



10 ÅR

VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN, HORDALAND



7 Hardangervidda
Open
For nærare opplysningar til OP
7 Nettas broar mellom 2200 og 2000a se 2000 broar

VEGDIREKTORATET
- 7 APR 1986
BIBLIOTEKET

Information: gjelder fra kl. valid from hours
Ventetimer for ferjesambandet:
Time of waiting for car ferry crossing:
Kvanndal - Kinsarvik t. hrs.
Bruravik - Brimnes t. hrs.



**NR. 1 - 1986.
ÅRG. 9**

REDAKTØR:
Torbjørn Opedal

I REDAKSJONEN:
Marianne Bergvall

REDAKSJONSRAÐ:
Josef Martinsen
Sigve Martinsen
Per S. Myhren

Ragnhild Øverland Arnesen
(perm.)
Oddbjørn Lynghammer
(perm.)

Opplag: 2.500

Lay-out og sats:
Kvinnheringen A/S
Husnes

Trykk:
Finn Eide A/S
Bergen

Ettertrykk tillatt
— med kildeangivelse

INNHALD:

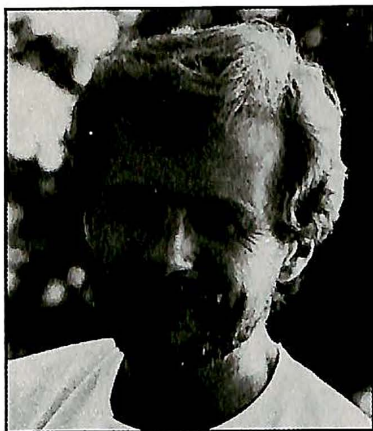
Bedriftsavisa er 10 år	3
Vegsjefen har ordet	4
Forslag til riksvegbudsjett 1987	5
Bompengeringen i Bergen	6
Kvalitetssikring i anleggsbransjen	8
Fin læretid i vegvesenet	10
Brev til Veg i Vest	11
Nedskrivning av 10-tonns akseltrykk: Eit kappløp med tida	12
Arbeidsmiljøspalten	14
Hardangervidda — framleis open!	16
Fagprøve for anleggsmaskinførarar	18
Første mann ut	18
Sport	19
«Helt topp å jobbe i veivesenet!!»	20
Positiv utvikling i vegarbeidsdrifta i 1985 på tross av personellkrise og problematiske rammevilkår	21
Måbøtunnelen vert opna i juni	22
Nye i vegvesenet	24
Piggdekk — eit dyrt miljøproblem	25
Produktivitet — moteord eller realitet?	26
Nyvinning i vegbygginga	28
Nye håndbøker frå Vegdirektoratet	30
Personalnytt	30
Vegopningar/Entreprisar under arbeid	33
Planarbeidet mot slutten på Askøybrua	34
Husreven til vegkontoret	35
Austmannalia — kva kan gjerast?	37
Jentene i utedriften på kurs	39
Vegmesterskap i presisjonskjøring	39

