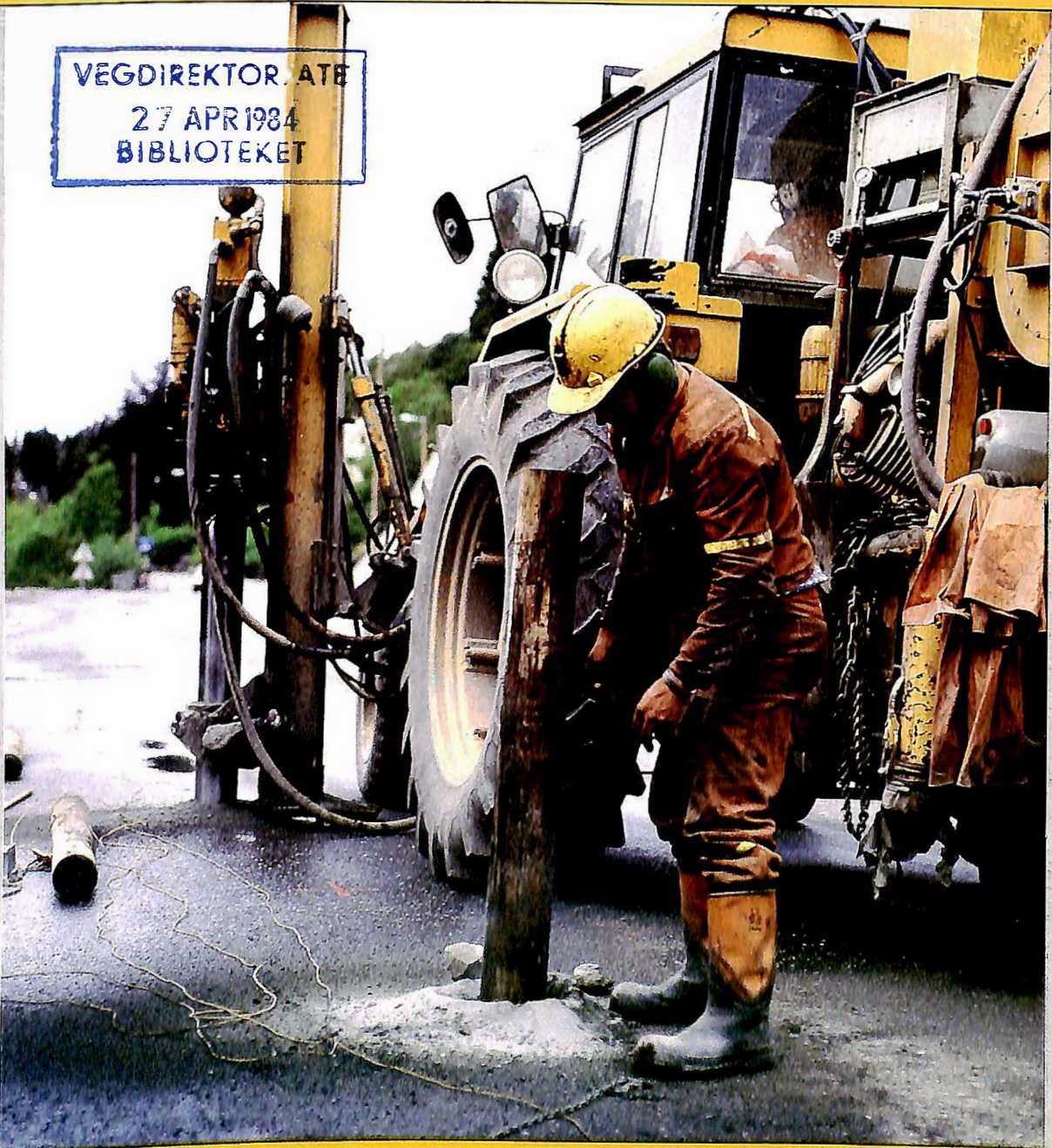




VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN, HORDALAND

VEGDIREKTOR. ATE
27 APR 1984
BIBLIOTEKET



NR. 1 APRIL 1984 ÅRGANG 8



VEG I VEST

NR. 1 — ÅRGANG 8

REDAKTØR:
Ragnhild Øverland Arnesen

REDAKSJONSRÅD:
Josef Martinsen
Per S. Myhren
Gunnar Gjæringen
Konrad Ulvatn
Oddbjørn Lynghammer
Gudrun Caspersen

Opplag: 2.500

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

Ettertrykk tillatt
— med kildeangivelse.

INNHALD:

Om informasjon til trafikantane	3
Om ortografi og skrivekunst	3
Vegsjefen har ordet	4
Driftsåret 1983: Stor aktivitet	5
Veganlegg i Hordaland -84	8
Konkurransen om utsmykking	13
Bilverksteder deltar i kjøretøykontroll	14
Ordet fritt	15
Vegvesenet som bedrift og bedriftsskaper	16
Ei kake for gangveg i «Gjelet»	18
Styringsgruppe for EDB	21
Vegvesenets første lastebil i Odda	22
Den første veghøvelen i indre Hardanger	23
Arbeidsmiljøspalten	24
VM på ski på Kvamskogen	26
Bergenshalvøya — ett vedlikeholdsområde	27
Lønns- og personalkort, en orientering	28
Aksjon Kjøreløys	29
Personalnytt	31

Foto på framsida.
Rekkverksarbeid i Bergensområdet
(FOTO: V. ARNSEN)

Billettekst siste side
Utsyn fra den nye brua til Misje (rv. 561) Bygda med ferjekaien er Solsvik. Sotra
(FOTO: T. HAUGEN)

Om informasjon til trafikantane

Vi i Statens Vegvesen skal vere nokon av dei sentrale deltakarane i det Aksjon Publikum-festbruset som politikarane no har sett i gang. Underleg nok har einkvann fått omgrepet «smilekurs» til å bli noko av det sentrale ved heile aksjonen. — vi skal altså lære å smile...

Vi for vår del trur det kan vere meir vesentleg å sjå på korleis vi kan få publikum til å smile, ikkje av oss, men med oss. Smilet må vere eit resultat av det vi gjer. Det viktige må vere å vurdere om vi kan gjere ting annleis, enklare eller betre, til gagn for publikum/trafikanter, og kan hende for oss sjølv også?

Her og no kunne vi tenkje oss å trekkje fram eit spesielt område der behovet for ei beting er stort. Det gjeld informasjon til trafikantane ute på vegen. Den siste tida har vi opp til fleire gonger i veka hatt annonsar i avisene: «Vegen er stengd opp til to timar om gongen grunna sprengingsarbeid.» Ja, slik eller på liknande vis fortel vi det når vi stengjer vegen slik det høver oss — for vi driv jo med vegarbeid og må få gjort jobben vår. Om andre ikkje får gjort jobben sin på grunn av dårleg opplegg og mangelfull informasjon frå vår side, er ikkje noko å ta omsyn til. Einskilde stader er det teke omsyn til at bussen skal fram, og det er vel og bra, men kva med t.d. alle dei som skal nå ei ferje, utan at vegvesenet finn det naudsynt å rette seg etter det? Og kva med alle dei som ikkje har hatt peiling på kva for periodar vegen er open — av di det ikkje er avertert — og kjem sekundet etter at vegen er stengd, for å måtte stå der i to timar? Toppen på irritasjon må det vekkje om trafikanten då finn ein liten lapp ved sida av bilen sin der det står kva tid vegen er open.

Etter det vi har røynsle med, vil det i dei fleste høve vere mogleg å unnta arbeidet slik at det let seg gjere å opplyse trafikantane om kva tid dei kan sleppe forbi. Dermed kan dei leggje køyreruten sin opp etter det, og vi unngår lange koar og sinte bilistar.

Til no har det openbert vore svært vanskeleg å leggje arbeidet opp med tanke på å finne ei ordning som kan fungere bra for trafikantane også. Haldninga er stort sett at trafikantane får rette seg etter oss. Når arbeidet først er kome i gang, syner det seg at det så å seie alltid blir lagt til rettes etter faste periodar, med open veg til same tider kvar dag. Kva er da problemet?

Det same gjeld plasseringa av skilt i samband med vegstenging pga arbeid ras eller anna. Trafikantane må få informasjon om vanskar på vegen og eventuelt omkøyning i god tid — gjerne fleire mil i førevegen. Som kjend er her smitt med omkøyingsvegar i fylket vårt! Det er ikkje ulikjævande om folk må køyre fleire mil til fanyttes av di vi i vegvesenet ikkje har teke nok omsyn til dei som ferdest på vegen! Det er jo dei vi jobbar for! Dei er kundane våre, som vegdirektoren peika på i siste nummeret av Vegen og Vi. Det kan vere nyttig å lese det han skreiv om vegvesenet som ein service-orientert etat.

Likeeins kan det vere nyttig å drøfta problemet grundig når emnet kjem opp i samband med kuss om dei nye teikane for arbeidsvarsling om kort tid.

Vi ønskjer lykke til i arbeidet med å spreie smil i kvardagen — som eit resultat av den munsaisen vi gjer!

Red

Om ortografi og skrivekunst i vegvesenet

Ikkje alle er like støe i rettskrivinga, det veit vi. I ein viss grad må vi også godta det. Vi tykkjer likevel at her er visse grenser, og visse område der vi ikkje kan vere kjende av at vi ikkje maktar dette godt nok.

Det gjeld særleg skiltinga. I vinter har vi opplevd mange døme på at skiltinga vår ikkje er god nok, og både privatpersonar og aviser reagerer på det, som rimeleg er.

Å skrive rette stadnamn, nytte rette bøyingsformer og rett ortografi er ein plikt for eit offentleg «vesen» som oss, og vi har alle eit felles ansvar for dette.

For det første må kvar og ein av oss som tingar eit skilt, levere teksten som skal stå der skriftleg til den som skal utføre arbeidet. Er du sjølv i tvil om rettskrivinga, så undersøk først — ver sikker på at alt du leverer frå deg er riktig. Dersom ikkje kvar og ein av oss kan ta på seg dette ansvaret, kan det bli vanskeleg å rette opp faderar.

Leiinga på kvar avdeling burde ta dette opp internt og syte for eit system eller ei form for kontroll slik at alle skilt som blir sett ut av vegvesenet er korrekte. Det er det minste ein må kunne vente av ein offentleg etat.

Red.

VEGSJEFEN HAR ORDET



NORSK VEGPLAN 1986-89:

For trange rammer gjer at Hordaland sakkar akterut

Naudsynt å finne andre finansieringsformer

Vi er nå midt oppe i arbeidet med revisjon av Norsk vegplan, og som kjent skal Fylkestinget ha saka opp i midten av juni i år.

Norsk vegplan blei første gongen lagt fram i 1969, og ved utgangen av neste år har vi bak oss fire vegplanperiodar.

Ved kvar revisjon har det store gapet mellom trongen for vegutbygging og dei låge rammene komme klårare fram. Det er også slått fast at vegstandarden i Hordaland i høve til trafikkmengda er lågare enn i noko anna fylke.

Sjølv om vi her i fylket har satsa store ekstramidlar i form av forskotteringar, bompengar og tilskot, så har vi ikkje nærma oss dei andre fylka i vegstandard. Vi har, tvert i mot, sakka lenger akterut. Særleg når det gjeld kjørefart og vegbreidd i høve til trafikkmengda, ligg vi langt etter.

Det er difor grunn til å spørja om ikkje tida no er inne til å sjå på fordelingsnøkkelen mellom fylka ved tildelinga av midlar.

Ved kvar vegplanrevisjon har den store nytten av investeringar i vegsektoren også kome klårt fram. Eit godt døme på dette er den nyleg framlagte transportplanen for Bergens-området. Av den går det fram at ved å investere 2 milliardar kroner kan ein få ein årleg reduksjon i kjøretøykostnadene på 590 mill. kroner samanlikna med vegnettet i dag. I tillegg er det rekna med ein reduksjon av ulykkene på 40%. Så vidt eg kan sjå er det ikkje nokon stad i den offentlege sektor at ein kan oppnå så stor forrentning av investert kapital.

For dei to neste fireårsperiodane 1986-89 og 1990-93 har vi frå Samferdselsdepartementet fått ei ramme på 905 mill. kr i kvar periode. Denne ramma ligg ca.

17% lågare enn i noleggjande vegplan. Går vi tilbake til første året i vegplanperioden 1978-81, så var løyvinga det året 235,5 mill. kroner. Omrekna til 1983-prisnivå, vert det om lag 370 mill. kroner, mot at vi får 226 mill. kroner kvart år i dei neste åtte åra. Det betyr at riksvegøyvinga til Hordaland i 1978 låg om lag 65% høgare enn det som er foreslått for tidsrommet 1986-93.

Denne låge ramma vil få store konsekvensar for investeringsprogrammet. Det vil bli vanskelegare å få med store nyanlegg, og vi må leggje større vekt på opprusting av eksisterande vegnett og parsellvis utbygging av vegane. Det vil også bli viktig å prøve å finne fram til andre finansieringsformer, og på kort sikt vil det seia meir bompengar.

For å betre tilhøva for vegtransporten mellom landsdelane, har Vegdirektoratet i retningslinene for revisjon av Norsk vegplan for 1986-89 definert eit nett av gjennomgåande transportruter. Desse rutene skal ha same standard med omsyn til fri høgd, akseltrykk osv. I Hordaland omfattar dei gjennomgåande transportrutene fylgjande vegstrekningar:

E68 Sogn og Fjordane gr. - Voss - Bolstad - Dale - Bergen.

E76 Telemark gr. - Røldal - Jøsandal - Fjæra - Ølen - Rogaland gr.

Rv. 14 Rogaland gr. - Skjersholmene - Sandvikvåg - Bergen - Knarvik - Romarheim - Sogn og Fjordane gr.

Rv. 7 Buskerud gr. - Bruravik - Granvin - Voss.

Rv. 47 Jøsandal - Kinsarvik - Brimnes.

I vårt forslag til revisjon av vegplanen for 1986-89 har vi sett av ca. 400 mill. kroner av ramma på desse gjennomgåande rutene. Vi vil då få eit tenleg vegnett her i takt med våre nabofylke. Til riksvegnettet i Bergen har vi sett av bortimot 300 mill. kroner for å kunne halde fram med utbygginga etter dei vedtekte planane.

Vi har då igjen ca. 200 mill. kroner til utbetring av alle andre riksveggar i fylket. Eg reknar med at den fordelinga av midlar eg her har nemnt vil bli vedtatt av fylkestinget utan store endringar. På alle område er det for lite midlar, og målsettinga har vore å fordele «den akutte nød» mest mogleg likt. Den store uvissa knyter seg no til spørsmålet om vi får ei eller anna form for bompengefinansiering av innfartsårene til Bergen. Ei anna viktig sak for heile Nordhordland og Bergenshalvøya er når arbeidet på Salhusbrua kan koma i gang.

J. Martinsen

Stor aktivitet i drifta, framgang på mange område

AV DRIFTSSJEF
JANN B. JENSEN

Trass i einsskilte tilbakeslag, må driftsåret 1983 få karakteren framgangsrikt på dei fleste område. Det er ikkje dei ordinære løyvingane til vegarbeidsdrifta som då er i tankane, desse viser framleis reell nedgang, men utviklinga når det gjeld utnyttinga av ressursane og kostnad og kvalitet på det ferdige produktet vi leverer.

Samarbeidet mellom drifts-avdelingane har vore særst godt i 1983, og mange viktige policy- og prinsippspørsmål er blitt drøfta og avklåra, og nye er tekne opp til diskusjon. Viktige arbeidsfelt/område er omorganisert/justert og tiltak sett i verk. I det heile er det ein langsiktig prosess i gang ved vegkontoret som eg er overtydd om vil gje resultat både på kort og lang sikt. Som døme på kva eg siktar til kan det nemnast:

- *Bemanningsjusteringa i vedlikehaldet*
- *Maskinpolicy i vedlikehaldet*
- *Kvalitetskontroll i drifta, ut-*



bygging av distriktslaboratoriet.

