kommet opp i 38 millioner kroner, men da var arealene øket med 625 m² i forhold til det vedtatte byggeprogrammet. Etter at forprosjektet ble presentert, er det kommet til ytterligere 209 m², slik at det samlede prosjektet ville bli 834 m² netto større enn forutsatt.

Behandlingen av forprosjektet.

Det vil her i avisa bli for omfattende å gå i detalj om alle sider ved forprosjektet. At mesteparten av de faktiske opplysningene i behandlingen er gjort «ikkje offentlig», gjør

også at det er vanskelig å kommentere saken uten å «trå i salaten». Den eneste befatning vegkontoret har hatt med behandlingen av forprosjektet, er en uttalelse fra verneombudene ved Biltilsynet og vegkontoret. Dette møtet ble holdt 14. juni 1978. Verneombudene foretok en grundig gjennomgang av forprosjektet, og gjorde endel anmerkninger. Saken ble så behandlet i AMU 23. juni 1978, og har deretter vært forelagt arkitekten som i samråd med SBED har kommentert merknadene fra AMU. Dette er tatt med i en samlet vurdering av forprosjektet. Rett skal være rett. Byggeavdelingen ved SBED har gjort et grundig arbeid med sine vurderinger og kommentarer. Trykksaken teller 54 sider.

Hvordan ligger saken an nå?

Etter hvert har brukerutvalget skjont at det er finansdepartementet som er jokeren i «spillet» om hvordan en byggesak løses i Staten. På grunn av de omtalte areal- og kostnadsøkninger måtte Finansdepartementet godkjenne forprosjektet før arbeidet kunne fortsette. Dette skjedde altså i februar i år. I hovedsak godkjente Finansdepartementet de foreslåtte arealøkninger, med unntak av et alvorlig tilbakeslag for kantinearealet. Dette var i forprosjektet foreslått øket fra 100 til 150 m², men er nå tilbake til utgangspunktet.

NYBYGGET I FYLLINGSDALEN:

Et annet areal av interesse er vel trimrom. Dette ser det ut til å bli plass til i Biltilsynets anlegg, men saken er ikke helt avklart ennå.

På prosjekteringsmøte 7. mars i år, ble status på forprosjektet oppsummert. Så godt tygd som denne saken nå er blitt, skulle en tro at den videre fordyelsen måtte være en kort og smertefri prosess.

Her er en liten antydning om den videre framdrift i planarbeid og bygging;

— Arkitekten starter på tegnearbeidet for endelig prosjekt over påske.

- Dette arbeidet vil være klart i mai-juni, og det må da regnes med ca. 1/2 år for godkjenning.
- Anbudsmaterialet vil ikke kunne være ferdig før tidligst mai 1980.
- Det må regnes med ytterligere 1/2 år før arbeidet på tomten kan starte.
- Med 18-20 måneders byggetid, blir det kanskje innflytting utpå våren 1982.

Et forsøk på oppsummering.

Hele byggesaken er et eksempel på hvordan fjerndirigert planlegging virker i praksis. Stivbeinte regler for



Tomten sett fra øst. Adkomstvegen Spelhaugen ligger foran trærne i nedre billedkant. Bildet er tatt i februar 1978, men som leserne skjønner, er situasjonen den samme i dag.

(Bilde: J.O. Skogland).

Nye namn i nye stillingar

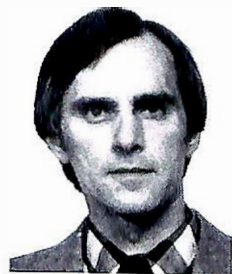
hvordan et romprogram beregnes («1 ingeniør = 10 m²»), gjør at nødvendige arealer og funksjoner i bygget dukker opp som overraskelser når disse må tas med for at bygget skal bli brukbart i det hele tatt.

Det kan også være grunn til å spørre om Staten er tjent med et så tungvint apparat for å få gjennom en byggesak. Romprogrammet var klart i 1975, og dersom arkitekten da hadde utarbeidet forprosjekt direkte i samarbeid med brukerne, hadde resultatet blitt det samme som i dag, men med langt mindre forbruk av tid. Brukerutvalget har da også vært skeptisk til resultatet av det arbeidet den såkalte programmeringsgruppa utførte. De ideelle målsettingene i byggeprogrammet fra 1976 om et ressursriktig og fleksibelt bygg, er glatt blitt feid til side etter hvert som prosjektet er blitt mer konkret. Det bør derfor være en lærepenge for de som har stelt med saken sentralt, at brukere og arkitekt trekkes inn så tidlig som mulig i framtidige byggesaker. Nå er riktignok bygg og anlegg to forskjellige bransjer, men sett fra brukernes synspunkt er det ganske besynderlig at en vegsjef som forvalter 1/4 milliard i anleggsdrift, ikke også skal kunne forventes å ordne en byggesak til 30-40 millioner i tillegg.

Men jeg skjønner jo at en stakkars bruker ikke kan fatte akkurat det.

Det er eit drygt år sidan «Veg i Vest» kom ut sist, og mangt har skjedd i etaten sidan då. Det er ikkje meir enn rimeleg på ein så stor arbeidsplass som vegvesenet i Hordaland er. Vi kan ikkje makta å få med alt når bedriftsavisa vår no kjem ut igjen, men i ein del sentrale stillingar er det skjedd endringar som vi meiner det er viktig at alle er kjende med.

For det første fekk vi i fjor haust ny driftsjef. Nå er ikkje Jan Søylen noko ukjend namn innan Vegvesenet i Hordaland. Han begynte her som engasjert ingeniør i 1973 etter å ha vore i vegvesenet både i Sogn og Fjordane og i Nord-Trøndelag. Våren 1974 blei han avdelingsingeniør, og same haust overingeniør og leiar for anleggsavdelinga. Frå februar 1977 blei han leiar for anleggskontoret i Vegdirektoratet. I oktober i fjor vart han tilsett som driftssjef etter Olav J. Søyfteland, som då blei vegsjef i Buskerud.



NYE NAMN



Skulstad, som slutta i 1977.

Også i administrasjonssjefstillinga fekk vi eit nytt namn i 1978. Edgar Aaland, som har vore økonomisk sakshandsamar sidan 1974, overtok etter P.

andre stader i bladet finn du innlegg som fortel meir om det ho driv med.

Nils H. Selle-vold, som begynte ved Vegkontoret i 1971 som avdelingssingeniør og som frå 1977 blei overingeniør, har overteke stillinga som anleggssjef etter Søylen.



Stillinga som personalkonsulent er nyoppretta ved vegkontoret. I denne stillinga begynte Margrete Axelsen i august i fjor. — Kva gjer så ein personalkonsulent? Etter det som står i informasjonsheftet «Ny i vegvesenet» skal ho ta seg av organisasjonsutvikling, personalplanlegging og planlegging og administrasjon av opplæringstiltak. I praksis vil det til no seie at ho formidlar kurstilbod, at ho har vore med i etableringa av opplæringsutvalet og no er sekretær der, at ho har vore sekretær for utvalet som har vurdert «skilting og merking i marken» og at ho er sekretær for styringsgruppa for Personal- og organisasjonsutvikling (POU). Det kan verka noko tåkete, kanskje, men



Ved Biltilsynet er det oppretta ei ny stilling som Biltilsynssjef. Einar Valle er tilsett i stillinga. Han har juridisk utdanning og kjem frå Politiet.



Som det vil gå fram av avisa, er det og tilsett ny informasjonskonsulent ved vegkontoret. Ragnhild Øverland Arnesen, m.a. tidlegare journalist i Bergens Tidende, tok til i jobben 1. januar i år. Ho skal i første rekkje ta seg av den eksterne informasjonen til både massemedia og publikum, og ho har ei oppgåve når det gjeld informasjonen i egne rekkjer. Her kjem det og inn at ho er redaktør av bedriftsavisa.

Nyansatte ved vegkontoret fra 1/1-79:

Sveinung Mo, inspektør, Biltilsynet
Ragnhild Øverland Arnesen, konsulent, Administrasjonsavd.

Magne Johan Rørvik, ingeniør (vikar), Anleggsavd.

Permisjon:

Egil T. Pedersen, jur. saksbehandler, Adm.avd. (for 1 år)

Nytt om personalet:

Kjell Follesø er ansatt som overingeniør i ledig stilling etter Sellevold.

Arne Eltvik er ansatt som avdelingsingeniør etter Follesø. Han vil tiltre 2. april d.å.

Hasse Krantz som har hatt permisjon i ett år, har sagt opp sin stilling ved vegkontoret. Stillingen er knyttet til vedlikeholdsavdelingen og blir lyst ut med det første.

Steinar Solberg, trafikkavdelingen, har sagt opp sin stilling som avdelingsingeniør. Stillingen som er lyst ut med søknadsfrist 5. mars 1979 er en normeringsstilling. Ved opprykk på kontoret blir det ledig ingeniørstilling.

Tegneassistent Tove Kambo Tangerås har sagt opp.

Kontorassistent Gunn Haugland er flyttet over til maskinforvaltningen i 209 som vikar for Berit Krøger.

Siri Larsen, bud, vikar etter Johannesen, er overflyttet til regn-

skapsavdelingen. Nytt bud er Mona Thunestvedt.

Kjell Hasselgren er ny seksjonsleder for kjøretøyseksjonen ved Biltilsynet. Arvid Nordvik er ny første sekretær ved kontorseksjonen ved Biltilsynet.

Arne Hilton er ny seksjonsleder for trafikkseksjonen ved Biltilsynet.

Nyansatte i driften etter 1/1- 79:

Alf Helge Stavland, spesialarbeider

Erling Eide, spesialarbeider

Bjørn Bru, spesialarbeider

Bjørn Svåsand, spesialarbeider

Jakob Røthe, spesialarbeider

Magne Jordalen, spesialarbeider

Sluttet i driften:

Magne Svendsen, spesialarbeider

Hugo Nøkleby, spesialarbeider

Per Mikal Skår, spesialarbeider

Pensjonerte:

Norvald Nesheim, spesialarbeider

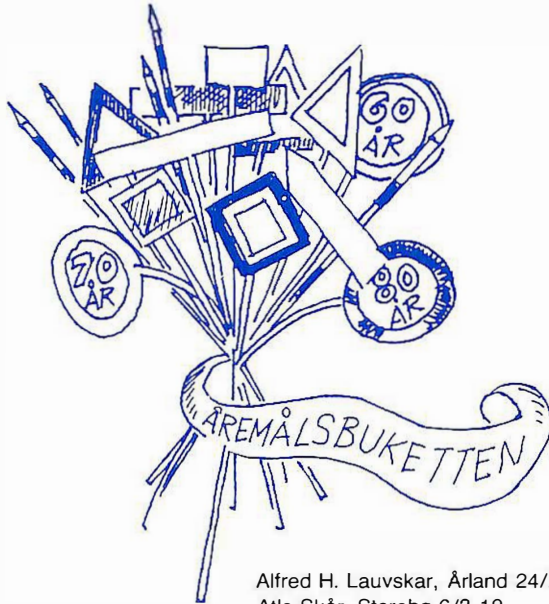
Døde:

Ole A. Drange, spesialarbeider, død 4/1-79

Paul Markhus, spesialarbeider, død 7/2-79

VI

GRATULERER



65 år:

Einar O. Lie, Hatlestrand 26/1-14
Arne Hope, Fønnes 1/2-14
Gjert Hjelmeland, Dimmelsvik 10/2-14
Fredrik Rennesvik, Eikelandsosen
12/2-14
Olav Helle, Bergen 19/2-14
Johannes Mekeland, Sveio 31/3-14
Mikal Skoge, Skogsvåg 15/4-14
Elling Ellingsen, Jondal 17/4-14
Leif Mjøs, Hosanger 29/4-14
Peder Førland, Rommetveit 15/5-14
Alfred Wold, Stord 22/6-14
Ingvald J. Gausereide, Ostereidet
29/6-14

60 år:

Ingolf Birkeland, Nyborg 11/1-19
Martin Sørensen, Norheimsund
12/2-19

Alfred H. Lauvskar, Årland 24/2-19
Atle Skår, Storebø 6/3-19
Nils Lohne, Espeland 10/3-19
Halvor Urhaug, Manger 12/3-19
Helge U. Hamre, Røldal 14/4-19
Martin T. Kjerrgård, Kjerrgarden 9/4-19
Henrik Flakke, Onarheim 1/5-19
Hilmar Bjedila, Steinsland 10/6-19

50 år:

Harald Langhelle, Vaksdal 2/1-29
Alv Birkeland, Kalandseid 2/1-29
Martha Eikemo, Vikanes 9/1-29
Unni Kalnes, Alverstraumen 12/1-29
Ragnvald Hatlelid, Syfteland 30/1-29
Hans Kårstad, Hagavik 5/2-29
Solveig Hindenes, Dalsgrend 12/2-29
Birger Eigestad, Røldal 26/2-29
Gunnar Rougne, Stend 9/3-29
Svein Seim, Eidfjord 8/4-29
Erling Fredheim, Sævereid 1/5-29
Endre Sæd, Ø. Eidfjord 2/6-29
Arne J. Hereid, Eidfjord 4/6-29
Per T. Isberg, Tyssedal 12/6-29
Kristoffer Drevsjø, Stalheim 19/6-29
Olav Gausereide, Bergen 28/6-29
Hilmar Oksnes, Ø. Eidfjord 29/6-29

VINTEREN 1978/79 I ET NØTTESKALL:

Sprengkulde, snø, ras og flom

Et tilbakeblikk ved vedlikeholdssjef Eirik Vedeler Lie

I dag skinner solen ute og det er tid for å se litt på hva vinteren som vi har bak oss har brakt både av godt og vondt på vegene våre. Det begynte med at vi hadde en fuktig høst. De store nedbørsmengdene i november måned forårsaket mange stein- og jordras og også flomskader. Imidlertid gikk dette forholdsvis bra, vedlikeholdsfolkene var i virksomhet og vi fikk hindret at det ble noen vesentlige skader på vegene. Etter hvert sank temperaturen og vi fikk de laveste temperaturer på mange år. Dette gjorde at vegene frøs til, og vi fikk en heller dyp telefrønt i jorden.