Foto på framsida: Open veg over Vidda
Foto: E. Grønsdal

Foto på baksida: God påske! Parti frå Bergsdalen.
Foto: E. Grønsdal

MANUSFRIST NR. 2/86: **10. mai**

Bedriftsavisa er 10 år

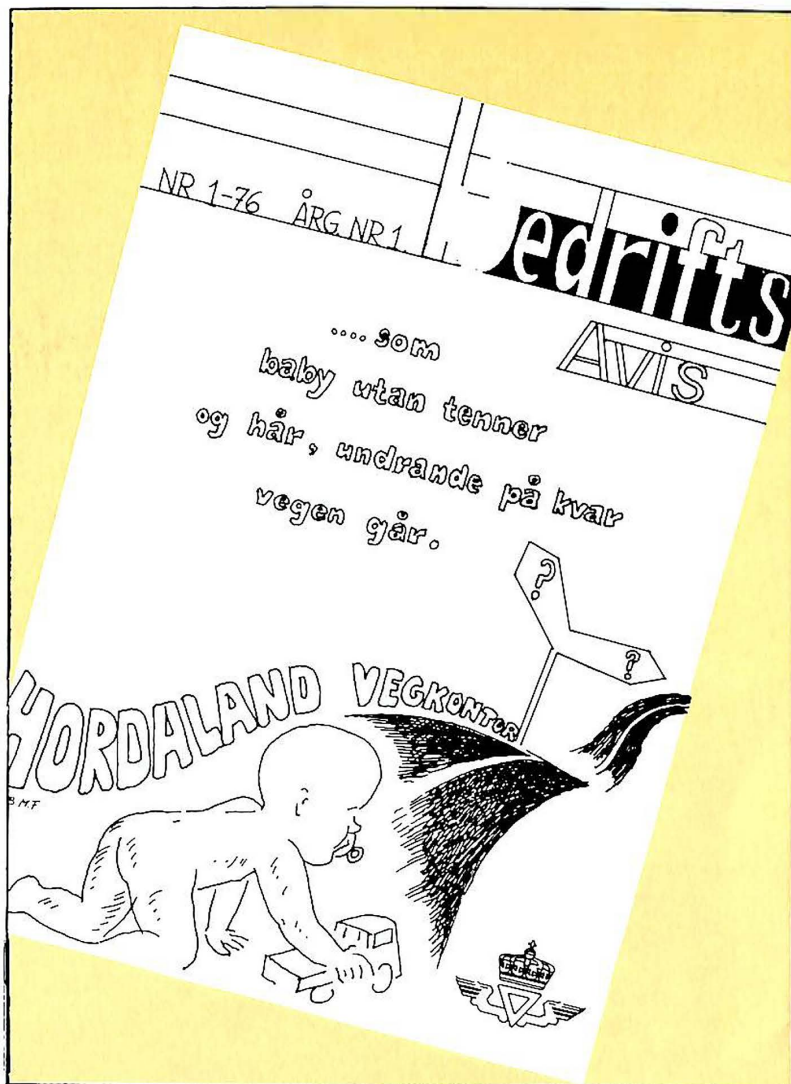


Veg i Vest kan i år feira eit lite jubileum. Det er 10 år sidan første nummeret av avisa kom ut med Bjørn Langedal som redaktør. Den gong hadde ho ikkje noko namn, ho heitte rett og slett «bedriftsavisa». Det vart utlyst namnekonkurranse, og postomberinga vår den gong, Aron Johansen, gjekk av med sigeren i konkurransen med over 100 andre forslag, den vesle «k»-en i Veg i Ve(k)st blei i fleire år hangande ved namnet. Andre premierte forslag den gong var «På vegkanten» (Atle Fosse) og «Horda Bud» (Toralf Ramsøy).

Kva har skjedd med bladet i desse ti åra. Vi har fått ei lay-outmessig ansiktslyfting og den tekniske kvaliteten har vorte ein helt annan. Regulariteten, som i dei første åra var



Eit ungdomsbilete av den første redaktøren, Bjørn Langedal.



god, har det derimot vore opp og ned med i seinare tid — men i jubileumsåret kan vi lova at bladet igjen skal koma ut med fire nummer. Eit problem vi stadig slit med — i dagsom den gong — er å få nok og variert stoff til bladet, — og å få det til rett tid! Sjølv om det finst heiderlege unntak, får ein inntrykk av at ein nærmast må draga folket etter kragen for å få dei til å yta sin skjerv. Slik bør det ikkje vera. Bedriftsavisa er eit talerøyr både for og til dei tilsette kring i fylket. I tillegg spelar ho ei ekstern rolle og vert lesen av mange instansar. Veg-

vesenet si betydelege rolle i samfunnet gjer det viktig at vi går ut med riktig informasjon om kva vi gjer. Å informera gjennom avisa vår burde difor vere ein sjølv sagt ting — på linje med mange andre faste oppgaver — og må ikkje verte sett på som et ork og eit onde. Det hadde vore å ønskja at så vel avdelingane som organisasjonane får eit ansvar for å medverka til ein fylgdig informasjon gjennom bedriftsavisa. Til slutt vil eg ynskje alle lesarar ein riktig god påske og vår!

Torbjørn Opedal



VEGSJEFEN HAR ORDET

1986 vert eit avgjerande år

Ei streng prioritering er naudsynt

1985 var eit godt arbeidsår for vegarbeidsdrifta i Hordaland. På nesten alle område nådde vi dei mål vi hadde sett oss, på mange område nådde vi lenger. Eg finn grunn til å takke alle for det gode resultatet vi fekk siste året.

Også i 1986 og kanskje i 1987 vil vi med ny kjempeinnsats og streng prioritering, ha kontroll over det heile. Men lenger vågar eg ikkje å spå.

Vi har frå slutten av 1984 og til no mista ca. 1/3 av det tekniske personalet og andre med høgare utdanning ved vegkontoret. Sjølv om vi hadde hatt god tilgang på høgt kvalifiserte folk, ville ei slik utskifting vore ei stor påkjenning. Med for tida 15 ledige stillingar og nesten ingen brukbare søkjarar, er stoda prekær.

I Norsk vegplan og dei årlege budsjett blir vi frå sentralt hald pålagt å løyse mange oppgaver. Ambisjonsnivået er høgt, og det bør det vere. Fleire bilar skal registrerast og kontrollert. Planleggjinga skal bli betre og planreservane aukast. Vedlikehaldsdrifta skal effektiviserast, og trafikk-sikringsarbeidet skal intensiverast på alle område. Anleggsdrifta skal rasjonaliserast osv.