- *Tilbakeføring av røynsle frå vedlikehald til anlegg/plan.*
- *Omorganisering av arbeidsområdet for behandling av søknader om avkjørsler/dispensasjonar.*
- *Økonomi/styring, prøveprosjekt i vedlikehaldet.*
- *Samanslåing av vedlikehaldsområda R2/R8.*
- *Kartlegging av leiðningsanlegg.*
- *Vegregister på riks- og fylkesvegar, ajourføring, overføring til EDB.*
- *Kurs i driftsplanlegging for den einsskilte arbeidstakar i drifta.*

— *Utgreiing av spørsmål vedk. lærlingar og unge arbeidstakarar.*

- *Oppretting av styringsgruppe for innføring og bruk av EDB.*

Område som er tatt opp til diskusjon/utgreiing:

- *Reduksjon av kjetting/piggdekkslitasje på vegnettet, samarbeidsprosjekt med busselskapa på Bergenshalvøya og Bergen kommune.*
- *Utnytting av opplasting-/transportressursar: Val av maskinar, transportkjøretøy, samansetting av transportkjeder, anleggsvegar.*
- *Bruk av micromaskiner (EDB) i anleggs- og vedlikehaldsdrifta.*

► Områder som vil bli tatt opp til diskusjon/utgreiing i 1984.

- Oppretting av dekkeseksjon i vedlikehaldet.
- Reduksjon i talet på vedlikehaldsområde.
- Graving i vegnettet av andre etatar og private, betre oppfølging.

Store anleggsmidlar, lite til oppfølging

Det som har vore særmerkt ved året 1983 er vel dei store midlane vi har hatt til rådvelde i tillegg til dei ordinære løyvingane, særleg på anleggsida. Desse, som for 1983 utgjorde noko i underkant av 200 mill. i form av forskotteringar, bompengar, tilskot og sysselsetjingsmidlar, har stilt svært store krav til dei tilsette ved vegkontoret på alle plan. Det er heilt klårt at det har vore vist ein framifrå innsatsvilje og lojalitet for å løysa oppgåvene som er pålagde, og det er difor deprimerande for oss i toppleiinga ved vegkontoret at vi ikkje har fått tilstrekkeleg respons frå sentralt hald på det som etter vår meining er eit naudsynt krav i høve til den auka aktiviteten i drifta. Auka midlar over administrasjonsbudsjettet til planleggjing, overtid og reising, sjølv om vi sjølv sagt er takksame for dei ekstramidlane Vegdirektoratet har funne plass for. Vi vil likevel arbeide vidare med saka. I von om forståing for våre argument.

Auke i entreprisar og innleigde tenester

Ser vi på dei einiskilde avdelingane har det som nemnt vore stor aktivitet på anleggsida. Omsetnaden har auka frå 314 mill (82kr) i 1982 til 482 mill (83kr) i 1983. I same tidsrommet har entreprisedelen auka frå 14 % i 82 til 21 % i

1983 for riksveganlegg og 26% for fylkesveganlegg. I desse tala er berre reine entreprisar rekna med. Tek vi med dei tenestene som blir utført av private etter tilbod, dvs. etter «Forskrifter for kjøp av varer og tenester til staten» eller populært kalt «Kjøpsforskriftene», vil delen av innkjøpte tenester utgjere mellom 40 og 50% av anleggsutgiftene.

Fleire viktige anleggsparsellar blei opna i 1983, m.a. på nordre og søndre innfartsåre til Bergen. Arbeidet på Rv. 14, parsell Nygårdstangen - Øyjorden, starta opp ved årsskiftet 82/83, og arbeidet skrid fram etter driftsplanen. Avgjerda om bruk av fullprofilmaskin på dette anlegget er ei utfordring til oss alle ved vegkontoret, og eg er viss på at anleggsavdelinga, som står for den praktiske utføringa i marka, vil løysa oppgåva på ein tilfredsstillande måte.

Sysselsetjingsarbeida i Hordanger har vore ei belastning for vegkontoret og anleggsavdelinga, men det har vore gledeleg å kunne registrera at svært mange, både i distriktet og på sentralt hald, har sagt seg godt nøgde med det som er utført.

Ein ting vi med glede har merka oss i drifta, er at planstoda har betra seg monaleg i 1983, men vi er likevel redde for at dei rammene som er innførte for bruk av driftsmidlar til planleggjing, kan føra til stagnasjon og tilbakegang i denne utviklinga.

Policy og målretta vedlikehald

Innleingsvis ga eg ei oversikt over saker vi har arbeidd med i 1983, og denne oversikta viser at det også har vore stor aktivitet på vedlikehaldssida. Her er det i første rekkje policy/organisasjonsspørsmål det har vore arbeidd med, og

einskilde både inne på kontoret og ute i felten synes nok kanskje at dette tek tid. Eg kan langt på veg vera samd i dette, men vi har eit lovverk som skal fylgjast, og eg trur dessutan at det på lengre sikt kan løna seg å ta diskusjonane på førehand, framfor å slita med meiningar og syn som ikkje er blitt drøfta og som kan utvikla seg til eit problem for samarbeidet i framtida.

Denne aktiviteten inne på kontoret har ført med seg at relativt få nye tiltak er sett i verk ute på vegane; året 1984 vil bli annleis i so måte.

I Vegdirektoratet blir det for tida arbeidd med ei rekkje policy/organisasjonsspørsmål, og *målretta vedlikehald/økonomistyring* er stikkord i denne samanheng.

Hordaland er eitt av 4 prøvefylke på dette området, og eg trur at dette med m.a. planleggingsmøte ute på veggen, som dei fleste i vedlikehaldet etter kvart er blitt kjende med, vil bli eit viktig element i drifta i framtida.

Nye vegdekke har fått høg prioritet dei siste åra, og totalt blei det i 1982 og 1983 lagt 250.000 t og 261.000 t asfalt og oljegrus på riks- og fylkesvegnettet i Hordaland. For -82 medførte dette at 400 km veg fekk nytt dekke, medan 480 km fekk nytt dekke i -83. At vi rakk ein del lengre med dekkematerialane i -83 har m.a. si årsak i den nye dekkepolicyen, som tilseier redusert høveloppretting og meir eitt-lags dekker på sekundærvegnettet.

Ca. 65% av dekkene blei lagt i eigen regi, og i høve til kostnadene er vi her fullt ut konkurransedyktige med privat drift. Når det gjeld den handverksmessige utføringa av arbeidet, har vi nokre nedslåande døme i eigendrifta som dreg ned i høve til entreprenørane. Entreprenørane har betra

Arbeid med vass-sikring og bolting i tunnelen gjennom Mundalsberget (Lindås). Det er vedlikeholdet som har ansvaret for arbeidet.

(FOTO V. ARNESEN)

seg monaleg det siste året på dette feltet.

Det blei arbeidd godt i vedlikeholdet med økonomi/styringsspørsmål, og bruk av EDB i budsjettarbeid og i arbeidet med byggjeprogram gjev gode voner. At vi ikkje «traff» heilt med forbruket på riksvegar i sluttfasen, ser eg meir som eit arbeidsuhell som ikkje vil gjenta seg. På fylkesvegane blei sluttresultatet svært godt.

Store overskot for maskindrifta

Maskinavdelinga har vore inne i ei god utvikling over lengre tid, og sluttresultatet for 1983 står i stil med resultat dei siste åra. Eit overskot på 1,9 mill., då med reduserte prisar på ein del viktige maskiner i høve til dei føreslegne prisane frå sentralt hald.

Sluttresultatet må sjåast på fylgjande bakgrunn:

- Bruk av eigne/framande maskiner i anleggs- og vedlikehaldsdrifta er om lag 50/50.
- Trass i at storleiken på vår eigen maskinpark har vore tilnærma konstant, har talet på driftstimar auka med 27% frå 1981 til 1983. Eg er nokså trygg på at dette ikkje berre er «papirtimar».
- For driftsåret 1983 vedtok Stortinget i samband med behandlinga av St. prp. nr. 1 (1982-83) at Maskinforvaltninga skulle ha eit overskot på 50 mill. på landsbasis. For 1984 er dette sett til 65 mill. Dette fører med seg i praksis for Hordaland at



drifta i Maskinforvaltninga må gå med eit så stort overskot at det veg opp dei meirutgiftene vi blir pålagde gjennom auka sum for renter og avskrivningar som vi skal tena opp.

For 1983 vil dette med andre ord seie at i fall vi hadde nytta Vegdirektoratets prisar på eigne maskiner og halde ved lag tidlegare års praksis vedkommande renter og avskrivning, so ville overskottet på maskinforvaltninga ikkje blitt 1,9 mill., men ca. 10

mill. Overskot på maskinavdelinga skal etter regelverket overførast til vedlikehald, men hovudregelen er at rekneskapaen skal balansere. Det vil seie at prisane normalt ville blitt senka.

Betre tilbod frå distriktslaboratoriet

Distriktslaboratoriet står sentralt både i planleggjingsfasen og i byggjefasen. Dei siste åra har vi auka kapasiteten her, og det er gledeleg å kunne regi-

Veganlegg i Hordaland -84

Også 1984 vil bli eit aktivt og travelt anleggsår for vegvesenet i Hordaland, med Nordre innfartsåre som det største og mest arbeidskrevjande prosjektet. Den største spaninga knyter seg her til den store tunnelboremaskinen som skal setjast inn i arbeid på Fløyfjellstunnelen frå september. Den sokalla fullprofilmaskinen kjem til Bergen i juli. Med denne maskinen vil ein kunne effektivisere tunneldrifta endå meir og korte ned anleggstida på dei to vel 3 km lange tunnelane mellom Sandviken sykehus og Nygårdstangen.

Største anlegget utanom Bergen er Vallavik - Granvin med den 7530 m lange tunnelen. I alt vert det sett inn nærare 450 mill. kroner i ulike vegprosjekt i fylket i 1984.

Anlegg som vert sett i gang i 1984:

I sør:

Rv. 13 Valen - Porsvikskar. 1600 m gangveg, 700 m utbetring av riksvegen. Venteleg

start hausten 1984. Kostnad kring 4 mill. kroner, byggjetid 1 år.

Rv. 542 Siggjarvåg ferjekai. Ny ferjekai med oppstillings- og parkeringsplass. Venta start okt./nov. -84. Kostnad om lag 4

mill. kroner, byggjetid 9 mnd. Rv. 543 Ølensvåg - Berge. 1800 m utbetring av riksvegen og 1800 m gangveg. Arbeidet tek til i mai. Kostnad ca. 7,5 mill. kroner. Truleg ferdig sommaren 1985, men er ikkje fullfinansiert.

Fv. Sunde - Onarheim. Miljøtiltak, gangveg og dels utbetring. Arbeidet tek til okt./nov., kostnad 1,5 mill. kr., byggjetid om lag 8 mnd.

I og omkring Bergen:

Rv. 14 Ø. Ervik - Tertneskrysset. To-feltsveg frå Ø. Ervik gjennom Glasskartunnelen og vidare til rv. 14 ved Tertneskrysset. Delar av vegen nord for tunnelen må sprengjast ut i fire-felts breidd. Dersom dei politiske styresmaktene godkjenner finansieringsopplegget, kan arbeidet komme i gang i mai. Målet er å få parsellen

stere gjennom spørsmål til avdelingane at tilbodet frå denne avdelinga stendig blir betre og at rapportgangen er meir fullstendig enn tidlegare. Enno står det mykje att til målsetjinga er nådd, men samarbeidet med driftsavdelingane går fint, og for fyrste gong er det utarbeidd ein kvalitetsplan for anleggsdrifta

Generelt kan det elles seiast at i samband med revisjonen av NVP for åra 1986-89 og 90-93 er vi i gang med personalplanleggjing på kontoret og i drifta, og vi vonar at dette skal gje oss ei god støtte i tilpassinga av personell i høve til administrasjonsbudsjett og løyvingar. Organisasjonane vil bli trekt med i dette arbeidet.

Året 1983 har på same måte som 1982 vore prega av fa

ter og godt samarbeid med dei tilsette. Einskilde grupper har nok sete att med ei kjensle av at deira synspunkt ikkje er tatt nok omsyn til, men ein slik situasjon kjem vi alle i før eller

heller møte med betre argument ved neste korsveg.

Oppstillinga nedanfor viser disponible og medgåtte midlar i 1983:

	Til rådvelde	Sperra	Disponibelt	Brukt
Riksveganlegg	399,9 mill.	—	399,6 mill.	412,6 mill.
Fylkesveganlegg	44,5 mill.	3,6 mill.	40,9 mill.	35,0 mill.
Riksvegvedlikehald	127,6 mill.	—	127,6 mill.	133,5 mill.
Fylkesvegvedlikehald	70,1 mill.	—	70,1 mill.	69,7 mill.

sidan. Det beste ein då kan gjere er å tenkje nærare igjennom saka også frå den andre sida. I fall ein framleis sit att med ei kjensle av at avgjersla var feil, vil ein i det lange løp likevel tena på å lojalt følgja dei gjeldande retningslinjer og

Dei ekstraordinære sysseltjingsmidlane i Indre Hordanger utgjorde for 1983 34 mill. kr. Dei er løyvd over kap. 524 post 73 og kjem i tillegg til disponible/brukte midlar på riksveganlegg.

ferdig samstundes med Hel-
leveien, sommaren 1985.

Parsellen er ca. 1300 m lang,
byggjetid 14-15 måneder, kost-
nad om lag 17 mill. kroner.

Rv. 552 Hatvik ferjekai. Utvi-
ding av oppstillingsplassen,
busshaldeplass og gjen-
nomkøring for annan trafikk
enn den som skal med ferja.
Vert sett ut på entreprise, med
byggjstart i mars. Arbeidet
skal vere ferdig i august. 1,7
mill. kroner står til rådvelde,
og arbeidet vil bli lagt opp slik
at denne ramma skal halde.

Rv. 556 Søreide - Skraneveien.
Ombygging av sving og om-
legging/forlenging av gang-
/sykkelveg. Arbeidet tok til i
februar og skal vere ferdig i
mai.

Lengd 500m, kostnad ca. 0,4
mill. kr.

Rv. 561 Ågotnes - Solsvik. Ny
veg mellom Ågotnes og Solsvik
med påkopling til vegen til
Solsviksundet bru. Venteleg

klar til anleggsstart i mars og
føresett ferdig i mai 1985.
Lengd 4550 m, kostnad ca. 11,5
mill. kroner.

Fv. Eidsvågvegen. Arbeidet
omfattar ei mindre strekning
med fortau og to busslommer
lengst ute på Eidsvågneset.
Kjem truleg i arbeid etter
sommarferien. Kostnaden vil
ligge i overkant av 1 mill. kr.

I nord:

**Rv. 14 Fosse - Frekhaug -
Mjåtveit.** Arbeidet tok til 17.
februar mellom Fosse og
Frekhaug, der arbeidet er sett
bort på entreprise.

Arbeidet mellom Frekhaug
og Mjåtveit vert sett i gang
hausten 1984. Strekinga er to-
talt på 2,1 km, og kostnaden er
rekna til 18 mill. kr. Vegen skal
vere ferdig hausten 1985.

Rv. 568 Vågseidet - Haugatun.
Arbeidet tok så vidt til i de-
sember 1983 med anleggsveg
fram til Lyngfjellstunnelen.

Arbeidet på den 950 m lange
tunnelen kjem i gang 15. mars.
Den vil bli drive med to skift,
og vi ventar gjennomslag i slut-
ten av november 1984.

Heile parsellen er 3250 m,
og kostnaden er rekna til 27
mill. kr. Anlegget er enno ikkje
fullfinansiert, men vert midlar
tilgjengelege, kan vegen op-
nast hausten 1985.