Særlig i begynnelsen av januar hadde vi sprengkulde og ny kulde rekord for Bergens vedkommende. Snøen kom også etter hvert og den fikk vi jo i rikelig monn. Som vanlig var alle planer for brøyting lagt opp i god tid på forhånd. Ca. 95% av brøytingen er satt ut på kontrakt og de øvrige 5% blir utført i egen regi.

Hard vinter

På grunn av regjeringens økonomiske innstramningstiltak som også har gått utover vegvedlikeholdet, sendte vegsjefen i november måned ut en pressemelding for å gjøre publikum samt politi og andre etater oppmerksom på at det ville bli en viss innskrenkning i den service som vegvesenet kunne gi. Det ble også



sendt en melding til brøytekontraktorene hvor vi bad dem ta hensyn til den økonomiske situasjon og legge til grunn et lavere mål enn nå på hva som er forsvarlig og nødvendig brøyting. Imidlertid ble vinteren mye strengere enn vi har vært vant til de siste årene. Særlig var dette tilfelle i de ytre strøkene som fikk langt mer snø enn vi har vært vant til. Snøbrøytingen har likevel stort sett gått med vanlig styrke, og med en del mindre unntak må vi si at vegene våre har vært i relativt brukbar stand. Vi måtte i begynnelsen av februar sette i gang en hjelpeaksjon for Bergen kommune fordi brøyteopplegget i Bergen ikke på noen måte var beregnet til de snømengder som kom. Bergen kommune fikk låne 4 veghøvler som ble satt inn for å rette på de problemene som var oppstått på riks- og fylkesveger, som Bergen kommune vanligvis har ansvaret for.

Med disse store snømengdene var det også klart at det ble nødvendig



Bildet kan være illustrerende for situasjonen på mange veier i Hordaland enkelte dager i vinter. Det er tatt like ovenfor Røldal og viser

en bit av riksveg 520 mellom Røldal og Sauda, som riktignok bare er åpen for sommertrafikk. (Bilde: Jan Olaf Skogland).

med bortkjøring av snø. Det er vi oftest lite begeistret for, fordi det er svært dyrt. Nå trengtes særlig bortkjøring av snø fra vegkryss og fra steder hvor snøen hindret oversikten for de kjørende.

Ras på ras

Som vanlig ble det mildvær og regn i den uken skolene hadde vinterferie, og det brygget seg opp til en riktig rashistorie i den første helgen i mars måned, nemlig 3. og 4. mars. Med de snømengdene som var og med mildværet som satte inn, fikk vi flere snøras på både riks- og fylkesvegene enn vi noen sinne kan huske å ha hatt. Særlig i Odda og Sunnhordlands-distriktet var forholdene vanskelige. Bl.a. måtte vi stenge E 76 ved Åkrafjorden hvor det gikk en rekke ras, og da vi vel hadde fått ryddet disse, og bilene var kommet løs, så måtte det stenging til på Haukelifjellet hvor det raste snøstorm. Vi kan også nevne Eksingedalen hvor det var kolossalt med ras. Trær, for ikke å snakke om skog, ble kastet ned på vegbanen,

og man måtte gå løs med motorsag for å få ryddet opp i forholdene, foruten at der var satt inn både snøfreser, showel og veghovel.

Vi har videre hatt en del flomskader på vegdekkene og ødeleggelse av støpekanter, men igjen viste det seg at vi tjente store penger på all asfalt og oljegrus som er lagt på riks- og fylkesvegene våre. Dette gjelder særlig fylkesvegene hvor vi har nær 100% dekning med fast dekke.

Når det gjelder utgiftene, er vi avhengig av oppgaver fra EDB-listene. Det er ennå for tidlig å si noe helt konkret, men vi vet at vi har brukt langt mer til snø og vintervedlikehold i år enn i det foregående år. Vi vet også at hvis vi ikke får en ekstratildeling som i hvert fall delvis kan dekke de merutgiftene vi har hatt, vil dette måtte gå ut over vedlikeholdet av vegdekket senere i sommer. Vi har imidlertid vært i kontakt med Vegdirektoratet som har bedt oss om å sette opp et kostnadsoverslag når vinteren er over, og så får vi håpe at vi kommer med i den tildelingen da.

VEGARBEIDSDRIFTEN:

Bevilgninger i 1979

Ved Jan Søylen

I 1978 brukte vi følgende beløp til vegarbeidsdriften i fylket:

Riksveganlegg	262.8 mill. kr.
Fylkesveganlegg	43.2 mill. kr.
Riksvegvedlikehold	70.9 mill. kr.
Fylkesvegvedlikehold	69.1 mill. kr.
Sum	446.0 mill. kr.

Sammenlignet med 1977 var det i fjor en nedgang i det totale pengeforbruk i driften på 2.4%, målt i faste priser.

De samlede bevilgninger 1) til riks- og fylkesvegene økte med 9.1% fra 1977 til 1978, i faste priser.

På bakgrunn av de bevilgninger 2)

som hittil er vedtatt for 1979, kan vi regne med en bevilgningsreduksjon for driften totalt på 10.5% basert på faste priser.

1) Forskott og særbidrag er tatt med, men ikke refusjoner som er bevilgning til dekning av tidligere års drift.

2) Refusjoner er ikke med. Forskott og særbidrag bygger på anslag. Fylkets andel av Kap. 1370, post 43, er ikke kjent, og er her satt til samme kronebeløp i 1979 som i 1978. Distriktsutbyggingsmidler til fylkesveger fra Kap. 1374 post 60 er anslått på skjønn. Prisstigning 1978-79 bygger på Vegdirektoratets prognoser.

Anlegg

Anleggsdriften får i 1979 anslagsvis 290 mill. kroner totalt, fra bevilg-



ninger, forskott og særbidrag, fordelt på 238 mill. kroner til riksveger og 52 mill. kroner til fylkesveger. I tillegg kommer refusjoner på 5.3 mill. kroner for riksveger og 5.0 mill. kroner for fylkesveger.

Utviklingen på bevilgningssiden er slik i faste priser (i %):

	Riks-veger	Fylkes-veger	Tottalt
Endring 1977-78	+10.0	+24.6	+12.5
Endring 1978-79	+13.3	+21.9	+14.9

Vedlikehold

Bevilgningene i 1979 er samlet 149 mill. kroner, fordelt på 79 mill. kroner til riksveger og 70 mill. kroner til fylkesveger.

Bevilgningsutviklingen i faste priser er slik (i %):

	Riks-veger	Fylkes-veger	Totalt
Endring 1977-78	+3.1	+0.9	+2.0
Endring 1978-79	+2.2	+3.1	+0.4

Maskinforvaltningen

Fra og med 1976 har det i samsvar med forutsetningen fra Stortingets samferdselskomité ikke vært gitt nettobevilgning på maskinforvaltningsposten. Et spesielt unntak foreligger i år, i det det er gitt en mindre bevilgning som skal dekke en del av merutgiftene som følge av arbeidsmiljøloven. Storparten av merutgiftene blir imidlertid dekket ved at leieprisene økes ca. 1.5% ut over vanlig kalkulasjonsnivå.

Maskinanskaffelsene vil øke betydelig i 1979, i det vi regner med å investere 22.1 mill. kroner mot 15.5 mill. kroner i 1978.

Anleggsbevilgningene 1979



	Mill. kroner
Folke Bernadottesvei, Bergen	1.6
Krokeidevegen, Bergen	2.5
Sørås—Søreide, Bergen	4.0
Mollandseid—Krossleitet, Masfjorden	3.0
Dalstøvegen—Holme, Meland	2.0
Sætre—Espetveit, Meland	2.0
Hagavik—Strøno, Os	1.0
Lønningdal—Samnanger gr. Os	1.5
Veg til Mangerøy, Radøy	0.8
Rv. 14 v/Haga — Ny riksveg, Stord	1.5
Omkjøring Leirvik sentrum, Stord	1.8
Ulvik gr.—Djønno, Ullensvang	2.3
Bruravik—Ullensvang gr., Ulvik	3.0
Bru over Kallestadsundet, Vaksdal	3.0
Stamneshella—Gullbrå, Vaksdal	2.5
Trafikksikring	4.0
Til rådvelde	4.8
Sum	<u>41.3</u>

**R
-
I
K
S
V
E
R
G
E
R
*
P
O
S
T
3
0
O
G
4
2**

	Mill. kroner
E 68 Sogn og Fjordane grense—Voss	8.0
E 68 Voss—Kvanndal	0.9
E 68 Kvanndal—Bergen grense ved Trengereid	11.7
E 68 Bergen gr. ved Trengereid—Nygårdstangen	18.2
E 76 Telemark grense—Jøsendal	3.0
E 76 Jøsendal—Rogaland grense	2.5
7 Buskerud grense—Kinsarvik	8.0
7 Bruravik—Granvin	1.0
13 Dale Ø—Trengereid	12.0
13 Tysse—Håland	5.0
14 Salhus/Flatøy bru	5.0
14 Rogaland grense—Tittelsnes	8.0
14 Leirvik—Jektevik	6.5
14 Halgjem—Gamle Bergen grense	2.0
14 Ostereidet—Vikanes	24.0
46 Rogaland grense—Breifonn	2.3
47 Jøsendal—Kinsarvik	1.2
544 Porsvikskar—Sunde	2.0
545 Sandvikvåg—Jektevik	7.5
546 Selbjørn bru med tilstøtende veg	5.0
547 Våge—Lunde	3.0
550 Odda—Utne	3.9
550 Utne—Jondal	3.0
551 Norheimsund—Mundheim	3.5
552 Osøyri—Eikelandssosen	2.1
555 Nygårdstangen—Bergen grense	5.5
555 Bergen grense—Klokkarvik ferjekai	1.0
560 Vågsbotn—Indre Arna	16.2
562 Kleppetø—Skråmestø	2.0
564 Nyborg—Salhus	4.5
568 Vågseidet—Toftegård	3.0
571 Bulken—Dale	1.8
572 Granvin kirke—Bruravik	6.0
— Til disposisjon	5.0
— Spesielle trafiksikkerhets- og miljøtiltak	10.0
— Tillegg for økte eiendomsutgifter	13.0
Sum post 30	217.3
Ekstraordinær sysselsetting, post 42	3.2
Sum	<u>220.5</u>

Nye rapporteringsrutiner i vegarbeidsdriften

Fra april 1975 ble lønnsutbetalingsformen for fast ansatte arbeidstakere i vegarbeidsdriften lagt om fra timelønnsberegning til fast månedslønn. Denne omleggingen førte imidlertid ikke til forandringer i rapporteringsrutinene. Fast ansatte arbeidstakere har fortsatt rapportert på timebasis, noe de gjør også i dag.