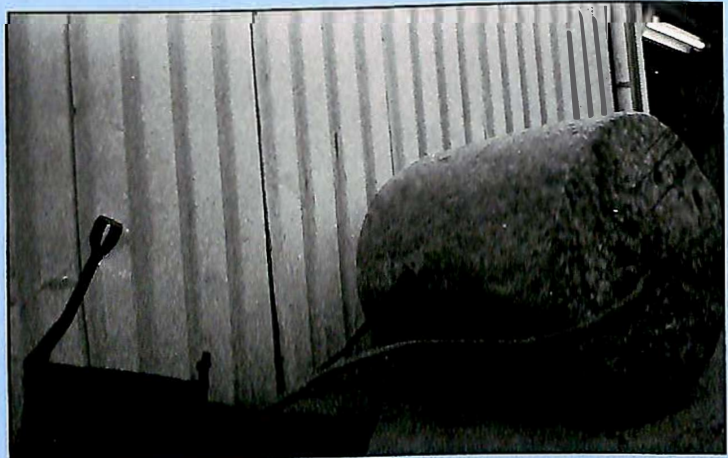
Vi veit at vi maktar ikkje alt dette, og vi må difor prioritere strengt. Det er frustrerande for enkelte å merke at kanskje eins eige arbeidsområde blir nedprioritert, men eg ser inga anna løysing. Det er også frustrerande for enkelte å merke at ved å søke seg over i nye stillingar, så går ein ned i lønn. Dette vil eg gjere alt eg kan for å

retta opp. Eg vonar også at lønnsforhandlingane nå i vår delvis kan få oss ut av det uføret vi nå er oppe i.

Når det gjeld prioriteringa framover, så må vi så langt som mogleg gi god service til menigmann som har trong for våre tenester. Derimot må eg be om at kommunar er tålmodige med arbeid vi skal gjera for dei. Ja, eg vonar at ein god del kommunar kan hjelpe oss i denne vanskelege tida både med planar og anna. Eg ser det som svært viktig at vi nyttar dei midlar

vi får så effektivt som mogleg. Det betyr at vi må prioritere prosjekt som er lite arbeidskrevjande for vegkontoret. Vi kan då ikkje bygge ut anlegga heilt i samsvar med Norsk vegplan, og dette ber eg om forståing for. Dersom vi skal følgje Norsk Vegplan heilt ut, vil det føre til at vi får unytta midlar mot slutten av vegplanperioden, og det er vi ikkje tjent med. Vi har store oppgaver framfor oss i åra som kjem, og dette året vil vere avgjerande for om vi maktar å løyse dei.

Godbit frå samlingane



Denne steinvalsa er hittil siste tilskot til samlinga av gamle vegreidskapar på vegsentralen. Ho kjem frå Vossetraktene, men dette er førebels alt vi veit om ho. Vi er takksame om nokon kan gje opplysningar om kor ho er brukt, kva tid ho vart laga og av kven.

Forslag til riksvegbudsjett 1987

AV PER STEFFEN MYHREN

Vegsjefen sitt budsjettforslag for 1987 og langtidsbudsjett for åra 1988 og 1989 vart sendt Vegdirektoratet den 23. desember 1985. Forslaget er utarbeidd innafør rammer gitt av Vegdirektoratet og i samsvar med direktoratet sine retningslinjer.

Anleggsramma er på 316,5 mill. kr. eller vel 3% høgare enn løyvinga i 1986, dvs. at vi nokolunde har fått kompensasjon for prisauka.

Vedlikehaldsramma er på 164, 6 mill. kr. eller 5,8% høgare enn i 1986.

Når vi tar omsyn til ekstramidlar i form av forskot og bompengar, så reknar vi med å bruke 501 mill. kr. til riksveganlegg i 1987.

Dei største anlegga vert då:

- Nordre innfartsåre 103,3 mill.kr.
- Søndre innfartsåre 56,9 mill.kr.
- Stamv. Bulken-Dale 50,0 mill

Vidare vil også følgjande anlegg få relativt store løyvingar:

- Rv. 14 i Sveio, Rv. 14 Matre - Sogn og Fjordane grense, Rv. 556 Straumevegen, Rv. 568 Fosenstraumen bru, og der- som det vidare planarbeid går greitt vil vi kunne starta arbeidet med tilførselsvegane til Salhusbrua og Askøybrua.

Til trafikksikring er det sett av 33,5 mill. kr.

Tilhøvet mellom budsjett/langtidsbudsjett 1986-89 og norsk vegplan for same perioden

1. Utanom Bergen

- Det har vore naudsynt å auke løyvingane til fire igangverande anlegg med 13,5 mill. kr. Det er Bårvågvatn - Valevåg på Rv. 14, Lukksund bru med tilstøytande veg, Rv. 551 Norheimsund - Tørrvikbygd og Rv. 567 Breistein og Valestrandfossen ferjekaier.



Store ekstramidlar til innfartsårene gjennom bompengane.