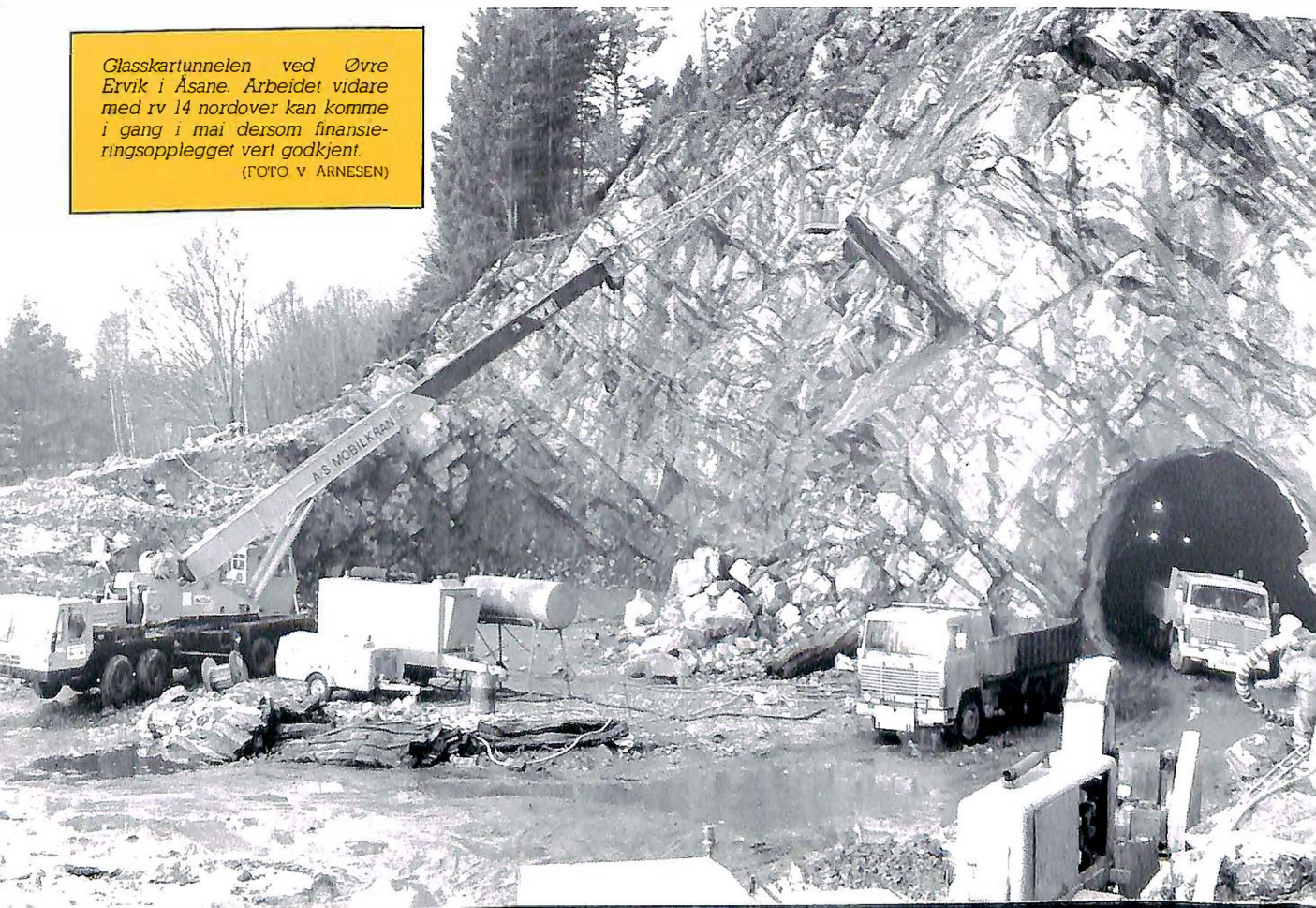
I indre del av fylket:

Rv. 7 Måbødalen. Ny tunnel frå
Storagjelet til Måbø bru, lengd
1750 m. Kostnadsoverslag ca.
33 mill. kr., av dette skal Eid-
fjord kommune forskottere 20
mill. Arbeidet tok til i februar
1984, og sjølv tunnelarbeidet
tek til i oktober. Byggjetid om
lag 3 år, slik at vegen vert
opna for trafikk i 1986.

**Rv. 47 Tunnel gjennom Tysse-
dalsberget,** lengd 1250 m, kost-
nad 24 mill. kroner. 13 mill. av
dette vert dekket av sysselset-
tingsmidlar eller midlar utanom

*Glasskartunnelen ved Øvre
Ervik i Åsane. Arbeidet vidare
med rv 14 nordover kan komme
i gang i mai dersom finansie-
ringsopplegget vert godkjent.*

(FOTO V ARNESEN)





Bjarne Sløre driv med jarnbindingsarbeid på anlegget Eikanger - Ostereidet.

(FOTO V. ARNESEN)

kryss o.a. mellom Søyletjern og Haukeland sentrum. Arbeidet tok til i oktober 1983 og vert ferdig ca. september 1984. Lengd 1400 m, kostnad ca. 4,5 mill.

Rv. 553 Rådalskrysset. Ombygging/lysregulering av kryss mellom rv. 553/554, dessutan gangveg og gangbru. Entrepriise. Arbeidet tok til i desember 1983 og er venta ferdig i juni. Kostnad ca. 4,0 mill. kr.

RV 555 Bussprioritering Kring-sjøvegen. Vegen vert utvida til tre felt med fortau på begge sider. Eit av feltet vert berre for kollektivtrafikk. Lengd ca. 2 km. Arbeidet er venta ferdig ved årsskiftet og er kostnadsrekna til 13 mill. kr.

Rv. 555 Tunnel gjennom Nygårdshøyden. Lengd 520 m, kostnad ca. 72 mill. kroner. Arbeidet tok til i september 1981, og tunnelen vert opna i desember 1984.

Rv. 561 Svelgen bru. Lengd 281m, kostnad 15 mill. kr. Arbeidet tok til i mars 1983 og er venta ferdig i desember 1984.

Rv. 561 Veg over Toftøy (til X fv.) Ny tofelts veg frå Svelgen bru til kryss med fylkesvegen på Toftøy. Lengd 1700 m. Arbeidet tok til i februar 1983 og er venta ferdig i haust, men vegen vert opna saman med Svelgen bru. Kostnad 7,6 mill. kr., inkl. arkeologiske utgravningar til 1 mill. kr.

Rv. 564 Nyborg - Salhus. Utbetring av gamal veg mellom «Ballett» og Baugtveitvegen, ca. 700 m. Venta kostnad 1,7 mill. Vert opna for trafikk i mai.

Rv. 561 Veg over Misje. Ny veg vidare over øya fram til brufestet for Svelgen bru. Kostnad ca. 3,6 mill. kr. Vert opna saman med Svelgen bru.

ordinære løyvingar. Byggjetid om lag to år.

Rv. 572 Granvin - Ulvik. Utbetring til 3 mill. kroner, som vert forskottert av Ulvik kommune i åra 1984, -85 og -86.

Anlegg som vert opna for trafikk i 1984:

I sør:

RV. 13 Rosendal sentrum. Miljøanlegg/strategi C (trafikkisering). Arbeidet tok til i november 1983 og er venta ferdig hausten 1984. Kostnad ca. 3,5 mill. kr.

Rv. 13 Skiftesvik - Utåker. Ny veg til Utåker ferjekai, 1600 m. Arbeidet tok til ved årsskiftet 83/84 og opning er venta i november/desember 1984. Kostnad om lag 8,5 mill. kr.

Rv. 545 Agdestein - Jektevik. Strossing av tunnel og utbetring

av riksvegen, 1000 m. Arbeidet tok til i desember 1983 og er venta ferdig i april -84. Kostnad ca. 2 mill. kr.

Fv. Sundfør - Fjon. Ny veg, lengd 4100 m. Arbeidet tok til i september 1983 og er venta ferdig i september - 84. Kostnad ca. 11 mill. kr.

Fv. X rv. 541 - Skimmeland. Utbetring av fylkesvegen og gangveg, 900 m. Arbeidet tok til i juli 1983 og vert avslutta i mai 1984. Kostnad 1,7 mill. kr.

I og omkring Bergen:

Rv. 14 Nyborg - Vågsbotn. Gang og sykkelveg frå Håbrua til Vågsbotn, lengd 2,1 km. Anlegget er venta ferdig ved årsskiftet. Kostnad ca. 5,4 mill. kroner.

E 68 Haukeland sentrum. Gang- og sykkelveg, omlegging av

Fv. Ibsens gt X Haukelandsvegen. Omlegging av vegkryss, vegutviding, lysregulering. Arbeidet vert utført av Bergen kommune for fylkets rekning. Arbeidet tok til i januar og er føresett ferdig i juni/juli. Kostnad 4,2 mill. kr.

Fv. Veg til øyane vest for Sotra. Dette omfattar Torvsundet bru, veg over Algrøy, komplettering på vegen over Langøy. Anlegget vil skaffe Algrøy vegsamband til Sotra. Lengder: veg over Langøy 1 km, Torvsundet bru 133m, veg over Algrøy 1,5 km, ialt 2,7 km. Totalkostnad ca. 11,8 mill. kr. (brua 6,8 mill.) Arbeidet er venta ferdig i november 1984.

I nord:

Rv. 14 Tunnelen i Matreberget vart opna i februar 1984, og trafikken går dels på førebels veg ved grustaket. Tunnelen er 1350 m lang.

I indre del av fylket:

Rv. 47 Ragdeparsellen og Opo bru, Odda. Lengd 500 m, kostnad 14 mill. kr. Anlegget tok til i 1982 og vert opna for trafikk 1. juni 1984. Rv. 47 vert då opna for 10 tonns akseltrykk.

E 68 Lundarosen - Brynagjelet. To bruer på 96 m og 56 m og 1 km veg over Tvildemoen, utanom Voss sentrum. Kostnad 17 mill. kr. Anlegget tok til i 1982 og skal opnast for trafikk 1. juni 1984.

E 68 Gang- og sykkelveg Voss - Skulestadmo, og ombygging av parsell Voss sentr. - Lunda-

rosen. Kostnad 11 mill. Anlegget starta i 1982 og vert opna for trafikk til sommarferien 1984. Dette vil då gje 3,5 km samanhengande gang- og sykkelveg mellom Voss og Skulestadmo.

Fv. Dønno - Tjoflot. Lengd 9 km. Arbeidet tok til i 1981, og i september 1984 vert det fest når vegen er ferdig heilt fram til Tjoflot. Kostnad ca. 20 mill.

Andre anlegg som er i gang:

I sør:

Rv. 551 Vikøy - Tørvikbygd. Utbetring av vegen, 7000m. Tunnel i Vangdalsberget vart opna nov. 1983, restarbeid pågår no. Kostnad t.o.m. 1984: 26 mill.

Rv. 547 Lukksund bru m/veg. Nyanlegg 7500 m. Arbeidet tok til i 1981. 3660 m veg på Tynes er ferdig. Arbeid i Bergsvåg (700 m veg) og Stussvik (1700 m veg) pågår. Arbeid på bru (260 m) tek venteleg til i oktober -84, på tunnel (1215 m) i november. Byggetid for brua 1,5 til 2 år, for tunnelen inkl. etterarbeid 1,5 år. Heile anlegget er venta ferdig hausten 1986. Totalkostnad ca. 67 mill. kr.

I og omkring Bergen:

Rv. 556 Fjøsanger - Straume bru. Ombygging av vegen,

gang- og sykkelveg og lokale vegomleggingar mellom Roklubben og Sælenbukta. Delar av parsellen er opna. Heile parsellen vil vere ferdig ved årsskiftet 1985/86. Totalkostnad ca. 53 mill. kr. Arbeidet har gått føre seg i eitt sidan årsskiftet 1980/81, etter nokre ars pause.

Rv. 555 m.fl. Sentralstyring av lyssignalanlegg. Dette omfattar samkøring/samankopling og sentralstyring av trafikklysa i Bergen. Arbeidet gar ut på å leggje kablar og setje opp utstyr for trafikklysa. Det meste vil vere ferdig i år, men alt er likevel ikkje komplett før i 1985. Arbeidet vil koste i alt 9,5 mill. kr.

I nord:

Rv. 14 Ostereidet - Bjørgevegen. Lengd 4500 m, kostnad ca. 30 mill. kr. Vegen vert truleg ferdig i august 1985.

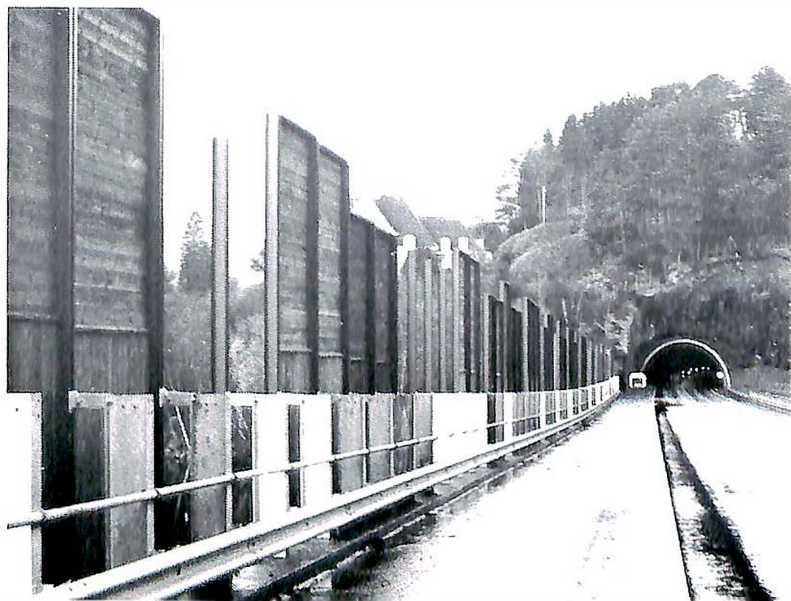
Rv. 14 Trodal - Trodalsleitet, del av strekninga Matre - Sogn og Fj. grense. Arbeid er her i gang på ein 800 m lang tunnel, men arbeidet vart stogga 15. mars på grunn av manglande midlar. Det er von om å få trafikk på strekninga kring årsskiftet 1985/86.

I indre delar av fylket:

Rv. 7 Eidfjord - Brimnes, Parsell Erdal - Brimnes, ca. 2 km

Dette skal bli støyskjermen som skal verne Troldhaugen og konsertane der mot trafikkstøy frå Søndre innfartsåre. Skjermen skulle ha vore høgare, med ved eit kompromiss vart høgda redusert, og pengane vegvesenet sparte på det går til Troldsalen, den nye konsertsalen på Troldhaugen. Biletet er teke i januar i år.

(FOTO T. HAUGEN)



Utbebringingsanlegg. Tok til hausten 1983 og er venta ferdig til sommarferien 1984. Sysselsettingsanlegg. Kostnad 6 mill. kr.

Rv. 7 Tunnel Granvin - Vallavik. Arbeidet tok til i 1981, og det er venta gjennomslag til ferien 1984. Tunnelen skal opnast for trafikk i mai 1985. Lengd 7500 m, kostnad 150 mill. kr.

Rv. 47 Odda - Kinsarvik. Murforsterkingsarbeid, 1 mill. kr. Sysselsettingsanlegg.

Rv. 550 Velure - Grimo. Lengd ca. 7 km, kostnad 43 mill. kr. Arbeidet tok til hausten 1982, er venta ferdig våren 1985.

Rv. 550 Edna - Måge. Lengd ca. 4 km, kostnad ca. 20 mill. kr. Sysselsettingsanlegg, tok til hausten 1982, venta ferdig i 1984.

Rv. 571 Bulken - Evanger, parsell Bulken - Geitle. Lengd 11 km, kostnad 93 mill. kr. Arbeidet tok til i 1981 og er venta ferdig i 1987. Parsellen Bulken - Geitle vert opna for trafikk hausten 1984.

Tunnellarbeid 1984:

Anlegg som vert sett i gang i år:

Lyngfjell tunnel, Vågseidet. 950 m lang, anleggsstart 15. mars 1984, ferdig sommaren 1985. Kostnad ca. 17 mill. kr.

Måbødalen tunnel 4, ca. 1700 m lang. Anleggsstart ca. 15. sep-

tember 1984, ferdig sommar/haust 1986. Kostnad ca. 30 mill.

Stussvikhovda tunnel (Lukksund). 1200 m lang, anleggsstart okt./nov. 1984, ferdig sommaren 1986. Ca. 20 mill. kr.

Ny Tyssedalstunnel. 1250 m lang, anleggsstart mars 1984, ferdig sommar/haust 1985. Ca. 24 mill. med tilstøytande vegar. **Fløyfjellstunnelen.** 6800 m totalt, anleggsstart aug./sept. -84.

Anlegg som er i gang:

Munkebottstunnelen. 450 m + overbygg. Anleggsstart nov. -83, sprengingsarbeid ferdig mai/juni 1984. Vert opna for trafikk sommaren 1985. Kostnad 10 mill. kr.

Vallavik tunnel. 7530 m lang, anleggsstart okt. 1980, sprengingsarbeid ferdig sommaren 1984. Vert opna i mai 1985. Kostnad for tunnelen ca. 136 mill. kr.

Matre - Hogsvær. Sprengning på 850 m lang tunnel, men drifta vart stogga i mars.

Bruarbeid 1984:

Arbeid som vert sett i gang i år:

Rv. 14 Kryss Nygårdstangen. Planlagt anleggsstart i oktober 1984, ferdig desember 1987. To viadukter, entreprise, ca. 30 mill. kr.