Dette at rapporteringsrutinen ikke har fulgt utbetalingsformen har ført med seg et behov for nye, forenklede og arbeidsbesparende rapporteringsrutiner. Det har dessuten vært ønskelig med en noe smidigere arbeidstidsordning enn den vi har i dag, som i følge Særavtalens § 2 som hovedregel skal inndeles likt for hele fylket. En har sett det som et framskritt at det enkelte arbeidslag, så langt det er mulig av hensyn til tjenesten, selv får bestemme sin arbeidstid, slik at denne bedre kan tilpasses offentlige kommunikasjonsmidler m.v. En slik fleksibel arbeidstidsordning betinger imidlertid en viss kontroll. Dette er også en av grunnene til at en endring av rapporteringsrutinene er nødvendig.

Det er videre et hovedmål at ordningen skal medvirke til et bedre driftsresultat. Utvalget som høsten 1978 fikk i oppdrag å vurdere behovet for nye rapporteringsrutiner har særlig gått inn på akkurat dette spørsmålet, og har funnet grunn til å

utdype nærmere hvorfor overholdelse av arbeidstiden er så viktig i denne sammenheng:

I vegarbeidsdriften i Hordaland har vi i dag ca. 800 fast ansatte arbeidstakere utenom oppsynet. Det er ønskelig at vi også i framtiden kan opprettholde egendrift i den størrelse vi nå har det, slik at flest mulig av disse arbeidsplassene kan bevares i vegvesenet. I dag må vi imidlertid alle være klar over at dette slett ikke er noen selvfølge.

I målsettingen for vegarbeidsdriften heter det at utbygging og vedlikehold av vegnettet skal løses på den mest effektive og økonomiske måte. I det lange løp betyr dette at samfunnets syn på vegvesenet og dets effektivitet vil være avgjørende for hvor mye vi kan drive i egen regi. Makter vi ikke å bygge og holde ved like vegene like effektivt og rimelig som private entreprenører, må vi bare finne oss i å redusere egendriften. I denne forbindelse er det selvsagt også flere andre faktorer som teller, som bedre planlegging og tilrettelegging av arbeidet. Dette avhenger selvsagt av ledelsen, som har et stort og viktig ansvar her.

Vi kan likevel ikke se bort fra at det er den enkeltes arbeidsinnsats som er avgjørende for resultatet, og i denne forbindelse spiller blant annet overholdelse av arbeidstiden og en best mulig utnyttelse av denne en

viktig rolle. Det er viktig å komme i gang på ett felt, da vil andre oftest måtte følge med.

Utvalget som har vurdert disse problemene, har lagt følgende forutsetninger til grunn for sitt arbeid:

1. Ordningen må på bakgrunn av en totalvurdering medføre forbedringer i rapporteringsrutinene.
2. Prosessføringen må være så god at den kan tjene som grunnlag for driftsoppfølging og analysering av de enkelte arbeidsprosesser.
3. Ordningen må medvirke til å forbedre driftsresultatet.
4. Lønnsutgiftene må fordeles mest mulig riktig på de aktuelle kostnadsstedene.

På grunnlag av dette har utvalget nå fremmet følgende forslag:

1. Arbeiderrapporten utgår som rapporteringsskjema.
2. Frammøteprotokoll og prosessskjema innføres.
3. Bruken av lønnstilleggsrapporter utvides.

Forslaget har nå vært drøftet med de berørte arbeidstakerorganisasjonene, i Arbeidsmiljøutvalget og i Samarbeidsutvalget.

I drøftingene med de nevnte partene har det vært bruken av fram-møteprotokollen som har vakt størst oppmerksomhet, som rimelig kan være. Vi vil derfor forsøke å gi en kort orientering om hvorfor utvalget har funnet det hensiktsmessig å innføre dette skjemaet i den nye ordningen.

Frammøteprotokollen kan sammenliknes med det såkalte fleximeteret, der de ansatte ved vegkontoret stempler seg inn og ut hver dag.

Frammøteprotokollen viser således tidspunktene for når den enkelte har vært i arbeid, og vil derfor i den nye ordningen tjene som grunnlag for utregning av overtid, natt-tillegg, kveldstillegg m.m. Frammøteprotokollen vil også gi den nødvendige kontroll ved inngåelse av individuelle arbeidstidsavtaler av den type som er nevnt tidligere.

Utvalget håper at vi ved hjelp av fram-møteprotokollen videre skal oppnå et bedre driftsresultat ved bedre overholdelse og utnyttelse av arbeidstiden på den enkelte arbeidsplass. Sett i en total sammenheng mener utvalget at ordningen vil bli mer rasjonell enn den vi har i dag, og det er ikke minst viktig. For å oppnå et bedre driftsresultat er samarbeid nødvendig, på samme måte som vilje og evne til å se seg selv og sin egen innsats som en viktig og nødvendig del av vegvesenet sett under ett.

De nye rapporteringsrutinene skal først prøves på anleggene Vågsbotten — Espeland — Arnanipatunnen, i Sveio og i vedlikeholdsdistrikt R4 på Voss, og prøvetiden er lagt til mai og juni. Når rapportene herfra foreligger, skal de blant annet legges fram for Samarbeidsutvalget. Deretter skal man vurdere nærmere hvorvidt den nye ordningen skal innføres permanent.

Utvalget som har arbeidet med de nye rapporteringsrutinene er: Einar Ytre Arne, anlegg, Jann Jensen, anlegg, Olav Lundstad, vedlikehold, Torgeir Eidsnes, maskinavd., Egil Alsaker, lønningskontoret og oppsynsmann Rolf Østgulen.

ORDET FRITT

Hyttetildelingen i påsken og vinterferien

Vinteren ble lang og hard i år og det er mange som føler sterkt for å komme til fjells. Nå er våre hytter tildelt for både vinter- og påskeferie. Hyttene som er blitt svært fine etter hvert, er vårt beste velferdstilbud for de ansatte. Interessen synes å være svært stor og søkermassen øker fra år til år. Den rettferdigste måten å tildele hytter på er, i følge hyttestyret, loddtrekning. Dette er nok alle enige i. Noe som mange imidlertid reagerer på, er at det ikke her som i de fleste andre situasjoner gjelder et visst ansiennitetsprinsipp. Her er de som har søkt flere år på rad vært uheldige i trekningen, og kommer ikke med, mens andre er heldige og blir tildelt hytte ved første gangs søknad. Vi henstiller til hyttestyret å vurdere om ikke reglementet kanskje er modent for en endring. For eks. vedkommende som tildeles hytte bør ha vært ansatt i minst 1 år i vegvesenet for å komme i betraktning. De som allerede har sagt opp sin stilling og er i ferd med å slutte bør kanskje også utelukkes. Bør ventetiden (overstans) for de som har hatt tildeling tidligere også forlenges? Praksis nå er at de som har vært tildelt hytte påsken året før, står over til neste år.

Her er sikkert flere meninger om hvordan tildelingen bør skje for å bli mest mulig rettferdig. De som har synspunkter på dette bes sende et lite notat til hyttestyret ved Anna Maria Maage eller Ruth Furhovden.

K. Lekve

Bedriftsavisa er åpen for eventuelle synspunkt. Red.

«NY I VEGVESENET»

Informativ oppslagsbok

Informasjon til nyttilsette har vore eit lite påakta område i vegvesenet. Etter framlegg på eit koordinerande byggjemøte sette hovudmøtet 16. mars 1978 ned eit utval som skulle arbeide med å få opplæringa av nyttilsette inn i fastare former.

Som første lekk i arbeidet har utvalet laga ei brosjyre som skal sendast til nyttilsette på kontoret når dei har takka ja til stillinga. Brosjyren kan òg nyttast som oppslagsbok og er difor sendt til alle tilsette ved veg-

kontoret. Forsida på informasjonsbrosjyren er teikna av Jani Ove Børhaug på planavdelinga.

Det nedsette utvalet har vidare laga eit opplegg med allmenn orientering for alle nyttilsette. Denne orienteringa vert halden to gonger kvart år. Kontaktpersonane har dessutan lagt fram plan for opplæringa av nyttilsette på eiga avdeling. Kontaktpersonane vil ha hovudansvaret for at dei nyttilsette vert tekne vel imot og lært opp i arbeidet, men opplæringsutvalet vil samordne denne opplæringa.

Om kort tid vil vi gå i gang med ein tilsvarande brosjyre for dei tilsette i utedrifta. Nærare informasjon om dette arbeidet vil vi gje i eit seinare nummer av bedriftsavisa.

E.Aa.

POU - hva er nå egentlig det?

Av
Margrete Axelsen

Har vi behov for personal- og organisasjonsutvikling hos oss?

I de senere årene har vi ofte hørt at «nå skal vi sette igang med POU i vegvesenet». I Hordaland har vi kanskje ikke snakket om det så lenge, men i flere fylker har det vært en slik prosess i gang i lengre tid.

Hva er så POU? Direkte oversatt personal- og organisasjonsutvikling. Og hva vil så det si? Det er ikke lett å forklare det med få ord.

Da arbeidet med Norsk vegplan (NVP) ble satt igang, trengtes det en systematisk oversikt over bemanningsbehovet. Det ble da satt i gang et prøveprosjekt i personalplanlegging ved Oppland vegkontor i 1971. Arbeidet omfattet bare kontorsiden, ikke driften.

I neste omgang startet Hedmark og Telemark vegkontor arbeidet etter mønster av opplegget i Oppland. Etter en tid fant de ut at man ikke kunne vurdere bare personalplanlegging i snever forstand, men måtte se dette i sammenheng med organisasjonsstrukturen og arbeidsoppgavene. Undersøkelsen ble derfor utvidet til en personal- og organisasjonsundersøkelse. Begge fylkene startet med kontorsiden, men Hedmark har nå beveget seg ut i driften.

Det foreligger fyldige rapporter fra alle disse undersøkelsene. Man kan kanskje få inntrykk av at dette nå er et avsluttet arbeid, og noen stiller sikkert spørsmålet om det blir mye papir av det og heller dårlig re-

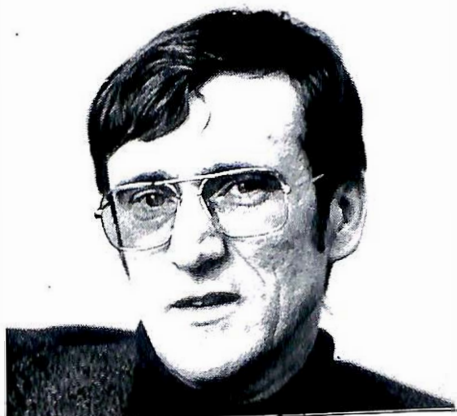
sultat. — Hva er egentlig kommet ut av disse undersøkelsene?

Det kan nok vises til en del konkrete resultater, men det viser seg at det er en god del treghet i vegvesenet som i samfunnet ellers. Man kan ikke endre rutiner og opplegg fra den ene dagen til den neste, og det er kanskje ikke bestandig så riktig å gjøre det heller.

Man mener likevel at dette arbeidet har vært verdifullt. Man har fått i gang en diskusjon om etaten — hvordan fungerer den, er arbeidsoppgavene hensiktsmessig organisert, hvordan er arbeidsmiljøet? Det er kort og godt satt i gang en prosess som trekker de ansatte med, som gir muligheter til å skape stor åpenhet både horisontalt og vertikalt i organisasjonen og som vil gi de ansatte større medinnflytelse på sin egen arbeidssituasjon. Det er dette som bør legges til grunn for diskusjonen hos oss nå — trenger vi en slik prosess i vegvesenet i Hordaland eller trenger vi det ikke?

Saken var oppe på Hovedmøtet 5.3.79 og der ble det vedtatt å foreslå for samarbeidsutvalget at det ble nedsatt en styringsgruppe med like antall representanter fra ledelsen og de ansatte. Gruppen skal vurdere om vi har behov for POU i Hordaland. I første omgang gjelder diskusjonen kontorsiden, da man er redd for å gape over for mye på en gang.

Biltilsynssjef Einar Valle, 34 år, tidligere politiadjutant ved Bergen Politikammer, trafikkavdelingen. Biltilsynssjef fra 1.5. 1978:



— Du har vært biltilsynssjef i snart ett år nå, Einar Valle. Kan du kort si litt om biltilsynssjefens arbeidsområde og oppgaver?