- Løyvingane til E68 Voss - Granvin - Øystese er auka med 16,6 mill. kr. Dette er midlar som vart frigjort ved at Vallaviktunnelen vart rimelegare enn føreset. Desse midlane er no foreslått fordelt med 6,8 mill. kr. på Voss - Granvin og 9,8 mill. kr. på Granvin - Øystese.

- Posten «Til disposisjon» er auka med 17,2 mill. kr. i høve til NVP.

Desse auka løyvingane på 47 mill. kr. er dekt opp på følgjande strekningar:

- Rv. 7 Buskerud gr. - Granvin 22,1 mill. kr. Innsparte midlar frå Vallaviktunnelen.

- Løyvinga til E76 langs Åkrafjord- en er foreslått redusert frå 11,8 mill. til 2,5 mill. kr., og parsellen langs Sandvenvatnet på Rv. 47 er utsett til etter 1989. Vidare er eit mindre anlegg ved Kleppestø ført over til trafikksikringsprogrammet.

10-tonnsprogrammet

Det har vist seg at store deler av det veggnettet som er skrive opp til 10 tonn akseltrykk dei siste åra er i svært dårleg stand. Spesielt gjeld dette murane.

Desse opplysningane kom fram medan vi arbeidde med budsjettforslaget for 1987, og vi fann det rett å vente med vidare utbygging av 10-tonnsvegnettet til vi har fått

sett i stand dei eksisterande 10-tonnsvegane.

Vi har teke opp spørsmålet om ekstra løyvingar med Vegdirektoratet og har søkt om ekstra vedlikehaldsmidlar i 1986.

Vi vonar at dette kan gå i orden, slik at arbeidet med den vidare utbygginga av 10-tonnsvegnettet kan halde fram i samsvar med føresetnadane i Norsk vegplan.

2. Tilhøvet mellom NVP og LTB i Bergen

I tillegg kjem Bergen kommune si forskotering av Nordre innfartsåre på omlag 225 mill. kr. i perioden.

Som det går fram av tabellen side 32, så er det lagt opp til ei viss justering av dei samla midlane til Bergen. Nokomindre enn føreset til Søndre innfartsåre, ei viss auke på Vestre og dessutan eit nytt anlegg, Sandeidvegen.

Men det som er spesielt grunn til å merke seg er at vi innanfor denne økonomiske ramma ser ut til å få bygt ferdig følgjande parsellar i perioden 1986-89 som i Norsk vegplan/Transportplan for Bergensområdet ikkje var rekna ferdig før i perioden etter 1990.

OVER TIL SIDE 32

Bompengeringen i Bergen

Av Sindre Lillebø

2. januar 1986 innførte Bergen som den første by i Europa en bompengering rundt sentrum. Planen er at bompengeringen skal gi en årlig nettoinntekt (i 1986 priser) på 365 mill. kr og være i drift frem til år 2000. Inntekten skal benyttes til utbygging av hovedvegnettet i Bergen. Ev avtale mellom staten v/Samferdselsdepartementet og Bergen kommune sikrer også Bergen en årlig ekstrabevilgning til riksvegutbygging av samme størrelse som inntekten av bompengeringen. Utover ordinære riksvegbevilgninger, vil derfor Bergen som en følge av bompengeringen, årlig kunne disponere 70 mill. kr til utbygging av hovedvegene.

Bompengeringen omfatter i starten 6 bomstasjoner, en på hver av innfartsårene til sentrum. Senere vil den bli utvidet med en stasjon på den nye innfartsåre som skal bygges fra vest. De to bomstasjoner med størst trafikk (Sandviken og nye Nygårdsbro) har 4 kjørefelt og de øvrige 2 kjørefelt mot sentrum.

Avgift innkreves for trafikk mot sentrum alle virkedager (mandag-fredag) i perioden mellom kl 06 og kl 22. Den betalingsordning som benyttes omfatte:

Enkeltbillett — som løses ved passering av bomstasjonene

Kupong — som kjøpes i kuponghefter á 20 kuponger og leveres ved passering av bomstasjonene

Månedskort, halvårskort og helårskort

Forslaget om en bompengering rundt Bergen sentrum for å finansiere utbygging av hovedvegnettet ble fremsatt i «TRANSPORTPLAN for Bergensområdet»

Prosessen fra forslaget forelå til bystyret i Bergen fattet endelig



vedtak om hovedprinsippene for bompengordningen i januar 1985, gikk bemerkelsesverdig raskt og «smertefritt». En sterkt medvirkende årsak til at dette kontroversielle tiltak kunne gjennomføres såvidt raskt, har utvilsomt vært at det har fremstått som det eneste realistiske alternativ for å bygget ut et «tjenlig» hovedvegnett innenfor en rimelig tidshorisont. Tiltaket har derfor hatt et solid flertall i Bergen bystyre selv om det sikkert har vært en politisk belastning å gå inn for en bompengering.