Rv. 547 Lukksund bru. Anleggsstart hausten 1984, ferdig hausten 1986, lengd 314 m, kostnad 19,4 mill. kr.

Rv. 561 Rongesundet bru, Anleggsstart hausten 1984, ferdig hausten 1986, avhengig av evt. avtale med Statoil. Brua vert 584 m lang og kostnad er 35 mill. kr.

Rv. 568 Fosnstraumen bru. Anleggsstart hausten 1984, ferdig hausten 1986, ca. 405 m lang, 28 mill. kr. Avhengig av evt. avtale med Statoil.

Arbeid som er i gang:

Rv. 14 Viadukt Nygårdstangen. Arbeidet tok til i februar 1983, og er venta ferdig i desember 1985. To viadukter, kvar på ca. 480 m, kostnad 55 mill. kr. Entreprise.

Rv. 561 Svelgen bru, anleggsstart mars 1983, ferdig desember 1984. 281 m lang, 15 mill. kr.

Fv. Torvsundet bru, anleggsstart november 1983, ferdig november 1984, 133 m lang, 6,8 mill. kr.

Arbeidet på vegen mellom Fosse og Frekhaug på Holsnøy kom i gang i februar. Denne delen av arbeidet er sett ut på entreprise.

(FOTO V ARNESEN)



Konkurranse om utsmykking av nybygga i Fyllingsdalen

300.000 kroner er sett av til kunstnarlege føremål

Som regelen er for dei fleste offentlege bygg, skal også vegvesenet sine nybygg i Fyllingsdalen få si utsmykking. Det er sett av 300.000 kroner til utsmykking, eller ca. 0,5 prosent av den totale byggjesummen. Dette er relativt bra, og bakgrunnen er at det er så vidt mykje menneske som ferdest her.

Det er sett ned eit utsmykkingsutval som har til oppgåve å vurdere kvar og korleis desse midlane skal nyttast. Utvalet er sett saman av arkitekten, Kjartan Seim, overing. A. Myklebust frå Statens bygge- og Eiendomsdirektorat, to kunstnarlege konsulentar, Laila Aas Jacobsen og John Audun Hauge, og ein representant for brukarane, Lars Tveit, som er formann for kunstlaget i vegvesenet.

— Utvalet vart fort samde om at vi ville gå inn for få, gode utsmykkingsoppgaver for midlane, for her hadde vi sjansen til å satse på noko «skikkeleg», fortel Lars Tveit til Veg i Vest.

Utvalet kom fram til tre stader som eignar seg for utsmykking. Den eine er i resepsjonen på vegkontoret, den andre i andre etasje på biltilsynsstasjonen, ved førarkortavdelinga og den tredje blir

utanfor vegkontoret, der ein vil satse på ein skulptur.

Lars Tveit fortel at utvalet har gått ut med innbyding til konkurranse om to av desse oppgåvene. Tre kunstnarar er no i ferd med å utarbeide forslag til utsmykking i resepsjonen på vegkontoret og tre med forslag til skulptur utanfor. Til biltilsynet er det vald ein kunstnar, Marie-Ann Mürer, Bergen, som lagar arbeid i tre. Dette siste er gjort etter tilråding frå konsulentane, som har

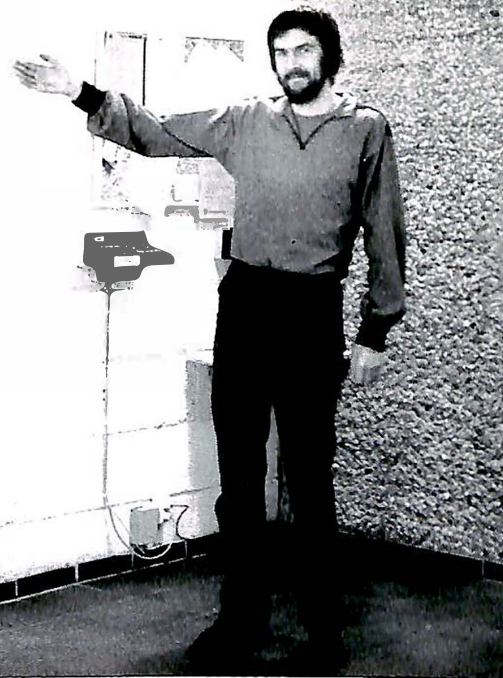
Til utsmykking av veggen i resepsjonen på vegkontoret er følgjande inviterte:

Ellen Bang, Bergen
Arve Håland, Minde
Kjell Mardon Gunvaldsen, Kristiansand

Følgjande konkurrerer om skulptur-oppgåva:

Ola Enstad, Oslo
Kristian Blystad, Oslo
Ellen Bang, Bergen

Det er sett ei prisramme for kvart arbeid, og i tillegg har utvalet rekna om lag 30.000 kroner i konkurranseonorar.



Denne veggen skal få utsmykking, syner Lars Tveit, brukarrepresentant i utsmykkingsutvalet.

(FOTO E. GRØNSDAL)

stor tru på den utvalde, og som peika på at ein ikkje måtte bruke for mykje pengar til konkurranse.

Innleveringsfristen er sett til påsken, midt i april. — Vi hadde harde drøftingar i utvalet om kven som skulle få invitasjon til å ta del i konkurransen, men dei vi vart samde om til slutt er valde på bakgrunn av forslag frå medlemene i utvalet og med tanke på at ulike tekniskar skulle vere representerte, fortel Tveit.

Vi tippar på at utvalet kan få ein vanskeleg jobb med å vurdere framlegga, men dei tek sikte på å ha saka avgjort i vår. — Vi har vald kunstnarar som vi veit er dyktige, og som vi har stor tru på. Difor trur eg at avgjerda kan hende kjem til å gå meir på ideen i verket enn på sjølve utføringa, seier Lars Tveit. — I alle høve skal det bli spanande å sjå resultat!

Veg i Vest vil komme attende til resultat, truleg i neste nummer.

Røa.

«K-ORDNINGEN»

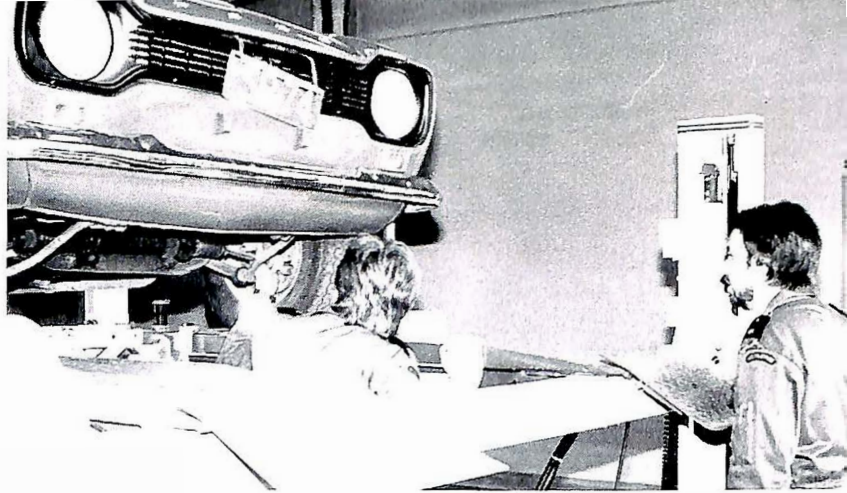
Bilverksteder og testestasjoner deltar i kjøretøykontrollen

Mange velger verkstedskontroll og unngår reiseutgifter og lange kjøreavstander

Av Gudrun Caspersen

Gjennom blant annet Stortingsproposisjon nr. 1 (1982-83) ble det bestemt at man gjennom en prøveordning skal forsøke å finne fram til hensiktsmessige samarbeidsformer mellom biltilsynet og bilverkstedene eller bilorganisasjonenes testestasjoner. Hensikten er å styrke kontrollen av kjøretøy, og behovet for samarbeidet skyldes manglende kontrollkapasitet innen biltilsynet. Biltilsynet alene har ikke kunnet oppfylle målsettingen med første kontroll etter 4 år og deretter hvert annet år. Med dagens stillingsstopp i etaten har man erkjent at dette målet er urealistisk uten hjelp utenfor etaten.

Ettersom verkstedene allerede foretar *etterkontroll* i stor utstrekning, tar den såkalte K-ordningen



sikte på å utvide dette samarbeidet til også å omfatte ordinær kontroll.

Høsten 1983 ble Biltilsynet i Bergen tatt ut som en av 5 stasjoner som skal delta i denne prøveordningen, og vi har snakket med seksjonsleder Gunnar Brodahl ved kjøretøyseksjonen i Bergen om hva dette vil innebære:

— I korte trekk virker ordningen slik at biltilsynet sender ut innkalling til kontroll som før. Det nye er at bileierne nå kan velge om de ønsker å fremstille bilen sin til kontroll hos biltilsynet eller hos et verksted. Velger de biltilsynet, er det gratis, mens et bilverksted vil ta ca. kr. 100,- for kontrollen. Testestasjonene synes å ta noe mer enn dette igjen. Bileieren har 2 måneder på seg etter innkallingen før biltilsynet skal ha melding om at bilen er kontrollert og godkjent. Dette gjelder kjøretøy under 3.500 kg, altså person- og varebiler.

— Er det samme kontrollen som blir foretatt ved verkstedene som hos biltilsynet?

— Ja, det er forutsetningen. Da vi skulle forberede ordningen sendte vi ut tilbud om å være med til samtlige godkjente bilverksteder i vårt distrikt, (untatt Voss som vil få egen biltilsynsstasjon i løpet av 1985.) I første omgang svarte 56 av 89 verksteder positivt. Ytterligere 13 meldte sin interesse

I tillegg til biltilsynet kan nå bilverksteder og testestasjoner foreta kjøretøykontroll. Dermed kan en øke kontrollkapasiteten og oppfylle målsettingen: kontroll etter fire år, og siden annet hvert år. (FOTO J. T. TOTLAND)

senere. Disse 69 har nå vært på «kurs» ved biltilsynet hvor kontrollveiledning og mangelsedler er grundig gjennomgått. Biltilsynets kontroller konsentrerer seg jo særlig om punkter som har betydning for sikkerheten og er derfor kanskje spesielle i forhold til «full sjekk» ved et verksted.

Mange velger verkstedskontroll

— Hensikten med denne ordningen er å styrke kjøretøykontrollen. Hvilke erfaringer har dere gjort så langt?

— Hittil har vi sendt ut innkalling på ca. 3000 kjøretøy, Foruten drosjer, som vi regnet med hadde faste verkstedkontakter, har vi kalt inn enkelte årsmodeller. Foreløpig har dette vært til eiere utenom selve Bergen, og det ser ut til at nesten alle disse velger å få bilen kontrollert ved verksted på eller nær hjemstedet. De ca. kr. 100,- man vil spare ved kontroll hos biltilsynet vil jo for disse gå med til reiseutgifter. I disse dager (februar/mars) er det gått ut innkalling til bileiere i Bergen, og vi er spent på hvor mange av disse som vil

ORDET FRITT

Årsmeldinga gjev betre kjennskap til vegvesenet

Eg er svært nøgd med at eg fekk eit eksemplar av årsmeldinga direkte tilsend. Stoffet der har vore av stor interesse for meg. Om eg likevel er noko kjend med arbeidet og an-

legga i vegvesenet, så fekk eg endå betre kjennskap til kvart anlegg og ei rekkje andre ting gjennom årsmeldinga.

Det er første gongen eg har sett vegvesenet si årsmelding,

velge verksted fremfor biltilsynet. Vi var litt overrasket over at så vidt mange drosjeeiere valgte å få bilen kontrollert hos oss, fremfor ved sitt faste verksted.

Stikkprøver gir bra inntrykk

— Har dere noe inntrykk av hvordan verkstedene mestrer sin nye kontrollfunksjon?

— Forutsetningen for å være med i ordningen er som nevnt at verkstedene har fått en innføring hos oss først. I tillegg har de verksteder som ikke hadde det fra før, måttet gå til anskaffelse av en bremseprøver, selvsagt i tillegg til annet utstyr som ethvert autorisert verksted er pålagt å ha. Når et kjøretøy har vært til kontroll, eventuelt etterkontroll, og endelig er godkjent av et verksted, blir ferdig utfylt kontrollseddel sendt til biltilsynet. Det er forutsetningen at biltilsynet følger opp med stikkprøver av ca. 5% av slike verkstedsgodkjente kjøretøy. Hittil har vi fått inn noen mangelfullt utfylte sedler og også funnet mindre mangler ved stikkprøvekontroller. Vi har likevel ikke kommet over alvorlige «unntakelser» og kan vel regne dette som innkjøringsproblemer.

En interessant bivirkning av ordningen synes å være at en del mangler som tidligere gikk igjen ved kjøretøy som ble kontrollert hos oss, synes å forekomme sjeldnere. Mange får jo gjerne bilen ettersett ved verksted før kontroll hos biltilsynet. Når verkstedene nå vet hva vi kontrollerer, sørger de for at disse punktene er i orden før bilen fremstilles hos oss. Dette sparer både publikum og oss for bryet med etterkontroll.

— Ikke alle verkstedene er med i ordningen. Hvordan finner publikum fram til de verkstedene som kan foreta en kontroll?

— Foreløpig er det i Bergen biltilsynsdistrikt kun 21 av 89 verksteder som ikke er med. Dersom man skulle henvende seg til et av disse, vil man der få opplyst hvilke verksteder som er aktuelle. Som sagt er Voss foreløpig holdt utenfor ordningen i påvente av ny biltilsynsstasjon i 1985.

Det foreligger imidlertid nå planer om å utvide ordningen til ca. 40 stasjoner i 11 fylker på landsbasis. Vi regner derfor med at tilbudet i løpet av inneværende år vil komme til å omfatte hele fylket.

og eg vonar eg får tilsend eit eksemplar også neste år.

Årsmeldinga og Veg i Vest er dei to tinga eg set mest pris på å finne i posten — og så er det dertil gratis!

Kåre Sollesnes
Jondal

Og vi kan berre leggje til at brevet er skrive ein av dei siste dagane i desember 1983, og at alle no skulle ha fått sitt eksemplar av årsmeldinga for 1983 i posten. Vi vonar ho kan vere til nytte.

Red.

Mer arbeid — økte utgifter

— Vil biltilsynet ha kapasitet til å kalle inn og følge opp biler i så stort omfang som det her later til å bli tale om?

— Det er jo kontorseksjonen som vil få økt arbeidsmengde ved dette. Selve innkallingen foregår imidlertid nesten automatisk. Det sentrale kjøretøyregisteret henter ut av sin datamaskin de kjøretøygrupper som vi måtte ønske å kontrollere. Vi mottar disse på en datadisk som kobles til vår datamaskin, som så skriver ut innkallingen automatisk. Datamaskinen følger også opp videre med purringer og varsel om inndragning av skilt for kjøretøy som ikke blir ført ut som ferdigbehandlet. Vi håper dermed at merarbeidet med ordningen ikke blir større enn at kontorseksjonen kan makte det.

Et annet spørsmål er det imidlertid om administrasjonsbudsjettet vil kunne bære belastningen. Med innkallinger i et slikt omfang som vi sender ut, vil ordningen representere en økt portoutgift på ca. 40.000,- i inneværende år. Så også på dette området kan det bli et problem å finne rom for denne ordningen innenfor til dels sprengte budsjett.

Vegvesenet som bedrift og bedriftsskaper

Innlegget er opprinnelig et foredrag som Sellevold holdt i forbindelse med et presseseminar vegkontoret arrangerte i februar i år.

Kan et statlig vesen være en bedrift? Spørsmålsstillingen er kanskje uvant for mange. Med en bedrift tenker vi gjerne på et foretak som har ansatte som produserer et produkt eller en tjeneste som kan selges, forhåpentligvis med fortjeneste for eierne. Hovedmålsetningen med bedriften vil normalt være å tjene mest mulig penger.