— Biltilsynssjefen er faglig og administrativ leder for Biltilsynet i fylket. Han er direkte underlagt vegsjefen. Hovedvirksomheten er å planlegge og koordinere Biltilsynets virksomhet i fylket, samt være tilknytningsledd mellom vegkontoret og Biltilsynet.

— Du har bakgrunn fra transportsektoren og fra trafikkarbeid i politiet — det må ha betydning for din nye stilling?

— Jeg er vokset opp i nær tilknytning til transportvirksomhet og har selv forsøkt meg både som lastebil-/trailer-/buss-sjåfør slik at jeg mener å kjenne en del til såvel bilmateriell som problemene med drift av et transportselskap. Jeg føler dette som en stor fordel i dag når jeg må ta standpunkt til konfliktsituasjoner som fra tid til annen kan oppstå mellom bileier/bruker på den ene side og Biltilsynets tjenestemenn på den

annen side. Videre har min bakgrunn som politiadjutant og leder for politiets trafikkavdeling gitt meg såvel erfaring, som en kontaktflate jeg i dag føler jeg har god nytte av. Det er ofte slik at problemene kan gjøres helt små når man kjenner sine forhandlingspartnere. Dette har i praksis bl.a. gitt seg utslag i arbeidet med den forestående overtakelse av førerkortutstedelsene. Politiet og Biltilsynet har her på helt uformell basis arbeidet seg frem til en overgangsordning som vi tror begge parter, samt publikum, skal bli tjent med.

— Du er utdannet jurist — jus kommer vel med i Biltilsynet?

— Det har alltid vært min mening at det å ha en juridisk utdanning ikke er noe handicap, uansett hvilken hylle man havner på i arbeidslivet. I mitt daglige virke er det mulig at jeg ikke har så mye direkte bruk for min juridiske utdanning, men det er unektelig en fordel når jeg skal lese igjennom den vrimmel av lover og forskrifter som til enhver tid gjelder.

På talefot med BiltilsynsSjefen

Litt om «sjefen sjøl», om biltilsynet
og om de nye førerkortforskriftene

Integrering i vegvesenet.

— Biltilsynets integrering i vegvesenet går langsomt, men sikkert. Hvor langt er vi kommet — hvor meget vil du si gjenstår av denne integreringsprosessen.

— I Biltilsynet merker vi en beskjeden, men dog økende, innflytelse på vegvesenets planlegging. Forholdet i Hordaland er litt spesielt ved at biltilsynssjefen er plassert på fylkets foreløpig eneste stasjon som dessverre ligger et stykke fra vegvesenets administrasjon. Dette medfører selvfølgelig at kommunikasjonen ikke alltid er så god som man kunne ønske den var. Jeg antar at man kan oppnå en fullgod integrering den dag vi er samlet under ett tak i Fyllingsdalen.

— Stortingsmelding 79 og utbyggingsprogrammet — hvordan ligger det hele an hos oss i forhold til det foreslåtte utbyggingsprogram?

— Vårt utbyggingsprogram er godkjent av såvel de fylkespolitiske organer som av Vegdirektoratet.

Planene går ut på at fylket skal ha fire stasjoner som skal bygges ut i følgende rekkefølge: Bergen, Odda, Stord og Voss. Bergen vil som kjent få sin stasjon i Fyllingsdalen. Odda, som i dag er avdelingskontor for Bergen, vil i løpet av våren bli egen stasjon, og man arbeider der konkret med et leieforhold for den nye stasjonen.

— Biltilsynet blir fortsatt sett på som en «spesiell» avdeling i vegetaten — er dette en anerkjent oppfatning av forholdet eller kan vi sidestilles med de andre avdelingene?

— Trass i integreringen må vi regne med at Biltilsynet vil være en noe spesiell avdeling innen vegetaten, selv om vi på enkelte punkter vil arbeide for at visse arbeidsområder blir lagt om, slik at vi eventuelt kan utveksle personell med vegkontoret for øvrig.

Førerkortreformen

— Førerkortreformen har medført betydelig forarbeid og forundersøkel-

ser på sentralt og lokalt hold. Blant annet har det vært satt i verk prøve-drift i Kongsvinger og Skien. Har man nå full oversikt over dette arbeidsområdet og hva det vil kreve av innsats i utstyr, areal og bemanning her på stasjonen?

— Vi har hatt god kontakt med sentralledelsen og også med Biltilsynet i Skien når vi har vurdert dette. Jeg tror vi kan si vi har god oversikt over det nye arbeidsområdet. Vi har nettopp mottatt de nye førerkortforskriftene som må gjennomgås nøye for å klarlegge arbeidsrutinene. Vi venter òg en veiledning om etablering av kontorrutiner og av samarbeidsrutiner med politi og fylkeslege som er under utarbeidelse. Først når vi har den kan vi fastslå det endelige kapasitetsbehov ved førerkortkontoret. Imidlertid får vi seks stillinger til førerkortutstedelsen. Vi har inngått leieavtale her i huset om ytterligere 129 m² hvorav ca. 85 m² skal brukes til førerkortkontoret. Vi anser dette for å være et godt startgrunnlag.

— Kort om de nye førerkortforskriftene, Valle?

— Vi har som sagt nettopp fått dem. Man har forsøkt å tilpasse de nye forskriftene til den såkalte Wienkonvensjonen av 1968. Dette medførte for eksempel at Vegdirektoratets intensjon om spesielt førerkort for slep av campingvogn ikke kunne gjennomføres. Hovedlinjene i nyordningen er i korthet en inndeling i fem klasser som altså er tilpasset Wienkonvensjonens klasseinndeling, og en ekstra klasse T for traktorer som er særegen for Norge.

De seks klassene er:

- A — for motorsykkel
- B — for motorvogn under 3500 kg
- C — for lastebil
- D — for buss
- E — for tilhenger over 750 kg
- T — for traktor.

Det vil bli mulighet for kombinasjoner mellom klassene, f.eks. BE, CE, DE.

— Mange spør seg hvordan det nå er med deres gyldige førerkort. Står noen i fare for å miste rettigheter ved overgangen til den nye klasse-inndelingen av førerkortene?

— Loven har ikke tilbakevirkende kraft — i prinsippet er førerkort som er utstedt før 1. april i år gyldig inntil fornyelse finner sted. Etter fornyelsen gjelder for så vidt det samme, men med små endringer. For eksempel vil innehavere av et rent klasse II-førerkort få kompetanse til å føre et hvilket som helst kjøretøy, unntatt motorsykkel.

— Hvordan blir det med den som gjennomgår opplæringen nå, men som først er klar for førerprøven etter 1. april?

— Myndighetene har lovet en myk overgang til nyordningen. Den skal ikke volde ulemper eller være til skade for eleven.

— Når kan man gjøre regning med at overtakelsen finner sted her i Bergen?

— Etter drøftelser med politiet — som fortsatt pågår — tar vi sikte på å overta førerkortutstedelsen i månedsskiftet august/september -79. Vi vil bruke sommeren til et nøye samarbeid med politiet for å gjøre overtakelsen så problemfri som mulig.

C. J.

Gløtt fra Biltilsynet:

Trafikkseksjonen - Biltilsynets mest beryktede?

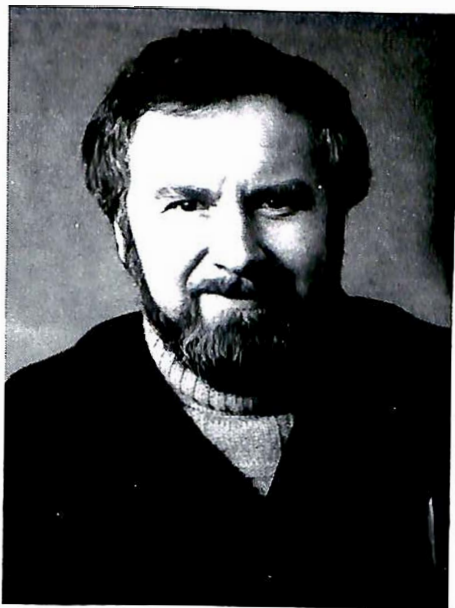
Arne Hilton som ble tilsatt som seksjonsleder for trafikkseksjonen ved Biltilsynet i november 1978, er vel kjent gjennom mange års virke ved Biltilsynet.

— Trafikkseksjonen har et stort arbeidsområde med mange oppgaver. Kan du kort skissere arbeidsområdet og hovedoppgavene?

— Trafikkseksjonens arbeidsområde er meget stort og har som primær oppgave å tilrettelegge opplæringsvirksomheten for de forskjellige førerkortklasser. Arbeidsområdet for førerkortklasse I (personvogner) er den største delen av denne virksomheten. Inntil de forskjellige stasjoner i fylket: Odda, Stord og Voss, er opprettet, har seksjonslederen hele fylket som arbeidsområde når det gjelder den trafikale del av virksomheten. Når det gjelder opplæring for klasse I har vi i dag 182 skolevogner i fylket. De fordeler seg slik: Bergen har 153 skolevogner, Stord 11, Voss 7 og Odda 11 skolevogner.

— Systemisert opplæring for førerkortkandidatene — hvor langt er man kommet på dette felt?

— Klasse I-undervisningen anser vi som gjennomført systematisk. Når det gjelder klasse II-opplæringen ved kjøreskole har vi foreløpig systemisert opplæring tre steder. I tillegg til dette har vi en hel del kurs-



virksomhet gjennom buss-selskaper og organisasjoner (AOF, Friundervisningen). Vi har òg en del privatiser innenfor klasse II-gruppen. I Hordaland har vi og systemisert opplæringen i klasse III (motersyklar) i Bergen, Stord og Voss slik at all opplæringsvirksomhet når det gjelder motorsyklar skjer gjennom kjøreskole. I tillegg til dette dekker vår virksomhet klasse IV (traktor) og videre kjøresedler, (drosje- og selskapsvogn) og inndragningssaker gjennom politiet (promillekjøring, fartsovertredelser etc.). I forhold til bemanningssituasjonen er de nevnte arbeidsoppgaver så omfattende at

GLØTT FRA BILTILSYNET:

trafikkseksjonen er fullt belagt med de såkalte daglige gjøremål.

— Hvordan er samarbeidet med kjøreskolene og hvor godt er tilsynet med undervisningsopplegget?

— Samarbeidet med skolene er meget godt og trafikkseksjonen har daglig kontakt med dem. På sikt håper vi på en bedret bemanningssituasjon slik at tilsynet med kjøreskolenes opplæringsvirksomhet kan følges opp på en bedre måte enn vi makter i dag.

— Vil det bli stadig flere som tar førerkort eller regner man med at tilgangen av elever nå vil stabilisere seg?

— Vi har i dag en noenlunde stabil tilvekst av elever til kjøreskolene. Hordaland har i dag ca. 10 % av førerkortutstedelsene i Norge når det gjelder klasse I. Ca 10 % av disse er personer i alderen 50 år og over. Ellers er den store gruppen i alderen 18—22 år. Vi har en stadig økning av førerprøver i gruppen tyngre kjøretøyer, men regner med noenlunde stabile forhold innen klasse I. Om noen år kan vi således regne med at det er fødselstallet i Hordaland som er bestemmende for hvor mange førerprøver som må avlegges pr. år.

— Du nevnte at de daglige gjøremål legger fullt beslag på avdelingen — vil du si at de mer fremtidsrettede oppgaver ikke blir tilgodesett godt nok?

— Jeg vil si at bemanningssituasjonen begrenser vår virksomhet, men jeg håper og tror at dette vil bedre seg i de nærmeste år, slik at vi bedre kan tilgodese alle sider ved vår virksomhet.

— De nye førerkortforskriftene er kommet nå. Om kort tid skal vi overta utstedelsen av førerkort. Kan du kort kommentere forskriftene og overtakelsen?

— Vi står nå foran en utvidelse av vårt arbeidsområde i og med overtakelsen av førerkortutstedelsen fra politiet. De nye førerkortforskriftene medfører en omlegging av Biltilsynets rutiner og forutsetter informasjon til Biltilsynets personale og utad til publikum. De nye førerkortforskriftene er så omfattende at vi får en helt ny arbeidssituasjon når vi skal sette dem ut i livet.

Kort fortalt vil føreropplæringen bli delt inn i to faser. Når eleven får sitt førerkort, vil dette være et midlertidig førerkort som gjelder i to år. I løpet av denne tiden skal eleven ha gjennomgått et perfektjoneringskurs fordelt over 12 timer. Dette arbeid vil i første rekke bli tillagt kjøreskolene. Etter gjennomgått perfektjonering vil de få sitt ordinære førerkort som gjelder i 10 år. Mer inngående informasjon får vi komme tilbake med senere når vi har fått studert den endelige utforming av forskriftene.