Befolkningen i Bergen har ikke vært like villig innstilt til bompengeringen. En meningsmåling

utført like før ordningen ble satt iverk og offentliggjort i Bergens Tidende viste at ca. 2/3 av de spurte var imot bompengeringen.

PS. Januar 1986

Åpningsdagens avviklingsproblemer på bomstasjonene fikk stor omtale i massemedia. Allerede etter 2–3 dagers drift hadde imidlertid trafikantene vent seg til den nye ordningen, og trafikken gjennom bomstasjonene har siden glidd fint. Det har i innkjøringsfasen vært visse mindre tekniske problemer med billetteringsutstyret, og kontrollopplegget har ikke kommet i gang. I løpet av februar



Betanien

regner man med at alt vil fungere som forutsatt.

I forbindelse med fastsettelsen av takster og inntektsanslag ble det regnet med 18 000 kortbrukere i gjennomsnitt pr. måned. Pr. 31. januar var det solgt 17.780 kort, hvorav 4.167 årskort (23%), 3.037 halvårskort (17%) og 10.576 mån-deskort (60%).

Til og med 31. januar var det kommet inn tilsammen 12,31 mill. kr. i salg av kort, kuponghefter og billetter.

Dette tilsvarer en gjennomsnittlig inntekt pr. mnd. på ca. 4,2 mill. kr.

Forløpig kortandel i forhold til tot. antall passeringer er ca. 49%, som er noe lavt i forhold til forutsetningen om 60% kortandel.

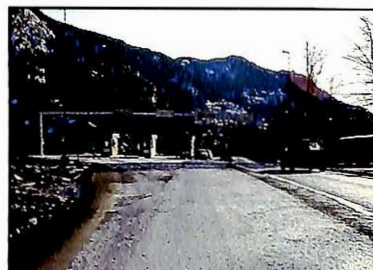
Bruk av bompenger i 1986:

Bompengene blir satt inn i anleggsdriften umiddelbart, og i år er det i hovedsak 3 vegane som får nytte av pengene:

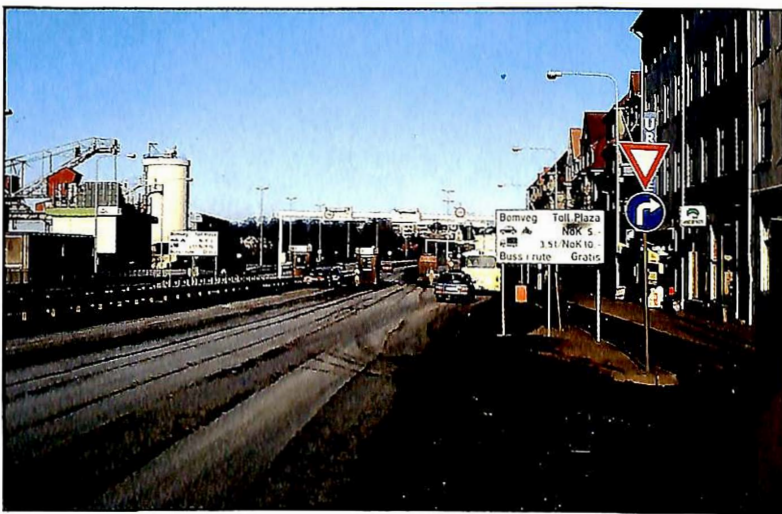
- Sjølinjen på søndre innfarts-åre
- Strømmevegen
- Fullfinansiering av Sandeid-vegen



Gamle Nygårdsbro



Helleveien



Nygårdsbroen



Den nye rasjonaliseringsingeniøren vår heiter Inger Langvik. Langvik vart tilsett 5. august og skal vikariera i stillinga til Erstad fram til mars-87. Formelt er ho knytt til anleggsavdelingen, men ho vil og ha oppdrag for alle driftsavdelingane. Inger Langvik er 22 år og er utdanna som ingeniør og bedriftsøkonom BI. Fødestaden er Stavanger og ho har budd både i Bergen, Stavanger og på Tau. Etter gymnaset på Jørpeland tok ho ingeniørhøgskolen i Stavanger og tredje året i Bergen, kor ho gjekk ut i 1985. Langvik er fast deltakar i koordinerande møte og deltakar i økonomistyringsprosjektet på maskinavdelinga. Inger Langvik har medvirka til dette nummeret av Veg i Vest med to artiklar om kvalitetssikring og produktivitet.

Kvalitetssikring i anleggsbransjen

AV INGER LANGVIK

Me var tre stykker frå vegkontoret, Instebø, Midtkandal og eg, som reiste på kurs på Geilo i dette omstridte emnet. Kurset var så som så, men me fekk iallefall med oss ein del nyttig lærdom om kvalitetssikring.

Ordet kvalitetssikring har tydeleg vore gjenstand for mykje forvirring. Dei fleste trur at kvalitetskontroll og kvalitetssikring er det same. Difor er det på sin plass med nokre definisjonar:

Kvalitet

-overenstemmelse med spesifiserte krav.