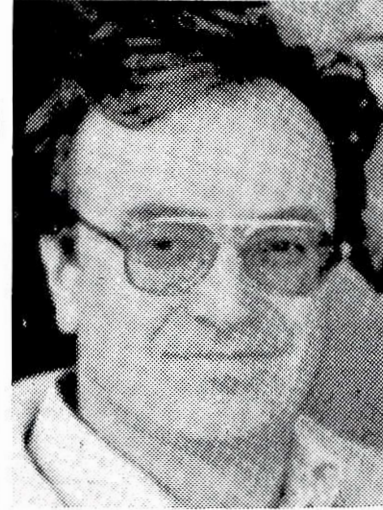
Kan en slik definisjon på en bedrift passe på vegvesenet? Det er klart at vegvesenet ikke har som mål å skape et størst mulig økonomisk overskudd med sin virksomhet. Samfunnsforskere har hevdet at forskjellen mellom en privat bedrift og en offentlig institusjon er at de private bedriftene har som målsetting å skaffe seg et størst mulig overskudd, mens en offentlig institusjon har som målsetting å skaffe seg størst mulig bevilgning. Jeg tror ikke noen av forsamlingen her trenger være i tvil om at det er en uskreven målsetting for vegsjefen i Hordaland å skaffe mest mulig penger til fylket. Selv om det økonomiske sluttresultatet er forskjellig, viser dette at det er en felles målsetting å få en størst mulig omsetning.

At vegvesenet er en arbeidsplass hersker det vel ingen tvil om. Og dersom man spør de ansatte i vegvesenet om hvilke delmål de har for sitt arbeid, tror jeg at svarene vil bli temmelig like dem man ville få ved å stille spørsmål til de ansatte i en privat bedrift. Sett fra de fleste ansattes side vil det således ikke være noen vesentlig forskjell på å jobbe i vegvesenet eller en tilsvarende privat bedrift, som f. eks. et entreprenørfirma.

Det er en høyt prioritert målsetting i vegvesenet at det arbeidet som skal utføres både av kontormessig og av driftsmessig art skal gjøres så effektivt og rasjonelt som mulig. En slik målsetting er det heller ikke stor uenighet om, hverken i vegvesenet eller i private bedrifter.

Produksjonsbedrift med forvaltningsoppgaver

Mange offentlige etater forvalter store kapitalmengder og



AV ANLEGGSSJEF
NILS H. SELLEVOLD

representerer store arbeidsplasser. Men vi ville vel likevel ikke tenke på helsevesen eller skoleverk som bedrifter. Hva er det så som gjør at vegvesenet skiller seg ut fra disse store offentlige etatene? Først og fremst det at vegvesenet er en produksjonsbedrift. Det utføres et fysisk og mekanisk arbeid som resulterer i et produkt som kan måles både i kvantum og i økonomisk resultat. De mest nærliggende private bedrifter å sammenligne med er selvfølgelig entreprenørfirmaer som produserer nøyaktig samme produkt, og som har nøyaktig samme økonomiske målestokk på arbeidet som blir utført. Det som i første rekke skiller vegvesenet fra et entreprenørfirma, er at vegvesenet både står som byggherre og som entreprenør.

Selv om man aksepterer at vegvesenet må betraktes som en vanlig bedrift, er ikke bildet helt entydig. En stor del av vegvesenets oppgaver er knyttet til utbygging av vegnettet. Men vegvesenet har også forvaltningsmessige oppgaver som må skilles ut fra utbyggingsoppgavene. Vegvesenet har oppgaven å forvalte de verdiene som er lagt ned i vegnettet. Det vil si at vegvesenet er ansvarlig for at veg-

nettet fungerer, og at det kan drives på en måte som samfunnet er tjent med. I tillegg er vegvesenet gjennom Biltilsynet pålagt oppgaver med å føre tilsyn og kontroll med det bilmateriellet som benytter seg av vegnettet.

I likhet med andre bedrifter i anleggsbransjen har vegvesenet en meget desentralisert drift. Arbeidet foregår ikke i faste produksjonslokaler, men blir flyttet fra sted til sted i takt med oppgavens geografiske plassering. Mange avgjørelser av anleggsmessig karakter blir fattet ute på de enkelte arbeidsstedene. Den byråkratiske beslutningsprosessen som offentlige etater tradisjonelt blir beskyldt for, er derfor neppe større i vegvesenet enn i en privat entreprenørbedrift. Det fører med seg at private entreprenørbedrifter og vegvesenet stort sett har samme krav til økonomisk styring, oppfølging og til effektivitet i sin anleggsvirksomhet. På bredt grunnlag er det derfor mulig å foreta en vurdering av vegvesenets effektivitet i anleggsdriften sammenlignet med entreprenørenes effektivitet. Den overordnede styringen foregår likevel fra vegkontoret i Bergen, og enhver avgjørelse som blir fattet av politiske myndigheter eller av Vegkontorets ledelse, vil på kort tid nå ut til hver arbeidsplass i vegvesenet.

Vegvesenet — en storbedrift

Vegvesenet er en betydelig arbeidsgiver i Hordaland. Til sammen er 773 personer ansatt i vegvesenets vegarbeidsdrift og 241 personer er ansatt på Vegkontoret. I alt har vegvesenet i Hordaland 1013 fast ansatte. Dessuten har en lang rekke privat ansatte maskin- og bilførere sitt daglige arbeid i vegvesenet, i tillegg til alle de som er ansatt hos entreprenører. Dette skal jeg komme til-

bake til senere. En sammenligning mellom de største bedriftene i Hordaland gir følgende oversikt over antall sysselsatte:

Fig. 1.

Bedriftens navn	Antall ansatte
Sandegruppen A/S, Bergen	4008
Bergens Mekaniske Verksteder A/S, Bergen	3146
Konsernet Rieber & Sønn, Bergen	1182
A/S Vaksdal Mølle, Vaksdal.....	275
Kløver-Sundt konsernet A/S, Bergen.....	1027
Stord Verft A/S, Stord.....	1522
Konsern O. Kavli A/S, Bergen.....	420
Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap, Bergen.....	980
G. C. Rieber & Co. A/S, Bergen.....	439
Aker Elektro A/S, Sagvåg.....	856
J. O. Jæger, Bergen.....	254
Bergens Tidende og J. W. Eides Trykkeri, Bergen.....	577

(Kilde Økonomisk rapport 11/83)

(Statsbedriftene Televerket, Postverket og NSB er ikke tatt med i oversikten.)

Det framgår av oversikten at vegvesenet er en betydelig arbeidsgiver, også sammenlignet med de største industribedriftene i Hordaland. I flere Hordalandskommuner er vegvesenet blant de aller største arbeidsgiverne.

Blant landets største entreprenørbedrifter

Vegvesenet er i Hordaland også en betydelig bedrift når det gjelder omsetning. I 1983

ble det brukt til sammen 650 mill. kr i vegarbeidsdriften, fordelt på arbeid som ble utført av vegvesenet selv og av entreprenører. Administrasjonsutgifter beløp seg til 60 mill. kroner. Den totale omsetningen var med andre ord 710 mill. kroner.

De største bedriftene i Hordaland har til sammenligning følgende omsetningstall (1982-tall, omsetning for 1983 var ikke kjent):

Fig. 2.

Bedriftens navn	Omsetning i mill. kr.
Sandegruppen A/S.....	kr. 2646,6 mill.
Bergens mekaniske Verksteder A/S, Bergen.....	kr. 1419,1 mill.
Vestlandske Salslag, Eidsvåg.....	kr. 879,1 mill.
Rieber & Sønn konsernet.....	kr. 836,6 mill.
Det Bergenske Dampskipsselskab, Bergen.....	kr. 122,4 mill.
Vaksdal Mølle A/S, Vaksdal.....	kr. 603,9 mill.
Kløver-Sundt konsernet A/S, Bergen.....	kr. 472,0 mill.
Konsern O. Kavli A/S, Bergen.....	kr. 355,0 mill.
Vestlandske Felleskjøp, Bergen.....	kr. 347,0 mill.
Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap, Bergen.....	kr. 326,0 mill.
Køff Vest A/S, Nesttun.....	kr. 322,0 mill.
J. C. Rieber & Co. A/S, Bergen.....	kr. 276,3 mill.
Aker Elektro A/S, Sagvåg.....	kr. 273,4 mill.
J. O. Jæger, Bergen.....	kr. 255,0 mill.
Bergens Tidende og J. W. Eides Trykkeri, Bergen.....	kr. 239,9 mill.

(Kilde Økonomisk rapport 11/83)

Ei kake for gangveg i «Gjelet»

For oss som går «Gjelet»
med sau eller ku
og køyrer med sykkel

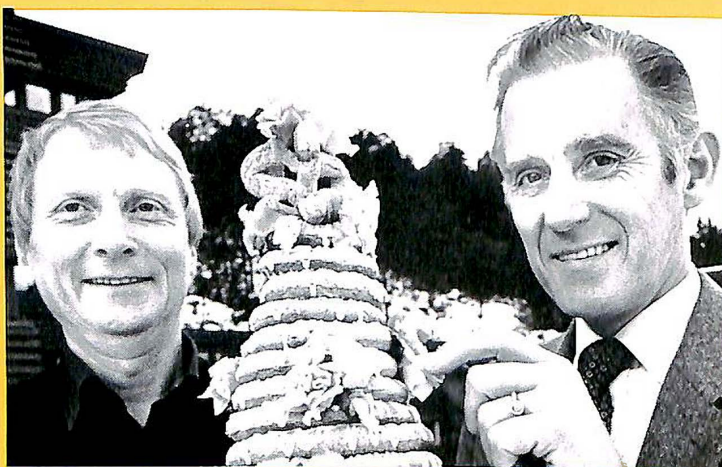
og hest
som snart no kan fara meir
trygt, vil me tru
nett der som me kvidde
oss mest.

For vegen skal opprustast,
det har me sett,
det er funne plass på eit
magert budsjett.

Med takk for at ynskjet så
greitt nådde fram
me sender ei helsing frå
oss inn' i Kvam.

Helsing
Steinsdalen Bondekvinnelag.

Det er ikkje kvar dag vegsjefen får slike hyggjelege helsingar. Det var Olav Lundstad som fekk denne med seg like før jul, og bakgrunnen var at vegkontoret hadde lagt fram forslag for kommunen om utbetring og sikring av gamlevegen rundt Tokagjelet, slik at denne kunne bli ein brukande gang- og sykkelveg.



Det er ikkje kvar dag vi får slike storveges reaksjonar på dei framlegga vi gjer, seier Olav Lundstad og vegsjefen. (FOTO S. DØSVIK)

Føresetnaden er at kommunen skal halde gangvegen ved like.

Kransekaka vart eten på julesamkoma for dei tilsette på vegkontoret, men det høyrer med til saga at det seinare kom brev frå kommunen at dei ikkje var interesserte i å følgje opp dette framlegget. Andre ønskje vart prioritert framfor gang- og sykkelvegen, om

det no fanst pengar å bruke på strekninga...

Det er ikkje teke noka endeleg avgjerd i saka i det dette vert skrive. Etter regelen er det kommunen sitt ansvar å halde ved like separate gang- og sykkelvegar, og for Bondekvinnelaget og andre fotgjengarar og syklistar si skuld får vi vone at saka let seg løyse på ein positiv måte. Red.

Figuren viser klart at vegvesenet er en av de betydeligste bedriftene i Hordaland når det gjelder omsetning. Men det er kanskje mer interessant å sammenligne vegvesenet med de bedrifter som utfører et lignende arbeid. For å få en riktig sammenligning mellom vegkontoret i Hordaland og entreprenørbransjens bedrifter er det nødvendig å trekke ut de forvaltningsmessige oppgavene som Vegkontoret utfører. Av administrasjonsutgiftene ved Vegkontoret på 60 mill. kroner, går ca 20 mill. kroner med til oppgaver som har forvaltningsmessig natur. Det resterende beløpet, ca 40 mill. kroner er administrasjon som er

knyttet til veganleggsdriften. Totalt medgikk det derfor i 1983 690 mill. kroner til planlegging, administrasjon og

gjennomføring av vegarbeidsdriften. Dette beløpet er sammenlignbart med omsetningen hos de største entreprenørene.

Fig. 3.

Bedriftens navn	Omsetning i mill. kr.
Sandegruppen A/S, Bergen	kr. 2646,6 mill.
Ing. F. Selmer A/S, Oslo	kr. 2119,5 mill.
Thor Furuholmen A/S, Oslo	kr. 1399,9 mill.
Høyer Ellefsen A/S, Oslo	kr. 1079,5 mill.
Astrup & Aubert A/S, Oslo	kr. 646,8 mill.
A/S Vegdekke, Haslum	kr. 366,7 mill.
A/S Jernbetong, Trondheim	kr. 366,5 mill.
Ragnar Evensen A/S, Oslo	kr. 364,9 mill.
Østlandske Spennbetong A/S, Hønefoss	kr. 313,4 mill.
E. Eeg-Henriksen A/S, Oslo	kr. 271,4 mill.
A/S Ingeniørbygg, Oslo	kr. 233,4 mill.

(Kilde: Økonomisk rapport 11/83)

Det foreligger ennå ikke oversikt over omsetningstallene for bedriftene fra 1983. For vegvesenets vedkommende er det likevel mest relevant å bruke 1983 som referanseår, da omsetningen dette året er mer representativ for resten av 80-årene enn 1982. Uansett årstall er vegkontoret i Hordaland blant de største entreprenørbedriftene i Norge.

Langtidsplanlegging en fordel

Det er nevnt tidligere at vegvesenet opptrer både som byggherre og som entreprenør. Det samme gjør i og for seg private entreprenørbedrifter. En hovedentreprenør vil være en de facto byggherre for en underentreprenør. Det som imidlertid er særegent for vegvesenets egen drift er at det ikke er en reell konkurranse om jobbene. Jeg har tidligere nevnt at de økonomiske målsettingene vil være de samme for vegvesenet som for entreprenører for øvrig, men vegvesenet har fordelene av å kunne planlegge sin drift kanskje flere år i forveien, uten å være redd for å bli underbydd av konkurrerende entreprenører. En slik mulighet til å velge gir selvsagt store fordeler når det gjelder prioritering av arbeidsoppgaver og fordeling av ressurser. Det setter også vegvesenet i stand til å planlegge sin egen maskinpark, slik at vi unngår det vi ser i dagens situasjon i anleggsbransjen, at man til tider sitter inne med en overkapasitet på forskjellige typer maskiner og utstyr. Det gir også en mulighet til å dimensjonere administrasjonen som skal til for å lede arbeidene. Den muligheten vegvesenet har til å prioritere mellom forskjellige arbeidsoppgaver innenfor det totale arbeidsvolumet, gir også muligheter for stor fleksibilitet når

det oppstår plutselige endringer i forutsetning eller bevilgninger. Dette har blitt tydelig demonstrert, f. eks. i forbindelse med sysselsettingsarbeidene i Indre Hardanger, hvor en lang rekke av vegvesenets egne arbeidstakere, både i anleggsdriften og på ledelsessiden på kort tid fikk nye oppgaver.

Forholdet egendrift — entreprise

Et aktuelt diskusjonstema i tiden er forholdet mellom vegvesenets egendrift og entrepriser. Dette har normalt ikke vært noe særlig kontroversielt emne i oppgangstider. Men med redusert arbeidsvolum i byggebransjen er det naturlig at anleggsbransjen ønsker å ha en større del av anleggsarbeidene som utføres i vegvesenet. Heller ikke innad i vegvesenet er det stor uenighet om at entreprenørene har sin naturlige plass i vegbyggingen. Det som det naturligvis er uenighet om, er størrelsen mellom vegvesenets egendrift og entreprise-drift.

Vegvesenet er underlagt politisk styring av Stortinget gjennom Samferdselsdepartementet. Den praktiske styringen utøves i første rekke gjennom det årlige budsjettarbeidet, og gjennom langtidsplanarbeidet (Norsk Vegplan), som rulleres hvert fjerde år.

I budsjettproposisjonen for 1984 står det at «en vil fortsatt arbeide for en økning av entreprisedriften». Det er med andre ord et politisk mål at en større del av vegvesenets anleggsdrift skal utføres av private entreprenører. Men skal entrepriseandelen i vegvesenet økes, må selvfølgelig egenandelen reduseres. En reduksjon i egenandelen kan bare skje ved at antallet ansatte i vegvesenet samtidig reduseres.

Siden 1978 har bevilgningene til vegformål gått nedover. Reduksjonen i disponible midler har vært større enn reduksjonen i antall ansatte i vegarbeidsdriften. Å øke entrepriseandelen i vegvesenet i denne perioden har derfor ikke vært mulig uten å måtte gå til oppsigelse av folk. Resultatet har blitt mindre til entreprenørene, færre leiemaskiner og biler, reduserte maskininvesteringer og stopp i vegvesenets egen rekruttering. Oppsigelser av vegarbeidere har vært drøftet i politiske organer, og selv om det i stortingsmelding nr. 80 om Norsk vegplan 1982-85 ble åpnet for en slik mulighet, har oppsigelser ikke funnet sted. Statens arbeidsgiveransvar har vært avgjørende.