C. J.

Rullering av Norsk Vegplan for 1982 - 89

Arbeidet med revisjon av Norsk Vegplan for periodane 1982—85 og 1986—89 tok til sommaren 1978 med utsending av brev til kommunane.

Det har no kome svar frå dei aller fleste kommunane og ved vegkontoret arbeider ein vidare med dette materialet.

Ramma

I brev av 7. november 1978 har Vegdirektoratet gitt følgjande ramme for riksveginvesteringar i kvar av periodane 1982—85 og 1986—89: 878 mill. kroner (1979 prisnivå).

Dette er ein reduksjon på omlag 60 mill. kroner i høve til vegplanramma for inneverande periode (1978-81), men det er ein auke på omlag 20 mill. kroner i høve til den ramma langtidsbudsjettet for perioden opererer med.

Denne langtidsbudsjettamma er gitt i samband med ramma for vegsjefen sitt forslag til 1980-budsjett og er omlag 80 mill. kroner lågare enn vegplanramma.

Det har vist seg at ei rad igangverande anlegg har vorte tildels mykje dyrare enn vi rekna med ved utarbeiding av Norsk Vegplan for 1978—81. Denne auken i overslag utgjer totalt omlag 125 mill. kroner. Dette betyr at vi alt no kan rekne med å få eit etterslep i gjennomføringa av planen for perioden 1978—81 på omlag 200 mill. kroner.

Rulleringsarbeidet ved Vegkontoret.

I 1978 vart det halde to møte med representantar frå alle avdelingane for å diskutera opplegget for rulleringa av Norsk Vegplan. I slutten av november vart det halde ein konferanse i Stavanger med representantar frå Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane og Vegdirektoratet for å diskutera rulleringsarbeidet. For å koordinera det vidare arbeidet er det sett ned eit sekretariat med Myhren (leiar), Fjelde (ansvar for administrasjonen, Biltilsynet og ferjedrifta) og Ytre-Arne (ansvar for anlegg, vedlikehald og maskin). Vidare vil Oen ha hovedansvaret for investeringsprogrammet.

Sekretariatet vil ha løpande kontakt med driftssjefen og alle viktigare saker vil verta lagt fram for vegsjefen til avgjerd.

Tidsplan:

Vegplanen skal handsamast på fylkestinget i desember 1979. Det betyr at ein ved vegkontoret må vera ferdig til 1. oktober. Eit framlegg til investeringsprogram skal sendast kommunane til uttale før sommarferien. Den delen av vegplanarbeidet som har direkte med investeringsprogrammet å gjera bør vera avslutta til midten av mai.

Som det går fram av dette, er det

Stor glede over ny veg i Vikanes

Folk i bygda spleiste på fest for tunnelfolka

Like før jul kunne folk i indre Lindås glede seg over gjennomslag i tunnelen mellom Andås og Eikefet. Det tyder at bygdene Eikefet, Vikanes og Romarheim kan sjå fram til snarleg vegutløysing og kontakt med dei ytre delane av Lindås kommune. Dagen for tunnelgjennomslaget vart feira mellom anna med ei rose til kvar av anleggsfolka og med lovnad om fest for alle seinare.

Fredag 9. februar skjedde det som vegarbeidarane sjeldan opplever make til. Folk i den lille Vikanesbygda gjekk saman om å innby alle som arbeider i Andås—Eikefet-tunnelen med koner til fest i det nye

grendahuset i Vikanes. Vikanes-folket baud på rømmegraut og speke-mat, kaffe, kaker og litt av det sterkare slaget til den som ville ha det. Ikkje nok med det — dei hadde skaffa levande musikk og ein Ivar Medaas i storslag, som serverte vit-sar, spelte fele og sang mest heile kvelden. Og dansen gjekk til langt ut på morgonsida.

Vegsjefen takka Vikanes-folket for slik uventa fagning. Vegstellet er ikkje alltid like velkomne der dei kjem, difor var sjølv sagt dette ei uvanleg og gledelig hending både for vegsjefen og for tunnelarbeidarane.

eit hardt tidsskjema for rullerings-arbeidet.

Arbeidet er no kome i gang på alle avdelingar, og ein stor del av dei tilsette ved Vegkontoret er med i den rekkja av utval som er oppstått i samband med dette. Det er fyrste gongen langtidsplanarbeidet er lagt

opp slik at så mange av dei tilsette får vera med i prosessen. Planlegginga har tidlegare skjedd sentralt, og i samråd med vegsjefane. No får den einskilde i større grad sjansen til å vurdera sin eigen arbeidssituasjon i høve til dei totale oppgåvene vegvesenet har. *Per Steffen Myhren.*

KONTORDAG

Vegkontoret — av mange opplevd som selve inkarnasjonen på det udemokratiske — den selvstyrte stat i staten, har aldri likt denne rollen, og etter nærmere bekjentskap viser seg heller ikke egnet til å inneha den.

Så mye, etter egne utsagn unødvendig, bråk, forsinkelser, motvilje og mistro har plaget disse folkene i årenes løp at de skulle bli de første til å finne en virkelig god måte å bringe sine forslag ut til folk, for å få reaksjoner til det videre arbeid.

På Hordvik Musikkhus var «kontordagen», som med dette for annen gang er prøvd i Åsane, nettopp det den skulle være.

Et forum for meningsutveksling i uformelle former. Det foregår på den måten at planer og beskrivelser i flere alternativer henges opp, interresserte kan komme og gå hele dagen, studere planene, og diskutere dem med vegvesenets representanter som hele tiden er til stede.

Dette er noe annet enn et folkemøte, der noen få spesielt taleføre og/eller taltrengte er de eneste som våger å stå fram med sine meninger i en stor forsamling. Og der vegvesenets representanter i panelet både psykisk og fysisk fremstår som «motparten».

På kontordagen kan den enkelte stille spørsmål, personlig, uten å måtte brette seg ut for hele nabo-

skapet. Ikke bare det. Over kart og modeller kan man forklare egne problemer, og diskutere mulige andre løsninger, mindre forskyvninger, og oppklare misforståelser.

Siden Vegkontoret først introduserte denne måten å finne fram til «grasrota» har det vært prøvd i forskjellige varianter forskjellige steder.

Foreløpig er det imidlertid, oss bekjent, ikke prøvd av Bergen Kommune, som fremdeles velger å bruke rambukk når det brytes hull på nye utbyggingsområder.

Etter selv å ha vært til stede på atskillige slike kontordager, vil vi sterkt anbefale metoder for de kommunale myndigheter. Store problemer kan unngås gjennom de avklaringer en slik kontordag bringer, og ikke minst klagebehandlingen, som synes å oppta reguleringsmyndighetene mer enn noe, kan reduseres vesentlig — fordi mye av grunnlaget for å klage fjernes gjennom meningsutveksling og mindre justeringer.

Det blir snart et folkekrav at alle større prosjekter for endring av vårt fysiske miljø kommer ut til folk før alt er avgjort. Vegvesenet har gått foran med en velegnet metode.

TJ

*Kanskje er vi ikkje så verst —
trass i alt?*

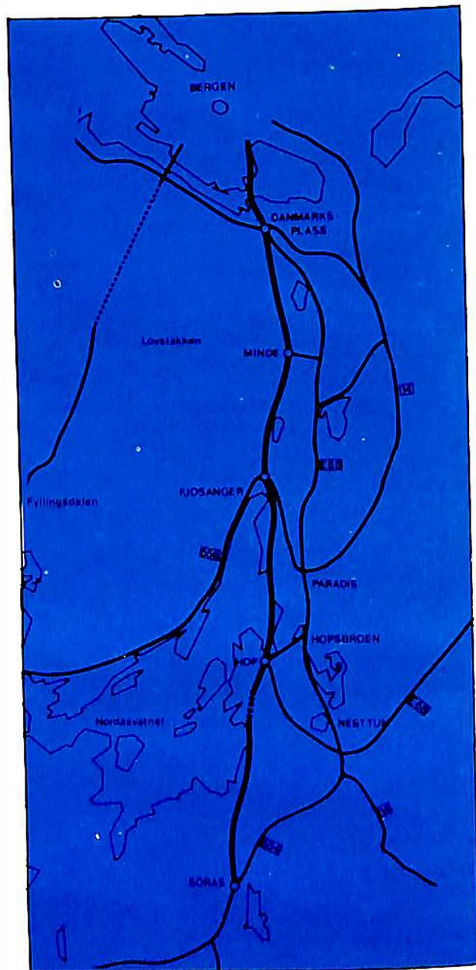
SETT FRA SANDVIKSSIDEN

Søndre innfartsåre

Søndre innfartsåre — begrepet brukes stadig i pressen og internt ved Hordaland Vegkontor. Mer konkret kan en si at dette er det nye hovedvegnettet som skal komme mellom sentrale deler av Fana og Bergen. Det består av en firefelts veg med tilførselsveger og to-plans kryss. Geografisk strekker søndre innfartsåre seg fra Rådalen til Nygårdstangen og blir vel 10 kilometer lang. Strekningen fra Rådalen til byen blir altså noe kortere enn i dag, forteller overingeniør Arild Eggen til «Veg i Vest».

Gammel plan

Det er lenge siden man begynte å snakke om søndre innfartsåre. Planleggingen tok til allerede i 1950. Siden den gang har vegstrekningen vært diskutert, planlagt og bygd uten stans, helt fram til i dag. Levningene av den første planen for søndre innfartsåre ser vi i dag mellom Nesttun og Hopsbroen og på strekningen Fjøsanger—Minde. Etter uendelige diskusjoner og utallige alternativer og forslag fra kommune, stat, organisasjoner og privatpersoner fram til 1963 havnet man på den traséen som allerede er bygd mellom Sørås og Troidhaugen. Det er denne traséen som nå skal fortsettes med den berømte — og beryktede — Sjølinjen. Sjølinjen ble først vedtatt av Fana herredsstyre i 1968.



Det som er bygd fram til i dag, er det såkalte Sørås-krysset med ulike tilførselsveger i området Sørås—Rådalen, videre 2 km av ny hovedveg fra Sørås til Troidhaugen. Dette stod

ferdig i 1975. Det som mangler på strekningen for å kunne ta i bruk to felt, er først og fremst vegdekke, rekkverk og belysning.

Også i nordre ende er søndre innfartsåre påbegynt, nemlig med ombyggingen av Danmarks plass og med den nye Nygårdsbroen, innkjøringen til sentrum og omleggingen av en del gater i sentrum.

Nå står strekningen fra sør for Danmarks plass og fram til Troidhaugen igjen, inkludert tilførselsveger, og ferdiggjøring av strekningen fra Troidhaugtunnelen til Sørås.

Dette vil kunne bygges ut i en lang rekke byggetrinn fra nå og fram til hele strekningen er ferdig. Vegen vil da kunne tas i bruk etappevis, noe som er en stor fordel.

Første byggetrinn

Det er ennå noe uvisst når man kan ta fatt på fortsettelsen av søndre innfartsåre, men når det kan skje, vil første byggetrinn bli utsprengningen av Troidhaugtunnelen fra Skipperviken og fram til Hops-siden, i alt ca. 500 meter. På samme tid skal vegen fra tunnelen og til Hopsbroen bygges.

For å avlaste krysset her skal den gamle jernbanelinjen tas i bruk mellom Hop og Fjøsanger som én-felts, reversibel veg inn til byen om morgenen og ut igjen om ettermiddagen.

Samtidig som dette skjer, skal to kjørefelt gjøres klare mellom Troidhaugen og Sørås. Dette vil kunne avlaste det vegnettet som finnes i dag over Nesttun og til Hop med ca. 8000 kjøretøyer i døgnet. Dette er en merkbar reduksjon i for-

hold til de 25.000 kjøretøyene som i dag trafikkerer strekningen daglig. Bruken av jernbanelinjen vil videre avlaste Paradis, Chr. Michelsensvei og Storetvedtveien.

Andre byggetrinn

Andre byggetrinn blir to-felts hovedveg fra Hop til Fjøsanger, altså den såkalte Sjølinjen, med kryss på Fjøsanger. Samtidig, eller like etter, kommer tilførselsveg fra Midttun til Hop langs jernbanelinjen. Dermed har en i denne etappen fått med en stor del av trafikken sør for Nesttun: Hardangervegen, Osvegen, Favegen m.m. Når byggetrinn to er ferdig vil det bare være igjen en trafikkmengde på litt under 10.000 kjøretøyer pr. døgn på den nåværende hovedvegen. Da er det meningen å bruke bare to av kjørefeltene gjennom Nesttun som veg, mens de to øvrige kan legges om til gågate el.l.