Kvalitetssikring

-systematiske tiltak som vert iverksett for å planleggja og oppnå ønska kvalitet.

Kvalitetskontroll

-kontroll av om resultatet stemmer med spesifikasjonane.

Kvalitetssikring håndbok

-Oversikt over målsetting, ret-

ningslinjer, prosedyrer, instruksjer organisasjon m.m.

Kvalitetsplan

-Oversikt over alle systematiske tiltak i prosjektet som gjer at kvalitet blir planlagt og oppnådd.

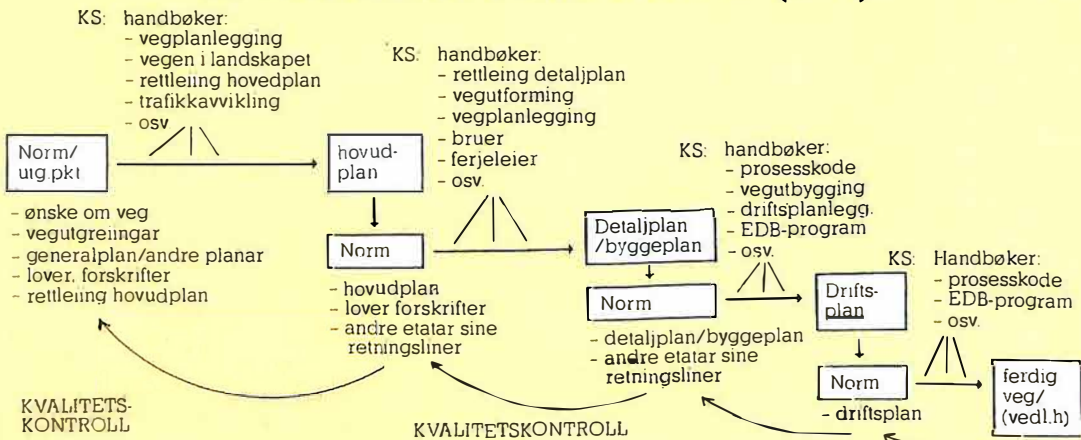
Kvalitetssikring i vegvesenet

Me tar utgangspunkt i normer for å oppnå eit resultat. Resultatet kan sidan bli normer for eit nytt resultat osv. Hele tida set me i verk tiltak som kan sikra at me oppnår dette resultatet.

Konkret kan vi illustrera dette slik skissa viser.

Utgangspunkt for hovudplanane er eit ønske om veg, vegutgreiingar, lover og forskrifter, generalplan eller andre planar som ligg føre. Planleggjaren nyttar handbøker som t.d.: vegplanlegging, vegen i landskapet, rettleiing til hovudplanen m.m. for å oppnå ønska resultat.

KVALITETSSIKRING (KS)



Dette vil seia at me allereie har kvalitetssikring i vegvesenet; me har faktisk kome veldig langt i høve til entreprenørane. Derimot manglar me eit effektivt kvalitetssikringsystem nedskrive i ei handbok, der dei einiskilde elementa i prosessen vert sett i ein samanheng og retta mot eit felles mål. I dag vert dei ofte handsama kvar for seg, og me konsentrerer oss ofte einssidig om den delen som omfattar sluttproduktet — t.d. bygging eller vedlikehald av vegen.

Dersom eit ledd sviktar, t.d. at detaljplan/byggeplan ikkje eksisterer ved anleggsstart, vil dette få følgjer for driftsplanlegginga, maskindisponeringe, det endelige resultat (ferdig veg), og vedlikehaldet av vegen.

Me må ha klare rutinar/prosedyrar for kva som skal skje dersom feil oppstår. Me må ikkje kontrollere oss sjølve berre for kontrollen si skuld. Oppståtte feil må dokumenterast for å unngå å gjera same feilen oppatt.

Me må sikra at **alle** dei oppgåvene som utgjer det ferdige produktet vert riktig gjort. Det krevst dermed ein gjennomgang av alle faktorar som innverkar på kvaliteten.

Hensikten med dette er å:

- hindre at feil oppstår
- avsløre feil i tide dersom dei oppstår og setja i verk korrigerande tiltak

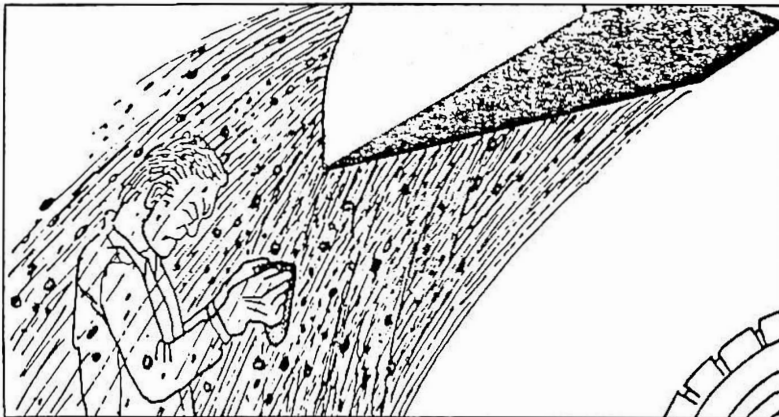
Kvalitetssikringssystemet må baserast på