Figuren under viser hvordan utviklingen i entrepriseandelen har vært ved veganleggsdriften i Hordaland de siste årene.

Fig. 4.

År	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Entreprise %	14,0	12,1	15,8	9,9	16,2	21,5

Bare å betrakte prosentandelen er her ikke helt dekkende. Det må også ses litt på hvilke beløp prosentene regnes av. Disponible investeringsmidler økte kraftig i Hordaland i 1983 på grunn av de store tilskuddene fra Bergen kommune i forbindelse med Nordre inn-

fartsåre og en lang rekke andre bompenginntekter og tilskudd. En entrepriseandel på 22% utgjorde i 1983 ca. 100 mill. kroner. Dette er beløp som omsettes av private entreprenører i form av brubygging, vegbygging og tunnelbygging. Selv om det er ønskelig med

en høyere prosentandel av driften til entreprenørene, er beløpet likevel betydelig, og representerer et vesentlig tilskudd til anleggsbransjens marked i Hordaland. I tillegg ble det lagt vegdekker for 24 mill. kroner av private entreprenører. For 1984 regner vi med å komme opp i 24% entrepriser.

Høy omsetning pr. ansatt

Et mål for effektivitet er ofte å sammenligne årsomsetning pr. ansatt i de forskjellige bedriftene. Fra de tallene som framgår av figur 1 og 3 kan det foretas en slik sammenligning mellom omsetningen pr. ansatt for de største entreprenørbedriftene og vegvesenet. En slik sammenligning vil aldri bli helt reell, og for vegvesenet sin del knytter det seg mange forutsetninger til tallene. Hvis man imidlertid trekker ut vegvesenets forvaltningsoppgaver og entrepriseandelen i vegvesenets drift og fordeler omsetningen i egendriften på antall ansatte som jobber med driftsoppgaver, får vi en omsetning pr. ansatt i 1983 på ca. 600.000 kroner. Til sammenligning er omsetningen i de største entreprenørfirmaene som vist nedenunder:

Fig. 5.

Bedriftens navn	Omsetning pr. ansatt
Ingeniør F. Selmer A/S.....	kr. 691.000,—
Ingeniør Thor Furuholmen A/S.....	kr. 544.000,—
Høyer Ellefsen A/S.....	kr. 591.000,—
Astrup & Aubert A/S.....	kr. 470.000,—
Ragnar Evensen A/S.....	kr. 583.000,—

(Kilde Økonomisk rapport 11/83)

Entreprisene er bare en del av det hele

Mange tror kanskje at det er entreprisene som representerer det private element i vegarbeidsdriften. Dette er imidlertid ikke hele sannheten. I 1983 utgjorde utgiftene til leie av private biler og maskiner

20% av vegvesenets egendrift, det vil si tjenester til en verdi av ca. 104 mill. kroner. Dette er anleggsutstyr som eies av mindre firma, eller enkeltpersoner, og som er spredt over hele fylket. Det antas at vegvesenet sysselsetter ca. 50% av maskinparken som er eid av maskinentreprenørene i fylket. Det er derfor grunn til å tro at en rekke av de mindre maskinbedriftene i distriktene er avhengig av vegvesenet for å kunne eksistere. Som eksempel kan nevnes at det i løpet av januar måned var leiet inn 250 lastebiler, 75 traktorer, 116 gravemaskiner, 29 hjullastere, 12 mobilkraner og 10 borvogner i vegarbeidsdriften totalt. En del av disse maskinene var innom vegvesenet bare i kort tid, og dersom man skal regne i antall månedsværk som er utført vil dette ligge på 200 til 250 i gjennomsnitt. Men tallene viser likevel hvor viktig vegvesenet er som bedrift for det private maskin- og lastebilmarkedet i fylket.

Store ringvirkninger i distriktene

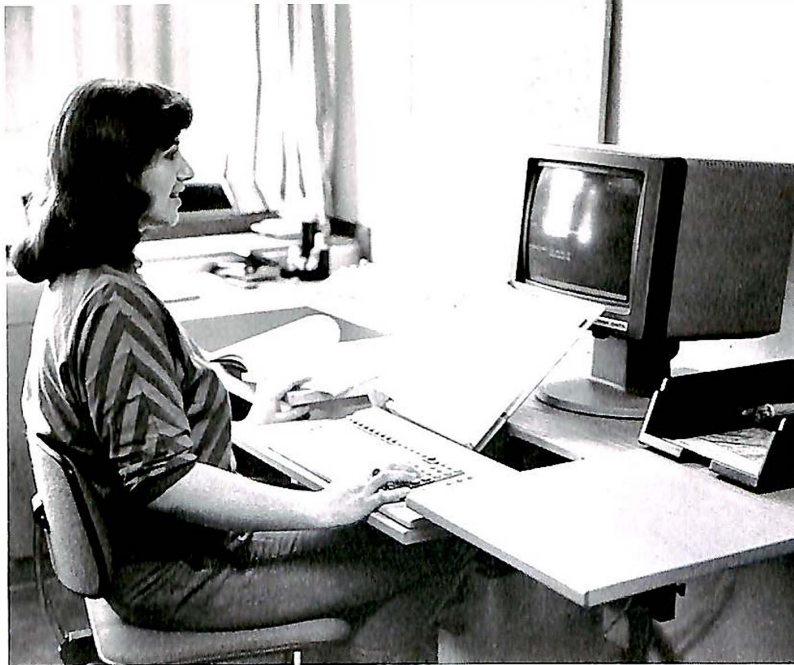
Det er ikke bare maskineierne som er avhengige av vegvesenet. Også en del større firma som driver f. eks.

med produksjon av asfalt, firma som driver produksjon av grus og pukk må sies å til dels være avhengige av vegvesenet for å kunne opprettholde sin økonomiske virksomhet. Til sammen ble det lagt vegdekker i 1983 for 85 mill. kroner. Av dette utgjorde entreprenørenes andel 32 mill. kroner. I veg-

arbeidsdriften medgår også en lang rekke vareslag, og det meste av dette må kjøpes inn fra private bedrifter, firmaer og forretninger. Andelen varer som ble kjøpt inn i 1983 utgjorde ca. 40% av forbruket i vegvesenets egendrift, til en verdi av ca. 150 mill. kroner. Det meste av disse vareslagene blir kjøpt inn i Hordaland gjennom anbudskonkurranse eller ved rammeavtaler mellom vegvesenet og leverandørene. Men en lang rekke mindre vareslag blir kjøpt inn lokalt på de enkelte anleggene. Disse innkjøpene representerer en verdifull inntekt for forretningslivet i distriktene. Slike varekjøp er derfor til en viss grad med på å opprettholde en differensiert handelsstand i fylket og er med på å trygge arbeidsplassene i disse bedriftene. Det ligger selvfølgelig også arbeidsplasser bak den produksjonen som var nødvendig for å skape dette varetilbudet.

Hvor mange arbeidsplasser som blir skapt gjennom vegvesenets omsetning i fylket er vanskelig å si. Jeg nevnte innledningsvis at det var ansatt 1013 personer i vegvesenet. I tillegg kommer arbeidsplassene for maskiner og biler, gjennomsnittlig med ca. 250, og ansatte hos entreprenørene som har arbeid for vegvesenet er tilsvarende ca 250. Hvor mange som indirekte har sitt arbeid på grunn av ringvirkninger av vegvesenets virksomhet er vanskelig å si, men det er grunn til å anta at vegvesenet gjennom sin virksomhet i Hordaland i 1983 har gitt grunnlaget for minst 1500 arbeidsplasser.

På toppen av de tallene som her er nevnt kommer i 1983 sysselsettingsarbeidene i Indre Hardanger. Med disse tiltakene har det gjennomsnittlig vært skaffet arbeid til 100 mann gjennom hele året. Som til-



Fra tekstbehandlingssenteret på administrasjonsavdelingen. Det er Lisbeth Jensen som betjener utstyret.

(FOTO E. GRØNSDAL)

Styringsgruppe for EDB

I forhandlingsmøte i september 1983 ble det nedsatt en gruppe sammensatt av representanter for ledelsen og hovedsammenslutningene, som skal styre den videre utviklingen av EDB på vegkontoret. Ledelsen er representert med Svein Erik Kringstad, Knut G. Narum og Inge Alsaker. Hovedsammenslutningene er representert med Gunnar Erstad (NIF/NITO), Arvid Nilssen (YS) og Irene Leknessund (LO). Som et bindeledd mellom ledermøte og styringsgruppen deltar administrasjonssjef Edgar Aaland.

Styringsgruppens første oppgave har vært å foreta en kartlegging av det EDB-utstyret som finnes på vegkontoret pr. 1 dag og hvilke arbeidsoppgaver som utføres ved hjelp av dette utstyret. Denne kartleggingen foreligger nå som rapport. Rapporten er delt ut til organi-

skudd til å drive disse arbeidene er det bevilget 37 mill kroner over Kommunaldepartementets budsjett. Dette beløpet kommer i tillegg til vegvesenets ordinære rammer, slik at totalomsetningen i 1983 var på 747 mill kr når dette tas med.

sasjonenes tillitsvalgte. Ved henvendelse til disse eller til styringsgruppens medlemmer, kan interesserte få låne rapporten til gjennomlesing.

Bruk

Foreløpig er det primært tekniske beregninger på planavdelingen og en del registrerings- og budsjettarbeid på driftsavdelingene som blir utført ved hjelp av EDB. På administrasjonsavdelingen er det kjøpt inn to terminaler som brukes til tekstbehandling. Videre er det kjøpt inn to mikromaskiner til utedriften, men disse står foreløpig inne på vegkontoret til utprøving.

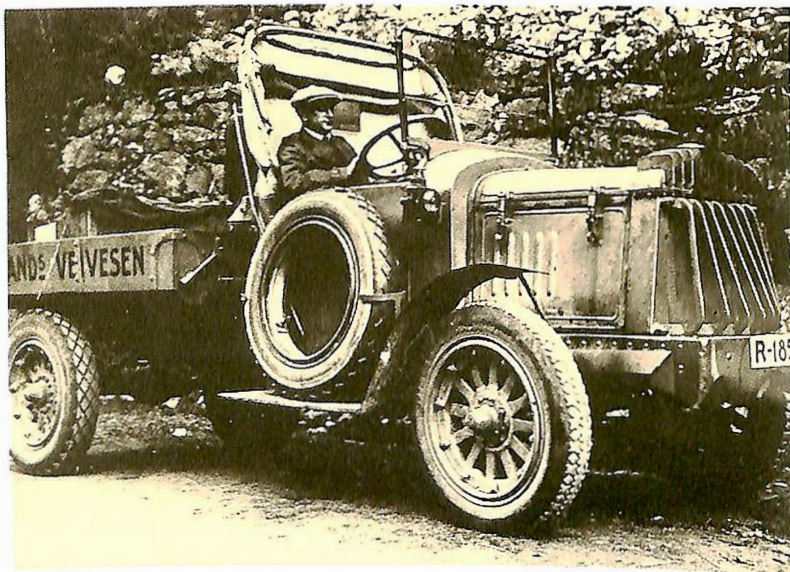
Hordaland er et av de fire fylkene som Vegdirektoratet har prioritert med en miniamaskin i 1984. Med en slik maskin vil vi få mulighet til å overføre andre arbeidsoppgaver til EDB. Basert på analyser som er gjort sentralt, er vegkontoret blitt pålagt å prioritere planavdeling og regnskap i forbindelse med kapasitetsutvidelsen. Styringsgruppens videre arbeid blir nå å ta initiativ til å få nedsatt arbeidsgrupper på disse avdelingene. Arbeidsgruppene skal være sammensatt av berørte ansatte samt en representant fra styringsgruppen. Arbeidsgruppene skal kartlegge hvilke oppgaver som er best egnet til overføring til EDB, og hvilke konsekvenser en slik overføring medfører.

I forbindelse med omorganisering av avkjørselsområdet er det bestemt at en del arbeidsoppgaver skal overføres til EDB. Styringsgruppen har derfor foreslått å nedsette en arbeidsgruppe på dette området. Videre har vi foreslått nedsatt en arbeidsgruppe på maskinavdelingen. Denne gruppen skal arbeide med det såkalte PDU-prosjektet (PDU = planlegging, disponering og utnyttelse av maskinparken). PDU-systemet tar bl.a. sikte på å erstatte det manuelle utleieregisteret, manuell oppsetting av maskindisponeringsoversikter og planleggingstavler. En regner med store effektivitetsgevinster ved innføring av systemet.

Styringsgruppen vil også i framtiden bruke «Veg i Vest» til å informere om det som skjer på EDB-området.

STYRINGSGRUPPEN

Etter første verdenskrigen (1914-18) kom det til Norge ein del krigskjøretøy som vart ståande hjå forhandlar i Oslo. Så vart det til at vegdirektøren kjøpte 30 stk. lastebilar av merket All American, som hadde ei lasteevne på 25 tonn og med ei motorkraft på 35 hk. Av desse vart tre stykker sende til Hordaland i 1924, og bilane vart fordelte til Stord, Eidfjord og Odda.



Vegvesenets første lastebil i Odda

**FORTALD AV
SJÅFØREN
TORGILS EIDE**

Bilen på Stord var ikkje lenge i vegvesenet si eige. Bi-

len som kom til Odda fekk vera med på arbeid mellom Fjæra, Bratlandsdalen, Haukeli og Hardangervidda, og den vart frakta på båt der vegane ikkje var knytt saman, i det vi i dag kallar indre distrikt.

Bilen som kom til Odda var

Den første lastebilen vegvesenet fekk i Odda. Her med sjåføren, Torgils Eide, ved rattet.

den som gjorde lengst teneste, frå 1924 til 1934. Då vegen over Hardangervidda var ferdig og vegarbeidet i Eidfjord minka, og det vart vanskeleg å få delar til bilane, vart Eidfjordbilen send til Odda, som delebil for den som køyrde der.

I 1934 vart bilen i Odda bytt inn i ein ny lastebil hjå Brødrene Wigand i Bergen. Denne gongen vart det ein Studebaker. Vegvesenet sin gamle bil vart seld vidare til Hovland Ullvarefabrikk, som brukte han under utvidinga av fabrikk. Skraphandlar Cook i Bergen kjøpte både restane av Eidfjordbilen og den Hovland Ullvarefabrikk hadde. Eg fekk æra å styra bilen om bord i båten til skraphandlar, som sjølv var optimist og meinte at bilen skulle komme til å ga for eigen motor att.



Sundagssynfaring på vegvesenet sin lastebil. Nr. 3 fra høgre er Torgils Eide. Ellers veit vi at nr. 3 fra venstre er vegvaktar Daniel Vintertun.

Den første veghøvelen i indre Hardanger

Fortald av sjåfør Torgils Eide, no pensjonist og 86 år gamal. Han arbeidde i vegvesenet i Hordaland frå 1924 til 1967.

I 1922 kom det ein Fordson traktor med jernhjul, og med eit sett valsehjul som følgde med, med rutebåten til Odda.

Traktoren må ha vore nokså lunefull og vanskeleg å starte. Den vart ståande på kaien, og det er fortald at dei fleste motorkyndige i Odda fekk prøva å få liv i motoren, men til fånyttes. Ein allsidig oppsynsmann, Torgeir Kirketeig i vegvesenet, gav seg tid tidleg ein sundagsmorgon og byrja sveiva på motoren, som starta. Med dei miljøvenlege lydpuddene som var den gongen, vart nok mange vekka av traktoren den sundagsmorgonen.

Traktoren eigna seg ikkje til



valsing. Drivakslingane var for svake, og dei vart seinare forsterka. I plassen vart det laga tilhengjar til traktoren. Det var platearbeidarane Nils Johannesen og Carl Andersen som laga denne på verkstaden til Odda Smelteverk.

Traktoren vart brukt på veganlegga Odda - Tyssedal, Kinsarvik - Bu og i Eidfjord.

I 1926 vart den bygd inn i eit Drafn veghøvelskjelett, som var bygd ved Drammen Jernstøperi. Det var svensken Aksel Janson, busett i Eidfjord, som var over til fabrikkjen i Drammen og fekk opplæring i å montera det heile saman til veghøvel. Etter det eg veit var dette einaste veghøvelen mellom Buskerud grense på Hardangervidda, Telemark grense på Haukeli, Rogaland grense i Bratlandsdalen og Fjæra i Åkrafjorden. Fordson-traktoren vart ein trugen maskin for vegvesenet og svært allsidig. Den vart nytta til grushøvljing, asfalt-

Her er høvelen - og forteljaren. Her hadde vel kan hende arbeidsutstyret hatt nokre merknader i dag...

utlegging, valsing m.m. Då den vart bygd om til veghøvel, vart jernhjula bytt ut med hjul med kompakt gummi på, medan framhjula vart bytt ut med vanlege felgar med dekk og slange for luft, for lettare og betre styring.