Tredje byggetrinn

Tredje byggetrinn på denne innfartsåren blir så strekningen fra Fjøsanger til Danmarks plass.

En kan spørre seg hva et slikt kjempeanlegg vil koste, og 250 til 300 millioner kroner må en nok regne med fra nå av. Imidlertid er lite ført opp til dette foreløpig.

Hvorfor ny veg?

Hvorfor behøves det nytt vegnett fra Fana, kan en undres. Ved siden av rent kapasitetsmessige årsaker kommer særlig de sikkerhetsmessige og miljømessige årsaker og hensynet til kollektivtrafikken.

Det nåværende vegnett ble bygd

da trafikken var svært liten, og det er relativt tett bebyggelse langs veien. Vegnettet er i dag meget trafikkfarlig, og det kan bare delvis sikres. Det finnes bare ett vegnett til alle kategorier av trafikanter, enten det er trailere eller trehjuls-sykler. For bedre å kunne sikre trafikantene må en føre noe av den kjørende trafikken over på et nytt vegnett, bygd for stor trafikk med stor hastighet.

Den store trafikken fører til store ulemper for miljøet. Problemene med støy og forurensing lar seg vanskelig ordne langs det nåværende vegnettet. Det beste midlet vi har, er å legge en ny veg i en trafikk-korridor der arealene omkring tåler dette bedre. I Fana er ikke dette så lett, ettersom arealene er sterkt utnyttet, derfor må man satse en del på støydempende tiltak, som støyskjermer og fasadeisolering.

Kollektivtrafikken må fortsatt ferdes der folk bor, men vil selvsagt få atskillig bedre muligheter til å komme fram. Som en del av de nye planene inngår det å sikre lokalvegene og bygge dem om til en ny funksjon. En senkning av fartsgrensene kan være aktuell, blant annet for å få flest mulige til å bruke den nye vegen. Ekspressruter for buss vil kunne opprettes langs den nye vegen for eksempel på strekningen Sørås—byen.

Landskapspleie

— Vi er klar over at dette ikke er et vanlig byggverk, presiserer overingeniør Arild Eggen på motorvegplanavdelingen. — Inngrepene i naturen vil alltid bli stående, derfor er

det viktig å ta hensyn til estetikk og landskapspleie, slik at vegen kan bli best mulig inn i naturen. Beplantning og liknende må til for å dekke sår, både i skjæringer og fyllinger. Dette legger vi stor vekt på, særlig fordi sårene synes bedre og blir sett av flere i tettbygde strøk. Derfor har vi også rådført oss med en landskapsarkitekt. Det koster relativt lite å ta slike hensyn. For 1 prosent av anleggssummen får en ganske mye igjen. Totalt sett og for vegvesenet er dette vel anvendte penger. Legger publikum merke til at et byggverk ser pent ut, kan en få det tilbake i form av positive holdninger neste gang en ny plan legges fram.

Lang prosess

— Mange lurer på hvorfor slike vegsaker tar så lang tid, peker Eggen på. — Det skyldes faktisk at ingen enkeltinstans har det avgjørende ord i saken. I tettbygde strøk har kommunen bukten og begge ender når det gjelder behandling og godkjenning av reguleringsplaner, for øvrig er det staten og Stortinget som avgjør hvor mange penger som skal avsettes. Ofte koster et vegprosjekt mye mer enn staten har penger til, og det har liten hensikt å regulere noe som ikke kan finansieres. På den andre siden har det også liten verdi å bevilge penger til noe kommunen ikke vil regulere. Dette dilemmaet har tatt om lag halvparten av min arbeidssinnsats på vegkontoret i 8 år, hevder Eggen. Problemene lar seg sjelden løse bare ad formell veg. Uformell kontakt «med de som bestemmer» er ofte av stor betydning.

Skilting og oppmerking i marken

På hovedmøtet 30. oktober 1978 ble det nedsatt en arbeidsgruppe med følgende mandat:

Gruppen skal

- gi en oversikt over de markarbeider som blir utført av mannskap som i dag tilhører trafikkavdelingen
- vurdere fordeler og ulemper ved nåværende ordning
- vurdere om disse oppgavene helt eller delvis kan legges under den ordinære vedlikeholds- eller anleggsdriften
- vurdere hvilke forutsetninger i form av opplæring o.l. som bør oppfylles i tilknytning til eventuelle endringer i arbeidsopplegget
- fremme konkrete forslag til eventuelle endringer

Det kan bli spørsmål om omplassering av arbeidstakere innen etaten, men gruppen skal ha som forutsetning at det ikke blir nødvendig med oppsigelser.

Arbeidsgruppen fikk følgende sammensetning:

Driftsjef Jan Søylen

Overing. Hans Nortvedt, trafikkavdelingen

Overing. Eirik Vedeler Lie, vedlikeholdsavdelingen

Hovedtillitsmann Jens Tveit Aga, Norsk Arbeidsmandsforbund

Vegmester Johs. Haukanes, Norges Veioppsynsmannsforening

Personalkonsulent Margrete Axelsen

Dessuten har avd.ing. Toralv Ramsøy, trafikkavdelingen, avd.ing. Olav Lundstad/Kjell Hisdal, vedlikeholdsavdelingen, og overing. Nils H. Sellevold, anleggsavdelingen, møtt som observatører. Margrete Axelsen har vært utvalgets sekretær.

Samarbeidsutvalget behandlet saken i møte 1. november 1978 og hadde ingen merknader til mandatet.

Arbeidsgruppen har gjort undersøkelser og ført en grundig diskusjon om saken. Arbeidet går nå mot slutten, og resultatet av diskusjonene vil bli tatt inn i en rapport som ventes å foreligge til påske. Rapporten vil da bli lagt fram for vegsjefen.

(MA/Sn)

Ulemper

Det er klart at alle alternativer ved så store prosjekt har ulemper. Disse legger folk merke til, men tier om fordelene. Slikt er menneskelig. Det er ikke rart at folk protesterer, det er den enkeltes rett og plikt når noe går

ut over en. Det ville jeg også gjøre. Men en må se saken fra to sider ved avgjørelsen, og en må ta hensyn til ulempene ved å utsette saken i år etter år. Her ligger politikernes ansvar, i følge Eggen.

Røa.

Opplæringsutvalget - oppgaver og retningslinjer

På møte 1. november 1978 vedtok Samarbeidsutvalget hvordan opplæringen skulle organiseres i vegvesenet i Hordaland i fremtiden. Det er meningen at SU skal fungere som et **opplæringsråd** med følgende oppgaver:

- trekke opp retningslinjer for opplæringen
- godkjenne opplæringsprogram
- godkjenne fordeling av kursbevilgninger
- foreslå overfor Vegdirektoratet kurs som best kan arrangeres lokalt.

For øvrig skal saker som gjelder opplæringsbehov og -resultater legges fram for rådet.

Opplæringsutvalgets oppgaver er:

- å registrere opplæringsbehov etter forslag fra samtlige avdelinger og organisasjoner, eventuelt foreslå selv
- lage forslag til prioritering av opplæringsvirksomheten
- følge opp gjennomføringen av tiltakene
- nedsette arbeidsgrupper sammen med de berørte avdelingene for å utarbeide spesielle opplæringstiltak
- godkjenne kursopplegg
- vurdere resultatet av gjennomført opplæring og legge det fram for SU en gang i året.

I den praktiske gjennomføringen er

den enkelte avdeling faglig ansvarlig for opplæringens innhold og en person på avdelingen er ansvarlig for hvert enkelt kurs. Det er viktig at den eller de som får disse oppdrag må få tid til å gjøre arbeidet. Administrasjons-/økonomi-avdelingene vil være ansvarlige for det praktiske opplegget.

Opplæringsutvalget er sammensatt slik:

Fra administrasjonen:

Nils Sellevold, formann,

Per S. Myhren,

varamann: Edgar Aaland.

Fra organisasjonene:

Erling Grønsdal

varamann: Steinar Drøsdal

Arne J. Haugland

varakvinne: Sølvi M. Narum

Sekretær:

Margrete Axelsen

Utvalget strevde litt i starten fordi vi hadde lite å bygge på. Mye av diskusjonen på de første møtene gikk med til å orientere seg om skriv, opplæringstilbud, praksis andre steder etc. Etter hvert fikk vi staket ut en kurs, og i løpet av de fem møtene vi har hatt, har vi fått sendt skriv til avdelingene og organisasjonene for å kartlegge opplæringsbehovet. Opplysningene har vi systematisert. En del av kursønskene som kom fram hadde interesse for flere avdelinger, og vi har satt ned en rekke

grupper til å se nærmere på muligheten til å arrangere interne kurs i noen av emnene. I denne omgang gjelder det:

Lederopplæring (på alle trinn)

Saksbehandleropplæring

Maskinføreropplæring

Nynorsk kurs

Kurs i forberedelse til

pensjonsalderen

Vi har også arbeidet med å utforme **retningslinjer for opplæringen**, og et forslag ble lagt fram for SU 23.2.79. Disse ble vedtatt og er som følger:

Målsetting:

— Opplæringen må sees som et virkemiddel i personalpolitikken

— Opplæringen skal gi kunnskaper om etatens organisasjon, arbeidsmetoder og faglige krav, slik at den enkelte arbeidstaker og etaten kan være på høyde med utviklingen og være med og prege denne

— Opplæringen skal bidra til at etatens ansatte får anledning til å utvikle sine evner, sitt initiativ og sine muligheter til å samvirke i et mest mulig meningsfylt, godt og effektivt arbeid.

Organisering:

— Alle ansatte skal stilles likt, og opplæringen må betraktes som en nødvendig del av den enkeltes arbeid og må planlegges sammen med de øvrige arbeidsoppgaver.

— Lederne for avdelingene er ansvarlige for å sørge for at deres medarbeidere får den opplæring og støtte de trenger for å løse sine oppgaver.

— Avdelingene og organisasjonene må peke ut kontaktpersoner som kan stå som forbindelsesledd til opplæringsutvalget. Disse må sørge for at informasjon om enkeltkurs bringes videre til interesserte, og at opplæringsbehov/ -forslag legges fram for opplæringsutvalget.

Oppsynsmenn og vegmestre kan fungere som kontaktpersoner i driften.

— Hver enkelt ansatt er ansvarlig for å ta initiativ til og medvirke i sin egen videreutvikling.

Eksterne kurs:

— Opplæringsutvalget vil hvert halvår forsøke å sende ut til alle ansatte en oversikt over kurstilbud, også brevkurs, studieringer etc., som kan være av interesse for de ulike stillingskategorier.

— Deltakere på eksterne kurs må forplikte seg til å videreinformere interesserte kolleger, eventuelt stå til disposisjon ved intern kursvirksomhet.

— Søknader til eksterne kurs sendes gjennom avdelingsleder for eventuell anbefaling til opplæringsutvalget. Formannen og sekretæren får myndighet til å avgjøre enkeltsaker etter retningslinjer trukket opp av utvalget.

Interne kurs:

— Avdelingene er ansvarlige for gjennomføring av kursene.

— Opplæringsutvalget kan være behjelpelig med rettledning i forbindelse med interne kurs.