- å omfatte alle ledd i organisasjonen/prosjektet
- klare ansvarsforhold
- forebygge feil
 - kvalifisert personell
 - god planlegging
 - korrigerende tiltak
- dokumentasjon av system og personell
- kontroll, revisjon.

Me bør også krevja av entreprenørane at dei har eit tilfredsstillande kvalitetssikringssystem. For oss bør det vera nok å kontrollere at systemet fungerer, medan entreprenøren sjølv står for kvalitetskontrollen.

Den som utfører kontrollen, både hos oss sjølve og entreprenøren, bør være uavhengig av drift-en.

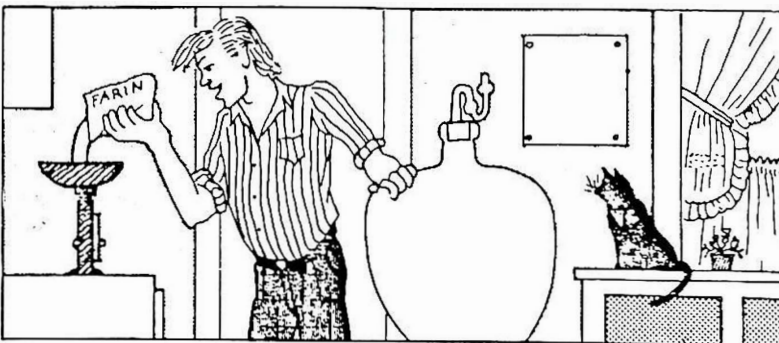
KVALITETSKONTROLL



Prøvetaking under opplasting



Kontrollresultata vert presentert fortløpande



Kontroll av materialutmåling

Produktivitet og kvalitetssikring går hand i hand. Eit godt gjennomtenkt kvalitetssikringssystem kan t.d. gje oss eit betre/meir rasjonelt driftsopplegg og redusera vedlikehaldskostnadane.

Likeeins som i produktivtetsarbeidet er det leiinga sitt ansvar å

gå i bresjen for kvalitetssikringsarbeidet. På anleggsavdelinga har me alt danna ei gruppe som skal greie nærare ut om saka.

Gakk hen og gjer likeså!

Fin læretid i vegvesenet

Som kjent har vi i Hordaland gåande nokre lærlingar — seksten i alt. To av dei er stasjonert på Vegsentralen som mekanikarlærlingar, resten har opplæring i bygg- og anleggsgafa rundt om på anlegga våre. Veg i Vest har vitja nokre av dei unge «sveinane» og spurt dei litt om røynslene frå læretida.

Læretida veldig interessant

Vi startai Rådalen, kor vi fann Rune Solheimdal og Paul J. Hjelle, ivrig opptekne med å «mekke» på ein tunnelrigg.

Når vi spør korleis dei finn seg til rette på arbeidsstaden, kjem det samstemt at dei likar seg veldig godt. Dei har hatt ei svært god og interessant læretid med allsidig og varierende opplæring. Dei har fått høve til å sette seg inn i mykje ulikt arbeid og mange maskiner og har hatt god tid til å gjere seg kjent med verkstadhandbøkene til ulike maskiner.

Rune og Paul er begge 20 år, og har to år på Os yrkesskule bak seg. Rune gjekk anleggsreparatørlinja, medan Paul spesialiserte seg på bil. Paul skal jobba fram til påske, då han skal byte ut den orange kjeledressen med marinen sin blåe rekruttuniform. Når dette kjem i trykken, har Rune alt nokre månader vore i kongens sine klede. Då Veg i Vest vitja dei to, hadde dei nyleg tatt svenneprøven. Rune på ein hydraulisk borhammar samt ein topp i ei presse, medan Paul overhala dei resterande 5 toppane i den same pressa. Dei to ungdomane gir uttrykk for at dei kunne tenkje seg å jobba i vegvesenet, dersom dei fekk høve til det — elles er det særleg olja som lokkar

Sandal'en er topp!

På Sandeidvegen i Fyllingsdalen jobbar òg nokre lærlingar — to kvikke og glade ungdomar som har glidd fint inn i snekkarfaget. Den eine av dei to representerer noko som vel enno vert sett på som noko av ein raritet i utedrifta —

men ein sjarmerande raritet — det tykkjer sjølv sagt og arbeidskameratane hennar — ja, for det er ei «ho». Linda heiter ho, med etternamn Sivertsen, og ho er nettopp fylt 19. Ho byrja i vegvesenet for halvtanna år sidan, og vert ferdig med læretida mot slutten av oktober. Etter 9. klasse tok Linda grunnkurs i bygg- og anleggsgafa, og tok seinare 2. året på Laksevåg

yrkesskule, som er einaste plassen på desse kantar kor dei har dette tilbodet.