Under krigen fekk traktoren montert vedgenerator og gjekk då på vedgass, men etter krigen vart det bensin til drivstoff att. Den siste tida som veghøvel gjekk den i Eidfjord, der motoren slo sitt siste slag. Men tida var ikkje ute med det, kvar gong det skulle høvlst, vart det sett ein lastebil til å slepa høvelen, så vegen vart høvlla.

Det siste eg såg til høvelen var i slutten av 50- eller byrjinga av 60-åra, då han stod parkert hjå ein skraphandlar i Eidfjord.

1983 sprenger skadestatistikken

I arbeidsmiljøspalten dette nummer skal jeg ta for meg skadestatistikken for 1983, som dessverre ikke er noe videre gunstig. Videre har jeg regnet litt på sykefraværet både for tjenestemennene i driften og for funksjonærene. Dette er heller ikke noe videre oppløftende. Kanskje kan etablering av en fullgod bedriftshelsetjeneste som vi nå står foran, bidra til at både skader og annet sykefravær reduseres i 1984.

AMU's arbeid i 1983

Arbeidsmiljøutvalget har i 1983 vært sammensatt av 4 representanter fra hver part. Fra ledelsen har driftssjef Jann B. Jensen, administrasjonssjef Edgar Aaland, biltilsynssjef Einar Valle og anleggssjef Nils Sellevold vært representanter. Organisasjonsrepresentantene har vært Jens Tveit Aga, som i 1983 har vært formann, hovedverneombud Konrad Ulvatn, vegmester Johannes Haukenes og administrasjonssekretær Astrid Ottesen. Videre har undertegnede vært representant og administrasjonssekretær. Anna Maria Mage har vært utvalgets sekretær.

Utvalget har avholdt 5 møter og behandlet 33 saker. Videre har utvalget foretatt 2 befaringer, henholdsvis i Bergensområdet og i Indre Hardanger. Som sikkert alle vet, har vi hatt gjennomsnittlig ca 90 i arbeid på ekstraordinær sysselsetting i 1983. AMU var særlig interessert i å få høre disse folkenes syn på vegvesenets arbeidsmiljø. AMU's inntrykk er at

disse har funnet seg vel til rette i vegvesenet, noe som bør kunne tolkes derhen at arbeidsmiljøet på våre arbeidsplasser er godt. At vi har oppnådd å få så god attest fra de som er tatt inn på sysselsetting, må vi godskrive våre egne ansatte som har arbeidet på disse arbeidsplassene. Alle som en, planfolk, anleggsledelse, oppsyn, formenn og hver enkelt av våre faste arbeidere har gjort en kjempeinnsats i arbeidet med å legge forholdene til rette for en fornuftig utnyttelse av dem vi har i sysselsettingsarbeid.

For øvrig går det fram av AMU's årsrapport at det er avholdt 1 kurs av 30 timers varighet i utvidet førstehjelp. Videre er det holdt 5 kurs av 8 timers varighet i elementær førstehjelp.

Bedriftshelsetjenesten

Fra nyttår fikk vi tilsatt egen bedriftslege på heltid. Navnet hans er Jostein Waage. Han er nylig ferdig med sin utdanning og har gjort sin turnustjeneste.

For tiden arbeider han i Sverige, i april vil han starte i stillingen som bedriftslege hos oss.

I disse dager vil også stilling som bedriftssykepleier bli utlyst, noe som tilsier at vi om kort tid vil ha personell til å kunne etablere en fullgod bedriftshelsetjeneste.

Hva er så en fullgod bedriftshelsetjeneste? Vi har alle store forventninger til at vi nå skal kunne få en legetjeneste på en lettvinnt og grei måte.

Jeg tror vi i den forbindelse må forsøke å klargjøre hva som er hensikten med bedriftshelsetjenesten. Først må vi da ha klart for oss forskjellen mellom bedriftsleger og privatpraktiserende leger. Bedriftslegen skal vurdere forhold innen bedriften som har gitt eller kan føre til sykdommer for oss som arbeider i bedriften. En del av de forhold som bedriftslegen skal undersøke vil betinge mer eller mindre hyppige helsekontroller av de som arbeider med mulig helsefarlig arbeid. Imidlertid må det være helt klart at bedriftslegens hovedoppgave ikke skal være å «reparere» sykdommer generelt, men heller arbeide for at helseskader ikke oppstår. Med andre ord er bedriftshelsetjenestens hovedoppgaver å arbeide for at bedriften skal bli så trygg å arbeide i, at vi unngår å bli syke som følge av forhold på arbeidsplassen.

Besøk på arbeidsplassene blir vel den oppgaven som vi vil ta størst del av bedriftslegens arbeidstid. Dernest vil kontroll av de ansattes helse bli en viktig del av bedriftslegens arbeid. Imidlertid må legen minst mulig bruke sin tid til å

undersøke friske mennesker. Normalt vil de yngste av oss ha minst behov for legetilsyn. Derfor vil trolig alle under 45 år bare bli innkalt hvert 3. år, mens de over 45 år vil bli innkalt årlig. Unntak blir de som har særlig utsatt arbeid, eller når legen av andre årsaker vurderer at helsekontroll bør foretas oftere.

Helsetjenesten vil få kontorer på vegkontoret i Fyllingsdalen, og alle i driften som arbeider i Bergensregionen og områdene rundt Bergen vil bli innkalt til helsekontroll på vegkontoret. Når det gjelder helsekontroll av ansatte ellers i fylket, har vi vurdert flere alternativer. Vi kan opprette små legekontorer på vegstasjonene og andre steder i fylket. Dette vil trolig være en dårlig utnyttelse av kontorlokalene, ettersom kontorene en stor del av tiden vil stå tomme. Et annet alternativ kan være å kjøpe inn en liten buss som utstyres til et mobilt legekantor. Dermed kan vi kombinere helsekontroller med befaring av arbeidsplassene og vi får en svært rasjonell utnyttning av legens arbeidstid.

For øvrig vil bedriftslegen avsette litt tid til «åpen konsultasjon». Dette kan være noen timer pr. uke hvor ansatte kan konsultere legen for å få påskrift på resepter, utferdiget visse attester o.l. Imidlertid må bedriftslegen ikke oppfattes som «huslege».

Av andre oppgaver som bedriftslegen skal ta seg av, nevner jeg at han skal være rådgiver for alle som har spørsmål omkring helsefare forbundet med arbeidet, han skal delta i AKAN og attføringsarbeidet og han er medlem av AMU på samme måte som vernelederen, uten stemmerett.

Som sagt har vi store forventninger til å få egen bedriftslege i vegvesenet, ikke minst når det gjelder det arbeidet vi allerede har startet

med innenfor attføring og AKAN.

Attføringsarbeidet

Attføringsutvalget har følgende medlemmer: Driftssjef Jann B. Jensen, formann, hovedverneombud Konrad Ulvatn, bedriftslege Harald Børve, attføringssekretær Marit Ryssdal fra Fylkesarbeidskontoret og underteignede som har vært utvalgets sekretær.

I 1983 har utvalget avholdt 4 formelle møter og behandlet 22 attførings saker. Selve attføringsarbeidet har vært mitt ansvar og har tatt ganske mye av min tid.

I Arbeidsmiljølovens § 13, punkt 2, pålegges arbeidsgiveren, så langt det er mulig, å sørge for at arbeidstakere som er rammet av sykdom, ulykke, slitasje e.l. gis muligheter til å kunne forbli yrkesaktiv. I mange tilfeller må vi da finne «lettere arbeid» i en eller annen form til de som får problemer med helsen. Dette kan ofte by på problemer, men i de fleste tilfeller har vi funnet en løsning.

Imidlertid er det ikke alltid at disse som har fått en eller annen skade, blir så godt motatt på arbeidsplassene. Mange av oss som er friske vil kanskje føle at vi må ta et ekstra tak for å avlaste de som ikke kan ta alle tunge tak. Mange ganger er nok også dette riktig. Jeg har imidlertid den oppfatning at det på alle arbeidsplasser finnes egnet arbeid for folk med en eller annen yrkeshemming. Det gjelder om å registrere hvilke arbeidsoperasjoner som kan være egnet. Jeg ber alle om å ha forståelse for at ikke alle har like god helse. Og husk — i dag gjelder det arbeidskameraten din, i morgen kan du ha behov for lettere arbeid, — hvem vet.

Hørselkontrollene

Ved årsskiftet hadde vi gjort

ferdig ca. 1/3 av alle hørselkontrollene. Det vil si at vi har kontrollert ca. 300 personer. Resultatene fra disse kontrollene viser klart at minst 50% av alle våre ansatte i driften har nedsett hørsel. Dette var noe jeg hadde forventet, men det er skremmende at så mange relativt unge, 30 - 40 år, er så sterkt hørselskadd. Det er tydelig at mange ikke er klar over at det støynivået som vi utsettes for på våre arbeidsplasser, ligger over hørselskadelig nivå. Først når de ser høredigrammet blir mange oppmerksom på at de har svekket hørsel.

Av de vi hittil har testet, er ca. 50 sendt til spesialist via bedriftslegen. Resultater fra undersøkelsene på hørselinstituttet har ført til at en rekke av våre ansatte har fått høreapparat.

Vi skal i løpet av mars komme i gang med hørselkontroll igjen og vi har som mål å ha testet alle før sommerferien.

Skadestastistikken 1983

Som nevnt innledningsvis, viser skadestastistikken 1983 det høyeste antall skader vi har registrert.

Totalt er det kommet 75 skademeldinger i 1983. Av disse førte 57 av skadene til fravær av 1 dags varighet eller mer. 50 av de skadde ble friskmeldt i 1983, og det er bare disse som tas med i statistikken for 1983. I tillegg kommer 1 som ble skadet i 1981 og 4 som ble skadet i 1982, som først ble friskmeldt i 1983. Tilsammen utgjør derfor statistikken for 1983 55 skader, mot 29 i 1982.

21 av de 75 skadde er personer på ekstraordinær sysselsetting, 16 av disse skadene førte til fravær.

8 av de skadde har vært utsatt for to ulykker i 1983.

Totalt har de 55 skadene som framkommer i statistikken ført til 1315 tapte arbeidsdager

Forts. side 30

VM på ski på Kvamskogen

Vegmesterskapet på ski for Hordaland vegkontor ble arrangert på Kvamskogen 26. februar i år.

Skirennet ble arrangementsmessig meget vellykket, ikke minst takket være full oppslutning og fin innsats av arrangementskomiteen. Komiteen bestod av Ellen Brown, Kari Helle, Gina Kartveit, Ivar Eikrem, E. Pettersen, Lars Tore Nordskog, Sissel Fjæreide Wiik, Svein Holmedal, Eli Solberg, Kent Arnetveit, Reidun Nordgulen, Bjørn Tore Wiik, Dag Thorson, Mariann Kråkenes Jørgensen, Torill Eliassen, Astrid Ottesen og Marit Tømmerstrand.

En spesiell takk for innsatsen til Ellen Brown som la ned mye arbeid i forberedelsene.

Dagen opprant for en gangs skyld med et aldeles nydelig vær. Trass i dette var oppslutningen om løpet heller dårlig, men de som møtte fram fikk en fin dag i løypa.

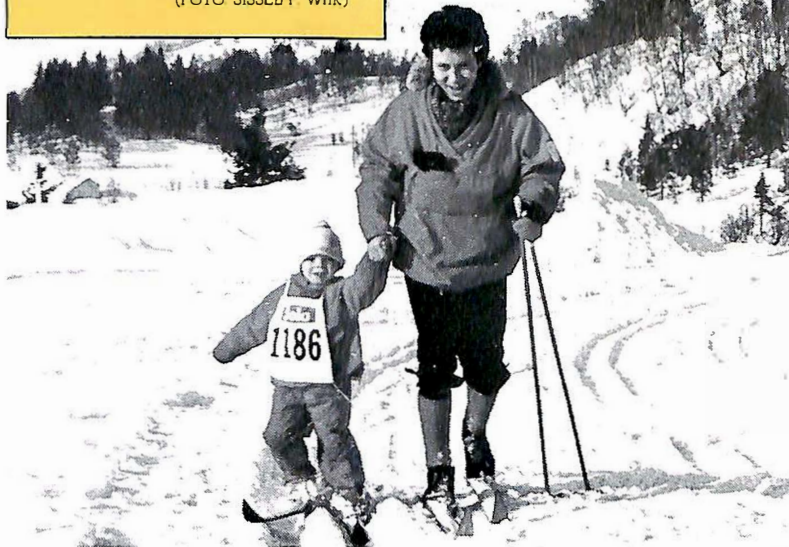
Det ble konkurrert i flere klasser, men familieklassen var åpenbart den mest populære. I de individuelle klassene viste mange seg å være store talenter i løypene, og resultatene var til dels svært gode.

Med bakgrunn i den vellykkede avviklingen av rennet i år, håper vi på kjempeoppslutning neste gang vi arrangerer skirenn!

For B.I.L. Hordaveg
Marit Tømmerstrand

Familien Østerbø i løypa. Pappa Roar har et godt grep på vesle Andre, 4 år, som gjennomførte løpet med glans.

(FOTO SISSEL F. WIIK)



RESULTATLISTE:

FAMILIEKLASSEN

Fa. Ellefsen 17 p.
Fa. Tunestveit 15.5 p.
Fa. Østerbø 14 p.
Fa. Thorson 13 p.
Fa. Nytveit 12.5 p.
Fa. Hjøllo 12 p.

I. Vik 42.51
K. B. Langeland 44.03
E. Pettersen 45.41
A. Moen 45.46
N. P. Mo 53.03
G. Tunestveit 54.37
N. Nytveit 1.04.39

DAMER

K. Skarsbø 15.54
S. Steinsland 20.24
N. Mo 22.15

JENTER 6-9 år

I. Sakstad 10.17
E. Sakstad 12.39
T. Østerbø 13.57

JENTER 10-15 år

B. Totland 18.46
A. Steinsland 18.48
A. S. Nytveit 26.26
N. Ellefsen 26.50
B. Hjøllo 29.52

HERRER

E. H. Steinsland 41.23

GUTTER 6-9 år

R. Pettersen 6.03
R. Hjøllo 7.14
N. A. Grutle 8.10
T. Ellefsen 8.54
B. Thorson 9.25
R. Tunestveit 10.14
S. Ellefsen 12.06

GUTTER 10-15 år

G. Mo 13.22
D. Øye Tveit 14.54
J. T. Steinsland 15.32
S. Mo 16.44
Ø. Grutle 22.16
K. O. Skarsbø 23.37
R. Thorson 27.27

Gunnar Kråkenes ble ansatt som vegmester da Bergensområdet ble slått sammen. Her er det Reidun Nordgulen som gratulerer med den nye stillingen.

(FOTO E GRØNSDAL)

Bergens- halvøya — ett vedlikeholds- område

AV L. FØLI

Vedlikeholdsdriften er i fokus for tiden. Omstilling må til dersom vi skal kunne holde følge med utviklingen. Større og mer allsidige maskiner som kan dekke større områder og flere funksjoner tar nå over arbeid som tidligere måtte gjøres manuelt. Dette gjør det nødvendig å styre maskinene etter fastlagte planer over et større virkeområde enn tidligere, for å oppnå best mulig utnyttelse av utstyret.

Det var en av hovedgrun-



nene til at Bergenshalvøya som en prøveordning ble slått sammen til ett vedlikeholdsområde fra 1.12.83. Dessuten er avstandene her korte, og det er mulig å flytte på maskiner og folk på relativt kort tid. Området omfatter foruten Bergen, kommunene Os, Fjell, Sund, Askøy, Øygarden og Osterøy. Tilsammen har vi 730 km riks- og fylkesveg. Ny vegmester i området er Gunnar Kråkenes.