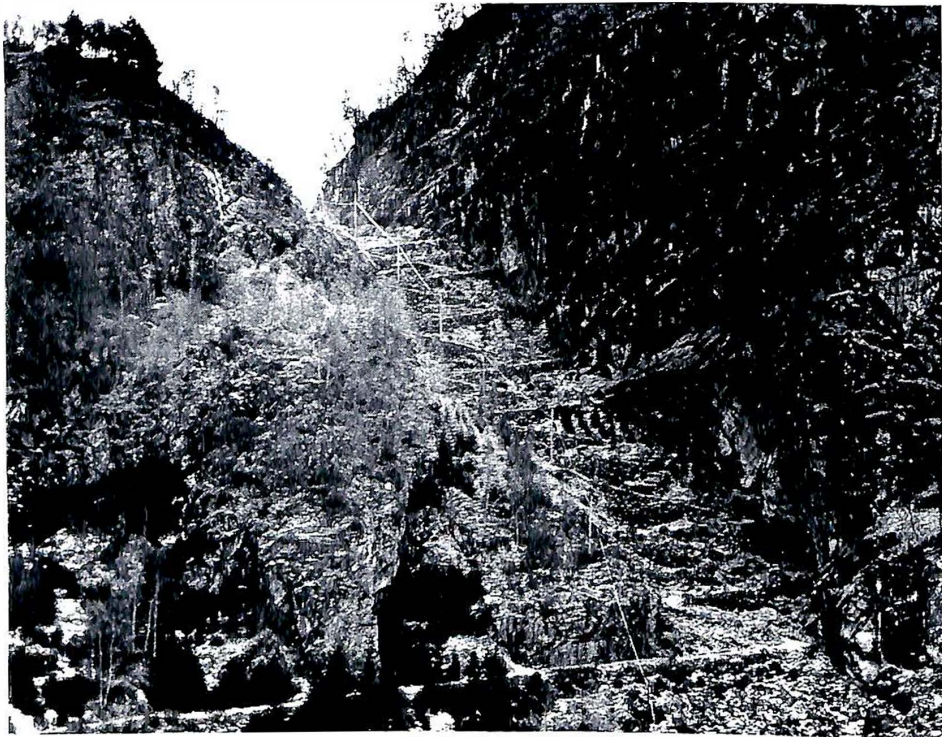
— Opplæringsutvalget godkjenner kursopplegg og deltakere.

MA

Vegvesenet bevarer gamal veg i Osterøy

Bildet syner korleis den gamle vegen, som vart bygd for nær 90 år sidan, slynger seg opp etter Kossdalskaret.

Nå skal svingane bli ståande som eit minnesmerke over gamal veg-byggjekunst.



I 1978 fekk Vegvesenet i Hordaland etter søknad til Vegdirektoratet eit tilskot på kr. 30.000,- til restaurering av ein gamal veg i Osterøy kommune.

Parsellen som skal bevarast går mellom bygdene Svendheim og Hosanger og er 2 km lang. Den er ein del av den gamle kommunevegen frå Hosanger til Fitje. Det særmerkte ved vegen er svingane opp Kossdalskaret. Frå ei høgd på 75 meter over havet stig vegen i 18 slyng opp til ei

høgd på 175 meter over havet. Lengda på vegen opp skaret er 360 meter. Denne delen av vegen er eit sjeldant minnesmerke som syner korleis ein på hending vis har utnytta dei moglegskapane som låg i naturen .

Heile vegen frå Hosanger til Fitje er bygd på pliktarbeid og med amts-tilskot. I 1880 vart det av Søndre Bergenhus Amtsting gjeve 1/5 amts-tilskot til anlegget. Ein reknar at arbeidet med vegen frå Hosanger

Velferdsmidlane for 1979

fram til Svendheim var ferdig om lag 1890. Rekneskapen syner at den totale kostnaden for 6120 meter veg blei i alt kr. 14.594,-, medrekna pliktarbeidet.

Vegen viste seg å vera i bra stand etter å ha lege i mange år utan vedlikehald, så mesteparten av restaureringsarbeidet har bestått i å fjerne vegetasjonen og gruse vegen. Likeins mangla ein del stabbesteiner som måtte setjast på plass att.

Før restaureringsarbeidet tok til i fjor haust vart det halde ei synfaring med folk frå Fylkeskonservatoren i Hordaland og frå Osterøy kommune. Omfanget av restaureringsarbeidet blei då fastsett, og samstundes vart det avgjort korleis vegen skal nyttast i framtida.

Nå står ein del grusing att, og det skal setjast opp skilt som fortel om minnesmerket. Det er planen å få utført resten av arbeidet til våren, slik at folk kan ta vegen i bruk når sumaren kjem.

Vegen vil verta stengd for all motorisert ferdsel. Målet er å gjera han til turveg for gåande, for syklistar og hestar. Einaste unntaket har ein gjort for bønder som har behov for å nytta vegen til jordbruksføremål.

I dei seinare åra har ein skilde teke vegen i bruk som turveg, og vegvesenet håper at riktig mange vil nytta vegen når restaureringen er ferdig til sumaren.

N.Nonås

Fordelinga av velferdsmidlane blei vedteke i møte i Samarbeidsutvalet 23. februar i år. For 1979 har vi fått tildelt kr. 124.300,- i velferdsmidlar frå stat og fylke. Tildelinga til Biltilsynet er og med i denne summen.

Fordelinga blir slik:

Pensjonistsamankomst	8.000.-
Anl. Krokeideveien (avslutn.fest)	600.-
Arbeidsmandsforbundet (årsmøte)	1.500.-
Rekkverk arb.lag (bullworker)	200.-
Festtangen brakkeleir (trimutstyr)	2.000.-
Trafikkavd. Rådal (blåtur)	1.000.-
Almannamøter på anlegg	22.000.-
Anleggstur	1.500.-
Vedl. + anl. på Stord (samankomst)	2.500.-
Hyttene	30.600.-
Bedriftsidrettslaget	20.000.-
Salven	3.000.-
Vegstasjon Røldal (årsfest)	500.-
Vedl. Voss (samankomst)	1.750.-
Grunnseksjonen (planter)	400.-
Vedl. Norheimsund	500.-
Vedl. Etne (samankomst)	1.000.-
Oppsynsmannsforeininga (samankomst, tur)	3.500.-
Blåtur vegkontoret	5.000.-
Pynteting/trimutstyr brakkeleirane	13.250.-
Biltilsynet	3.000.-
Rådal vegsentral (blåtur)	2.500.-

Tilsaman kr. 124.300.-

En hilsen til Samarbeids-utvalet

Ein av søknadene som kom inn, hadde ei noko uvanleg form. Vi tek han med her — som eit lite smil i kvardagen:

Vi har det fint i Staten, det må vi alle si.
Og mange gode gaver den også har å gi.
Den deler velferdsmidler så flittig ut til oss.
Det går rettferdig for seg, vi slipper nok å slåss.

På grunnseksjonen trives vi, vi har det ganske godt.
Nu sages det og spikres, og vi får flere kott.
Men tegnesalen står der så stor og kald og grå.
Og denne salen er det vi nå vil pynte på.

Vi fikk et skriv forleden som satte oss i sving.
Nu vil vi gjerne be om en ganske viktig ting.
Litt grønne fine planter det vil vi gjerne ha,
og da fra velferdsmidlene vi kanskje kunne ta.

Fra oss her nede i tredje vi sender denne bønn,
og håper på en palme og en diger stuelønn.
En slyngplante er også fin, den slynger seg omkring,
og skjuler mange flekker og andre stygge ting.

En sum det vil vi sette, vi tenker nå som så
at fire hundre kroner det kunne passe nå.
For blomster er nok dyre, det vet vi alle mann,
men gjøre livet lysere, det vet vi blomster kan.

Med disse enkle linjer vi sender dette brev
til Samarbeidsutvalet, og ber om penger her.
Og takk vi gir på forhånd, vi tror vi penger får.
Vi lover ikke tigge mer, i hvertfall ei i år.

Hilsen noen som liker blomster

ArbeidsmiljøSpalten

Arbeidsmiljøspørsmål - saksgangen

Arbeidsmiljø — hva er det? En definisjon av arbeidsmiljø er at det er ethvert forhold i arbeidssituasjonen som har innvirkning på arbeidstakernes fysiske eller psykiske helse. Dette vil for de fleste virke som en svært rund og intetsigende beskrivelse. Jeg skal derfor gi noen eksempler på hva jeg mener med arbeidsmiljø.

Fra tidligere er vi kjent med begrepet arbeidervern, og med det forbinder vi først og fremst vern mot fysiske skader. Forhold som har innvirkning på arbeidstakernes psykiske helse kan være forhold til overordnede og til arbeidskamerater, muligheter for kontakt med arbeidskamerater, måten arbeidet er organisert på, f.eks. tempo arbeidet skal utføres i, metodene som nyttes o.l. Videre kan fastsettelse av arbeidstid, avlønning og ikke minst pendlerproblemet være ting som innvirker på vår psykiske helse. Spørsmålet om arbeidsmiljøet er godt eller dårlig er ikke avhengig av om en eller flere av de faktorer som har innvirkning på arbeidsmiljøet, er gode eller dårlige. Først etter en samlet vurdering av alle faktorer som innvirker på arbeidsmiljøet, kan vi slå fast om arbeidsmiljøet er akseptabelt. Ofte er det den enkeltes personlige vurde-

ring som avgjør om et forhold er akseptabelt eller ikke. Vi vet at dersom vi selv har fått være med på å bestemme hvordan et arbeid skal utføres, har vi lettere for å akseptere en metode som kanskje ikke er den beste. Medinnflytelse over vårt eget arbeid er derfor et svært viktig og kanskje også det billigste tiltak vi kan gjennomføre for å bedre arbeidsmiljøet.

Saksgangen

i arbeidsmiljøspørsmål

Hovedansvaret for at arbeidsmiljøet er forsvarlig er lagt på arbeidsgiver. Intensjonen er at bedriftene selv skal avdekke og løse sine arbeidsmiljøproblemer i samarbeid mellom ledelsen og de ansatte. På alle arbeidsplasser er det valgt verneombud som skal være de ansattes tillitsmann i saker som gjelder arbeidsmiljøet. Blant verneombudene er det valgt et hovedverneombud som skal koordinere verneombudenes arbeid og som skal føre en sak der det ikke oppnåes enighet, videre til høyere myndighet. Vernelederen skal være arbeidsgivernes sakkyndige i arbeidsmiljøspørsmål.

Det neste ledd i arbeidet med arbeidsmiljøet er Arbeidsmiljøutval-

ARBEIDSMILJØSPALTEN

Verneleder: Bjørn Langedal

get (AMU). AMU er sammensatt av like mange representanter fra ledelsen og fra organisasjonene. Fra ledelsen skal en av toppsjefene være medlem. Fra organisasjonene skal hovedverneombudet være medlem. Vernelederen skal også være medlem, men uten stemmerett. AMU skal være et besluttsende og rådgivende organ som skal arbeide for gjennomføring av arbeidsmiljøloven i bedriften. I fall det ikke skulle være mulig å oppnå enighet i AMU i en sak, kan saken bringes inn for Arbeidstilsynet som avgjør saken.

Hvordan skal vi så løse våre arbeidsmiljøproblemer? Så fram det er mulig skal problemene løses der hvor problemet er oppstått. Verneombudet som er arbeidstakernes tillitsmann i arbeidsmiljøspørsmål skal ta problemet opp med sin nærmeste overordnede, dvs. for utedriften oppsynsmann/anleggsbestyrer, og for kontorseksjonen med sin avdelingsleder. Bistand kan verneombudet få hos hovedverneombudet. Ledelsen kan søke bistand hos vernelederen.

For å få løst slike saker og selvsagt alle andre saker, er det viktig å føre en åpen samtale om saken, slik at alle momenter blir belyst. Som oftest vil problemet kunne løses på dette plan.

Dersom det ikke oppnåes enighet, bør det skrives en protokoll som behandler begge parter syn, og som sendes til hovedverneombud og verneleder. Det er også mulig å be disse to om å være med i et nytt møte for om mulig å løse problemet. Dersom det ikke er mulig å finne en løsning skal saken behandles i AMU.

Som tidligere omtalt er intensjonen at et problem skal løses på den arbeidsplass det er oppstått. Vi må imidlertid være oppmerksom på at tiltak for å bedre arbeidsmiljøet kan ha slike økonomiske konsekvenser at det ikke kan avgjøres av den lokale ledelse og kanskje heller ikke av vegsjefen. Slike saker må gå til den myndighet som kan avgjøre det. Derfor er det viktig å få en protokoll som begrunner de tiltak som vi ønsker iverksatt.

Arbeidsplass-undersøkelse

Arbeidsmiljøloven pålegger arbeidsgiver å foreta kartlegging av arbeidsmiljøet i virksomheten. Målet med en slik undersøkelse er å kartlegge det eksisterende arbeidsmiljø

og registrere både positive og negative faktorer. Der det trengs forbedringer, bør en etter beste skjønn foreslå tiltak og prioritere disse. Arbeidsmiljøet er nært knyttet til de

belastninger den enkelte utsettes for i arbeidet.

Bedring av arbeidsmiljøet fører i de fleste tilfeller til økte utgifter. Det er viktig at denne merkostnad lar seg forsvare ved at en oppnår økt arbeidseffekt og bedre produksjonsresultat. Samfunnet krever at vegvesenet utnytter sine ressurser — arbeidskraft, maskiner og materialer — på best mulig måte.