Vegstasjonen ligger fremdeles i Rådalen. Forholdene der har imidlertid ikke vært helt tilfredsstillende, og vi holder i disse dager på å bygge om stasjonsbygningen på Hop, som vil bli vårt nye tilholdssted fra påske 1984. Denne har vi nå overtatt fra anlegg, som brukte den som anleggskontor under arbeidet på Søndre innfartsåre. Vi har stor tro på at denne forandringen er et skritt i riktig retning. Utenom selve stasjonsbygningen har vi en del brakker i nærheten, og vi kan

bruke den uferdige tunnelen ved siden av Troidhaugtunnelen til lagring av salt, diverse maskinutstyr og nødvendig sperremateriell.

Administrativt har vi vært igjennom en vanskelig tid det siste året. Vegmester Haugen gikk som kjent bort, og sammenslutningen av områdene gjorde at ansettelsen av ny vegmester dro ut i tid. Av den grunn ble distriktslederen flyttet ut til vegstasjonen fra 1.12.83 og skulle fungere som vegmester i en overgangsperiode. I tillegg skal nå distriktslederen arbeide sammen med den nye vegmesteren noen måneder framover, som støtte i innkjørfasen. Her er mye å sette seg inn i. Som nevnt er ikke Bergenshalvøya noe stort område i utstrekning. Det skjer imidlertid svært mye her, og skal man kunne drive effektivt, må man vite fullt ut hvordan tingene fungerer, både i vår egen etat og i andre etater.

LØNNS- OG PERSONALKORT, en orientering

For en tid siden ble lønns- og personalkort sendt ut til alle ansatte. Dette skjer på bakgrunn av regelverket i den nye data-avtalen, og hensikten er at alle skal være klar over hvilke data EDB-registrene inneholder om dem i lønns- og personalsaker.

På lønningskontoret er det registrert en del spørsmål vedrørende lønns- og personalkortet som ble utsendt ved årsskiftet.

Ved å sammenligne det kortet som du fikk, og de henvisningene som vi her har påført lønns- og personalkortet, kan det gi svar på hva disse forkortelsene og kodene står for.

Pkt. 1: Arbeidstiden er for vegarbeidsdriften og vegoppsynet 40.0 t/uken.

For ansatte på vegkontoret, biltilsynsstasjonene og for kontoransatte på vegstasjonene e.l. er arbeidstiden 37.5 t/uke.

Pkt. 2A/2B blir registrert første gang du blir ansatt i en stilling i vegvesenet.

Pkt. 3 er datoen for siste opprykk i ny stilling, f. eks. fra oppsynsmannsassistent til oppsynsmann. Vi gjør oppmerksom på at denne datoen ikke blir endret ved lønnsopprykk innenfor samme stillingskode.

Pkt. 4 er all tidligere praksis som er godkjent i henhold til den lønnsplanen som du er ansatt på. Praksisen kan være omsorgsarbeid, privat eller offentlig yrkespraksis.

Tjenesteansienniteten blir utregnet i forhold til begynt dato, og blir regnet i hele måneder.

Pkt. 5 er ditt ansettelsesforhold i vegvesenet.

H.F = heltid fast

D.F. = deltid fast

H.M = heltid midlertidig (vikarer/engasjement)

D.M = deltid midlertidig (vikarer/engasjement)

Er der en F eller P i tredje feltet i denne rubrikken, betyr det enten fungering i en høyere stilling enn den du har, eller at du har en personlig lønn i den stilling som du har nå.

Pkt. 6 Pensjonsansienniteten skal vise den samlede pensjonsgivende tjenestetid i vegvesenet, eventuelt også tidligere statstjeneste. Denne datoen blir kontrollert, og eventuelt rettet når det er aktuelt for en tjenestemann å gå over på pensjon.

Arvid Nilssen

Utdrag fra rapport om vegtrafikk uhell

Det er mangt man skal høre før ørene faller av, og det er åpenbart mangt politiet skal oppleve i sin tjenestetid. Følgende har vi funnet i en rapport om et trafikkuhell, der en bil med tre politimenn måtte rykke ut.

Ulykken gikk altså ut på «Pakjørsel av katten Pjusken R.» Slikt skjer jo innimellom, vil man si. Joda, men «Katten ble liggende og sprelle i gaten og den hadde angivelig vært aggressiv slik at politiet ble til kalt»

Ja, så alvorlig var det faktisk

LØNNSNR		BRUKER		STATES-VEGVES-		
7	11	NAVN	503	TAE	LART	TEKST
600	12	ADRESSE	34	01		
"	"	PRIV. TLF. NR.	64	02		
"	35	FØDSELSNR	56 57	"	03	
"	"	POSTNR	64	"	"	
"	"	POSTSTED	"	"	"	
"	65	STILL KODE	75 76 79	"	04	
"	"	LØPENS	"	"	"	
"	80 83	STILLING	"	"	"	
"	"	LØNNSPLAN	"	"	"	
"	"	KATEGORI	88 89 90 91 92 93	"	"	
"	"	ARB. TID	1	"	"	
"	"	FUNG.	95	"	"	
"	"	PERM KODE	96 96	"	"	
"	84	BEG. DATO ETATEN	97 102	"	"	
"	"	BEG. DATO FYLKE	103 108	"	"	
"	"	DATO NÅVER STILL.	109 114	"	"	
"	97	AVDELING	102	"	"	
"	"	TJ. ANS. FRA	103	"	"	
"	"	FRAV. TJ. ANS.	108	"	"	
"	"	SLUTT DATO	109	"	"	
"	"	AVG. ÅRSÅK	114	"	"	
"	1 3	115 117 118	121	"	"	
"	501	UTDANN 1	122	"	"	
"	"	UTDANN 2	127 128 128	"	"	
"	"	EKSAM. ÅR	127 128 128	"	"	
"	"	TJ. FORH.	127 128 128	"	"	
"	"	TJ. TLF.	127 128 128	"	"	
"	"	PENSJ. ANS. FRA	17 18 19	"	"	
"	"	FRAV. PENSJ.	20 21 22	"	"	
"	"	BEREDSK.	23 23	"	"	
"	"	A. IDENT	23 23	"	"	
"	1 3	24 27	28 28 29	"	"	
"	502	KOMM. NR.	28 28 29	"	"	
"	"	TABELL	31	"	"	
"	"	TILL. TREKK	31	"	"	
"	"	FRI INNTEKT	31 32 32	"	"	
"	"	ARB. G. SONE	31 32 32	"	"	
"	"	TJ. ÅGR.	20 27	"	"	
"	"	BEGYNT FERIEP.	31 32 32	"	"	
"	"	FERIEP. K.	31 32 32	"	"	
"	"	UTB. STED	31 32 32	"	"	
"	"	UTBETALINGSMÅTE	31 32 32	"	"	
"	1 3	33 34 35	40 41 42	"	"	



Bruk kjørellys døgnet rundt, anbefaler driftssjef Jann B. Jensen og biltilsynssjef Einar Valle. De oppfordrer samtlige i vegvesenet til å støtte fullt opp om aksjonen, både i tjenesten og ved privat kjøring. (FOTO E. GRØNSDAL)

AKSJON KJØRELYS

Bli sett — bruk lys

AV BILTILSYNSSJEF
EINAR VALLE

Alle biler som blir registrert etter 1. januar 1985 skal ha kjørellys som tennes automatisk når bilen startes. For å påvirke også førere av dagens biler til å bruke kjørellys hele døgnet har Vegdirektoratet satt i gang en informasjonskampanje. «Aksjon kjørellys». Startskuddet gikk den 12. mars og tidspunktet indikerer at man ønsket å forhindre at folk slukker lysene ved utgangen av den mørke årstiden.

Enkelte vil vel også stusse over at det kan være nødvendig å kjøre med lys døgnet rundt i sommerhalvåret. Men begrunnelsen for å kjøre med lys er ikke å se, men å bli sett. Særlig i motlys og lav ettermiddagssol vil vi tidligere bli sett eller få øye på møtende trafikk når vi bruker kjørellys. Jeg vil minne om at kjørellys er nærlys eller spesielt montert kjørellys. Parkeringslys skal brukes når du vil fortelle andre at bilen står stille.

Også myke trafikanter vil ha nytte av at bilene har lysene tent. Generelt er de da lettere å få øye på. Men særlig barn — som ikke har fullt utviklet syn — og den store gruppen voksne og eldre med alle grader av synssvekkelse vil oppdage en bil med tente lys tid-



ligere og bedre enn biler uten kjørellys.

I land som har innført bruk av kjørellys har det vist seg at en rekke ulykkestyper er blitt betraktelig redusert. Dette gjelder ulykker mellom bil og moped, sykkel eller fotgjenger, og også kollisjoner mellom biler, både møtende og kryssende.

En undersøkelse utført i februar 1984 viser at 52% av bilførerne allerede bruker lys alltid. Målet for aksjonen er å øke denne prosenten så mye at påbud og straffereaksjoner ikke blir nødvendig.

► Som den etaten som står for Aksjon kjørellys hviler det et særlig ansvar på Statens vegvesen. Vegdirektoratet har derfor besluttet at vegvesenets tjenestebiler alltid skal ha kjørellys tent under kjøring. Jeg vil hermed også på det sterkeste oppfordre vegvesenets ansatte til å bruke kjørellys også privat.

Spre informasjon!

Vegdirektoratet har sendt ut pålegg om at samtlige av vegvesenets sine tjenestebiler skal bruke kjørellys også om dagen. Samtidig oppfordrer de alle ansatte i vegvesenet til å bruke kjørellys også ved privat kjøring. Det er laget en del informasjonsmaterieill i samband med kjørellysaksjonen. For å være skikkelig orientert om aksjonen som vi alle er med på, og for å kunne spre opplysning videre, vil alle i vegvesenet i Hordaland få tilsendt en informasjonsbrosjyre og opplysnings-/påminningsmaterieill til å plasere på bilen. Den ene er til å sette i vinduet for å minne andre trafikanter om lysbruken, den andre er til å sette på dashbordet, for å minne seg selv om lyset i det man skal til å kjøre. Bruk materiellet du får! Du og alle ansatte i vegvesenet har et ansvar for å spre informasjon videre til andre — du gjør det i trafikksikkerhetens tjeneste!

Konkurranse mellom fylkene

Aksjon Kjørellys er årets store kampanje fra vegdirektoratets side. Et stort apparat er satt i gang for å motivere så mange som mulig til å bruke kjørellys hele døgnet — hele året. Noen har kanskje allerede hørt innslag i radioens P2 eller sett «spots» i fjernsynet omkring dette emnet. Politii, Trygg Trafikk og andre instanser er involvert.

Aksjonen vil selvsagt bli fulgt opp av ulike kontroller og tellinger. En del av dette skjer på rent faglig grunnlag, men det er samtidig lagt opp til en konkurranse mellom fylkene om å oppnå prosentvis best resultat i lysbruk.

Hver måned fra april til september, aller helst i fint vær, skal antall lysbrukere telles i løpet av en formiddagstime. Hver måned blir resultatet oppsummert i P2, som skal følge konkurransen gjennom sommerhalvåret. Med andre ord — vi må gjøre vårt til å få et bra resultat for Hordaland!

Sørg for at naboen husker lyset også — målet er å redusere ulykkestallet i fylket vårt!

I tillegg til egeninnsatsen innen vegvesenet vil vi dele ut brosjyrer til alle kunder ved biltilsynet og ved utekontroller, vi vil sende materieill til alle kjøreskoler, til busselskap og ferjeselskap og selvsagt til alle vegstasjoner og andre steder der publikum henvender seg. Biltilsynet vil delta ved Automobilbransjens forenings utstilling i Bergenshallen i april, og her vil det selvsagt bli lagt vekt på Aksjon Kjørellys.

* Arbeidsmiljøspalten...

Forts. fra side 25

(mot 420 i 1982). De tapte arbeidsdagene fordeler seg på prosessene som følger:

Manuell løfting	402 dager	8 skader
Maskinell løfting	92 dager	3 skader
Reparasjon/montering	102 dager	9 skader
Rensk/sikringsarbeid	28 1 dager	5 skader
Forskaling	104 dager	7 skader
Boring	62 dager	6 skader
Lading/sprenging	104 dager	2 skader
Skogrydding	101 dager	7 skader
Sveising	11 dager	1 skade
Diverse	56 dager	7 skader

Skadene fordeler seg slik etter alder:

Under 20 år	2 skadde
21—30 år	7 skadde
31—40 år	17 skadde
41—50 år	14 skadde
51—60 år	11 skadde
Over 60 år	4 skadde

Skademeldingene er til dels svært mangelfullt utfylt og inneholder heller ikke rubrikker for å kunne gi opplysninger nok til å kunne vurdere årsakene

Nye medarbeidarar:

Bjørn Fjæra, oppsynsmann, vegsentralen
Lars Chr. M. Gundersen, ingeniør, vikar, grunnseksjonen
Marit Eidsnes Rogne, ingeniør, engasjement, planavdelinga
Vigdís T. Jensen, kontorassistent, engasjement, rekneskapsavdelinga
Åse Koslowski, økonomisk sakshandsamar, engasjement
Marit Kaldefoss Nesheim, kontorassistent, vikar, biltilsynet

Slutta:

Kontorassistent Monica Sjøstrøm
Kontorassistent Borghild Løkve

Endringar

Gunnar Kråkenes er blitt vegmeister i Bergensområdet, førebels for eitt år.
Rolf Henning Myrmel er blitt oppsynsmann, vikar, anlegg
John Malvin Tveit er blitt oppsynsmann, vikar, anlegg
Irene Skrugstad, kontorassistent, fellestenesta/sentralbord, er attende etter permisjon
Gunn Nordvik, kontorassistent, rekneskapsavdelinga, er attende etter permisjon
Kari Skaathun, adm. sekretær maskinavdelinga, er attende etter permisjon

Nye pensjonistar:

Peder Gjerde, Frøylandsdal
Sverre Håvardsholm, Førde
Ellef Kvalvågnes, Sveio
Kurt Langeland, Stamneshella
Alfred H. Lauvskar, Årland
Harald Lauvås, Lindås
Arne Mathiassen, Kolltveit
Magnus Nyteveit, Indre Arna
Trygve Skulstad, Urangsvåg
Gjert Sørtveit, Baldersheim
John Uglehus, Mundheim
Asbjørn Urdal, Vikanes
Halvor Urhaug, Manger

Vi gratulerer: 60 år:

Aksel Slåke, Matre	6.4.24
Nils J. Hagesæter, Hjeltnes	17.4.24
Lars J. Røsseland, Årland	18.5.24
Nils Myrlied, Torsnes	12.6.24

50 år:

Johannes Eliassen, Hop	1.4.34
Viking Tvedte, Oppheim	27.4.34
Einar Berge Yddal, Nordtveitgrend	28.4.34
Arne Kvinnesland, Ølen	8.5.34
Askjell Vike, Vikanes	14.5.34
Nils Aspenes, Årland	27.5.34

Takk for blomster

Hjarteleg takk til arbeidskameratar på Østereidet, Vågseidet og Gjervik vegstasjon for dei fine blomane eg fekk på 60-årsdagen.

Hjalmar Nesse

Hjarteleg takk for blomsterhelsing på 60-årsdagen.

Lars B. Baugø

Imidlertid synes det ikke som det er tekniske mangler ved utstyret som kan være årsak til ulykkene.

Derimot synes det som gliing og fall på glatt underlag, uoppmerksomhet og liten omtanke for arbeidsstilling er årsak til at ulykkene har skjedd. Trolig vurderes sjelden

eller aldri mulighetene for at den framgangsmåten som blir valgt kan føre til ulykke.

For å redusere antall skader bør det startes en motiveringskampanje, hvor det oppfordres til å tenke over faren for skade eller uhell. Ofte kan det være nyttig å «passe på hverandre». Et annet ledd i dette arbeidet

kan være å gjøre forsøk på å aktivisere verneombudene noe mer.

Ikke 10.000, men 1.000

Vi var nok vel rause av oss då vi i førre nummeret av Veg i Vest skreiv om lagerkapasiteten i Rådalen. Ersvær har peika på at det rette talet er 1 000 palleplassar. Vi bed om orsaking og vonar med dette at feilen er retta opp. I alle høve ser det rommelege kaldtlageret imponerande ut.

Sykefravær 1983

Fast tilsatte + korttidsarbeidere i driften.....	8,1%
Ekstraordinært sysselsatte.....	11,1%
Totalt arbeidere i driften.....	8,5%
Oppsyn.....	ca. 2,4%
Funksjonærer.....	3,0%
Totalt sykefravær samtlige ansatte.....	6,7%

VEGD BIBLIOTEKET

PB 8109 DEP
1010 OSLO 1

SEKORSBÅND



Utgitt av: Hordaland vegkontor, postboks 3645, 5033 Fyllingsdalen