På arbeidsmiljøkursene i Ullensvang foretok vi en teoretisk arbeidsplassundersøkelse. Vi lovet der å fortsette dette arbeidet med en praktisk undersøkelse. Mange har nok ventet på at vi skulle komme i gang med dette. Vi har vært noe usikker på hvordan vi skulle legge opp dette, men vi har nå utarbeidet et forslag som skal prøves på 3 arbeidsplasser. Disse er: Veganlegget Indre Arna — Vågsbotn, Arnanipatunnelen og vedlikeholdsdistrikt R-3.

Opplegget består av en rekke skjema, gruppert i fysiske, psykiske og velferdsmessige faktorer.

Innenfor hver av disse gruppene stilles det en rekke spørsmål om de forskjellige arbeidsmiljøfaktorer. Selvsagt er det umulig å forme spørsmål om alt som har betydning for arbeidsmiljøet, slik at de som skal gjennomføre undersøkelsen selv må tenke over sin arbeidssituasjon for om mulig å peke på flere faktorer.

Verneombud og oppsyn/ingeniører skal i fellesskap gjennomføre undersøkelsen. Til forberedende bruk får verneombudene et eksemplar av opplegget som de kan bruke for å innhente opplysninger fra sine arbeidskamerater. Senere skal verneombud og ledelse i samarbeid komme fram til en felles konklusjon. Divergerende syn skal her komme fram. Tiltak for å bedre arbeidsmiljøet som ikke fører til vesentlige tekniske eller økonomiske konsekvenser skal omgående settes i verk. Besvarelsen skal deretter sendes til vegkontoret, hvor administrasjonen og AMU vil vurdere de øvrige forslag.

Før vi gjennomfører arbeidsplassundersøkelsene etter det mønster vi nå har lagt opp til, vil vi gjerne prøve opplegget på de tre forannevnte arbeidsplasser. Det kan kanskje være nødvendig å justere opplegget noe etter denne prøven. Imidlertid skal vi prøve, gjennom bedriftsavisen, å holde alle orientert om framdriften i dette arbeidet.

Fellesferien — anlegg

Fellesferien for folk i anleggsdrifta er fastsett til 16. juli. Første arbeidsdag etter ferien blir mandag 6. august.

AMU-synfaring på tunnelanlegg



Arbeidsmiljøutvalet på synfaring i Måbødalen. Fra venstre: Nils Nonas, Jens Tveit Aga, fysioterapeut Jan H. Demmink, Odd Sæveraas, Hermann Lund, Nils H. Sellevold, Jonn Borsheim, Anna Maria Mage, Ragnhild Ø. Arnesen og Jan Søylen.

Arbeidsmiljøutvalet — det såkalla AMU — var 15. og 16. februar i år på synfaring på tunnelanlegga på Stalheim og i Måbødalen. Synfaringa blei kombinert med møter med verneombod og anleggsleiinga ved anlegga og med ordinært møte i

arbeidsmiljøutvalet på Voss eine kvelden.

Ulike saker som sikt på stuff, støy, vibrasjon på plattformen på boreriggen, lystilhøve, køyring av dynamitt og den dårlege tilstanden renskebukkane er i, var saker som vart

AMU-SYNFARING

teke opp etter synfaringa. Med omsyn til sikt- og støytilhøva var skilnaden ganske stor mellom desse to anlegga. På Stalheim var sikttilhøva sers gode, her var etterkjølar for lufta montert og propanbrennar var i bruk for å få vekk kondens. Sikta var heller dårleg i Måbødalen, mellom anna fordi ein på grunn av frosten ikkje kunne ta i bruk vifta i tunnelen, og fordi brennaren hadde slokna. Anleggsfolka har i heile vinter hatt store vanskar på grunn av frosten.

Med omsyn til støy var tilhøva dei motsette. Folk i tunnelen i Måbødalen hadde ikkje nemnande støyproblem, medan støynivået på stoff i Stalheimstunnelen var svært høgt. Det kom mellom anna av dårleg kompresjon i boremaskinen og slitasje på borhamrane. Operatørane på boreriggen kom ned i eit akseptabelt støynivå ved å nytte både øyrepoppar og øyreklokker. Vidare vart det peika på at vibrasjonen på plattformen kan reduserast med eit nytt belegg å stå på, og at lystilhøva kan betrast med indirekte lys.

Arbeidsmiljøutvalet fann det naudsynt å peika på at køyringa av dynamitt ikkje skjedde på forsvarleg vis. Det er grunn til å streka under at det er påbode med trekasse i botn ved køyring av dynamitt.

På begge arbeidsplassane blei informasjon om bruken av bered-

skapskassane etterlyst, ikkje utan grunn. Arbeidsmiljøutvalet gjekk inn for at verneombod og oppsyn blir samla til felles opplæring i bruken av beredskapskassane. Dei som får opplæringa må informere vidare på arbeidsplassane sine innan ei veke etterpå. Bedriftsavisa vil og ta inn informasjon om innhaldet og bruken av kassane seinare.

Denne synfaringa gav AMU-medlemmane eit inntrykk av at vernesituasjonen generelt var relativt god. Verneomboda meinte dei blei respekterte, men dei fekk for lite tid til å setje seg inn i lover og reglar. Problema på arbeidsplassen ligg likevel ikkje berre i det som er synleg, fysisk eller teknisk, og ei viktig oppgåve både for verneombod og AMU er å leggje større vekt på menneskelege/psykologiske/sosiale problem som arbeidstilhøva kan vera skuld i. Synfaringa var den første av fire som AMU skal gjennomføre i år.

SPORT

«HORDAVEG» HAR
PLASS TIL FLERE
SPREKE !

Vi vil på denne måten forsøke å rette på noe av den kritikk som har vært rettet mot bedriftsidrettslaget fordi vi ikke har vært flinke nok til å presentere oss selv, og at det følgelig er mange av våre ansatte som ikke vet hva som finnes av tilbud.

B.I.L. Hordaveg ble stiftet 2. januar 1970, og vi har i dag lag med i kretsseriene i fotball, håndball, bowling og bordtennis.

Styret for 1979 består av:

Formann Kurth Dalen
Fotballoppmann Arild Bergstrøm
Håndballoppmann Kurth Dalen
Håndball damer Kari Helle
Bowling Kåre Herland
Bordtennis Egil Alsaker
Kasserer Endre Grutle
Materialforv. Svein Presthus

Vi vil først la hver av oppmennene få lov å gi en liten presentasjon av sin gruppe.

FOTBALL

Det går mot en ny sesong, og her er en kort orientering om de aktiviteter vi ventelig skal delta i.

Bedriftsserien:

Etter fjorårets heller svake innsats som endte med nedrykking, skal vi i år spille i 4. divisjon. Kampene går på Slettebakken (ved Bergenshallen), og dersom det ikke blir strykninger skal vi i alt spille 11 kamper. Vi regner med seriestart i april måned.

VEGCUP

Finalen i årets Vegcup arrangeres av Akershus. For å komme så langt må vi imidlertid kvalifisere oss gjennom innledende kamper. Vegkontorene er inndelt i fem puljer, og puljevinnerne går videre til finalen sammen med finale-arrangøren.

HÅNDBALL

Det er nå femte sesongen vi har herrelag med i kretsserien i håndball. De fire første årene avanserte vi direkte fra 4. til 1. divisjon, og det ser ikke ut til at vi skal få nevneverdige problemer med å holde oss der. I begynnelsen hadde vi også med et damelag i kretsserien, men av forskjellige grunner måtte vi for noen år siden stryke laget. Nå har imidlertid damene tatt treningen opp igjen, og fra høsten av regner vi med å ha et damelag med i serien igjen.

Håndballserien starter i slutten av august og varer fram til begynnelsen av mai. De 11 kampene vi skal spille blir for det meste avvirket i Haukelandshallen (ved Brann Stadion) på fredagskveldene.

Håndballagene deltar dessuten fast i en turnering i året. I månedsskiftet oktober/november setter vegkontorene og vegdirektoratet hverandre stevne i en storturnering på Gol, med Buskerud Vegkontor som fast, glimrende arrangør.

Håndballagene trener i Slåtthaug-

hallen på Nesttun hver torsdag kl. 16.00—17.00. Alle som har lyst til å være med, er hjertelig velkomne.

BOWLING

Bowlinggruppen teller i dag 8-10 aktive spillere. Gruppen trener hver fredag kl. 15.30—17.00. Vi disponerer vanligvis 2 baner i Sentralbadets bowlinghall, alt etter hvordan fremmøtet er. Da bedriftsidrettslaget ikke har råd til å dekke alle utgiftene, må hver enkelt betale kr. 3.- pr. serie. En serie kan variere fra 11-21 kast, alt etter hvor god — eller heldig — man er. Laget vårt befinner seg i 3. divisjon, omtrent midt på tabellen. Sesongen varer fra begynnelsen av september til begynnelsen av mai, og i alt 11 konkurranser avvikles, vanligvis på mandagskvelder.

Vi håper å få flere med oss i bowlinggruppen, og inviterer med dette alle interesserte til treningen vår i Sentralbadet.

BORDTENNIS

Bedriftsbordtennisserien i Bergen teller i alt 83 herrelag, fordelt på 5 divisjoner, og 9 damelag. Vi har for tiden bare tre aktive herrer i bordtennisserien, og disse spilte seg opp i 1. divisjon sesongen 1977/78. De nevnte talentfulle herrer har dessverre ikke hatt dagen(e) i førstedivisjonsstriden, ettersom vi kan registrere bunnplassering på tabellen.

Siden bordtennis er en slik hyggelig, avstressende mosjonsidrett, er det beklagelig at ikke flere «kaster seg inn i spillets gleder». Vegkontoret har bord i C. Sundtsgt. 64. Dessuten vil vi (om interesserte melder

seg) kunne disponere et bordtennisbord i Haukelandshallen hver fredag (1-2 timer) i sesongen september - mars.

Som det går fram av rapportene er nye medlemmer velkomne i alle gruppene. Vi vil derfor be alle som har lyst til å delta i en eller flere av disse lagidrettene om å ta kontakt med formannen eller oppmannen for den eller de grupper man er interessert i.

Som tidligere nevnt har håndballgruppen trening i Slåtthaughallen hver torsdag kl. 16.00—17.00. Her blir imidlertid vekselvis drevet med håndball, fotball og vanlig mosjon med bøy og tøy, og dørene er derfor åpne for flere enn de spesielt håndballinteresserte.

Bedriftsidrettslaget får med jevne mellomrom innbydelser til å delta i stevner i langrenn, slalåm, friidrett, miniatyrskyting, luftgeværskyting, svømming o.l. Mange er sikkert interesserte i å delta på slike stevner, og vi ber alle om å melde seg for formannen, (som er å treffe på anleggsavdelingen ved vegkontoret). Vi vil registrere de ønsker som kommer inn og sørge for å formidle alle innbydelser videre til interesserte.

Vi håper at vi med dette har klart å gi en liten oversikt over hva bedriftsidrettslaget sysler med, og vi ønsker igjen hjertelig velkommen til alle som har lyst til å være med og dele felles anstrengelser og felles gleder.

*Kurth Dalen,
formann*

Vegdirektoratet
~~Postboks~~ Biblioteket
Oslo def. Oslo!

MASSEKORSBÅND

— Om det å lage ei lesarvennleg avis. . .

Mykje viktig stoff har samla seg opp til dette nummeret fordi det er gått så lang tid sidan forrige «Veg i Vest» kom ut. Redaktøren ventar ikkje at *alle* no skal komme rennande med hauger av godt stoff og bilete, ho klarer seg med eit lite innlegg frå *deg* om noko du kan tenkje deg å ta opp i bladet. I alle høve ventar ho at forslag og idear skal strøyme inn, slik at det blir mogleg å gjere bladet riktig lesarvennleg.

Det står fritt for alle å skrive i avisa. Då tenkjer vi og på dei utanom vegvesenet som tek i mot bedriftsavisa vår, politikarar på riks- og fylkesplan, kommunale etatar eller politi/lensmannsetatar.

Vi minner og om «Ordet fritt»-spalten, og om behovet for meir humørfyllt stoff.

Frist for innsending av stoff til neste nummer:

1. juni.

Adresse:
«BEDRIFTSAVISA»
Hordaland Vegkontor,
C. Sundtsgt. 64,
5011 Nordnes.