Før Lindafekk lærekontrakt med vegvesenet, hadde ho prøvd 9 andre stader utan hell, og ho har eit sterkt inntrykk av at grunnen nettopp var at ho er jente. Eit større velkjent entreprenørfirma opplyste då ho søkte at dei ikkje tok inn folk for tida. Like etter tok dei inn mannlege lærlingar, og ho veit positivt at ho sjølv hadde betre formelle kvalifikasjonar enn desse.

Linda trivest «som plomma i egget», og mannssamfunnet i anleggsdrifta har ho ikkje hatt noko problem med å takla — ho har klart å setje seg i respekt når det



Paul J. Hjelle (t.v.) og Rune Solheimdal.



Linda og Alf i prat med Svenn H. Sæle.

trongst. «Hvis du berre vil, så går alt», seier Linda med eit lurt smil, og legg til at det er ein føremon å «ha kjeften på rett plass».

Kameraten hennar, Alf Heine Sandven, er jamngamal med Linda — han fyller 19 i mars. Han gjekk grunnkurset på Os Yrkeskule, og tok deretter lærlingeskulen med 1 dag pr. veke. I vegvesenet begynte han i august 1984, og har arbeidd i Helleveien før han kom til Sandeidveg-anlegget.

Begge to tykkjer lærlingeløna er god i vegvesenet samanlikna med andre stader. Men lønsvilkåra for ferdig utdanna fagfolk er nok ikkje så bra som hjå private firma, meiner dei. — Dette var eit inntrykk som de elles delte med dei to i Rådalen. Elles var vel inntrykket at etaten steller godt med ungdomane sine: «Miljøet er OK, og Sandal'en, han er topp!» — smiler dei i kor.



«...Linda trivst som plomma i egget, og mannssamfunnet har ho ikkje problem med å takla...». Her saman med kollega Alf.

BREV TIL VEG I VEST

Vintervedlikeholdet på helårsvegen E-76 Haukeli

I nr. 1-2/85 i «Veg i Vest» prøver Oddbjørn Lynghammar å trekke frem, etter mitt syn, en forvirret situasjon om brøyte/beredskapsforhold over Haukeli og i Hordaland fylke.

Han sier innledningsvis at brøytinga over Haukeli fungerer brukbart, men at dette ikke har vært noe fremskritt for servicen på vestsiden. Han nevner at det har blitt dårligere brøyting og vedlikehold i Hordadalen, Brattlandsdalen, Seljestad og Åkrafjorden.

For ordens skyld vil jeg, overfor leserne, opplyse for de som ikke er lokalkjente, at brøytestrekningen for helårsvegen strekker seg fra Vågslid og til Austmannalintunnelen ved Ysteriet i Røldal.

Når det gjelder disse plassene som Lynghammar trekker frem, så har dette ingenting med Haukeli å gjøre. Disse brøytestrekningene og det nødvendige vedlikehold, har vel i alle år blitt ivarett av vedlikeholdsområdene. Og da må det for all del være Hordaland Vegkontor som står ansvarlig for det manglende vedlikehold, som Lynghammar er opptatt av.

At beredskapen på Haukelisetter kan virke negativt på Hordaland, og deres ansvar for sikkerheten til trafikantene, er for meg en merkelig uttalelse. Så vidt jeg kjenner til, og det har jeg personlig hørt Lynghammar uttale ved flere anledninger, er at vegarbeiderne i Røldal har gratis beredskap for å rykke ut

ved slike anledninger som han her selv kritiserer.

Til avslutning vil jeg si at dette er mitt første og forhåpentlig siste innlegg når det gjelder brøytinga over Haukeli.

Men jeg synes også at nå når denne debatten om brøyteansvaret på Haukeli er avklart mellom fylkene og Vegdirektoratet, så må enkelte ta dette til etterretning.

Målsettingen for oss alle, enten vi kommer fra Hordaland eller Telemark, må vel være å sikre trafikantene på beste måte over fjellet. Og i tillegg til det, ha gode og sikre arbeidsplasser i framtida for alle.

Jeg synes ikke at Lynghammar har grunn til å skylde Telemark for dårlig koordinering av mannskap og utstyr, slik som han gjør i sitt innlegg.

Med hilsen
Endre Øygarden
Hovedtillitsmann NAF Telemark

Nedskrivning av 10-tonns akseltrykk: Eit kappløp med tida

Vegene i Hordaland er nå så dårlige at det kan bli reduksjon i akseltrykket på flere vegstrekninger. Bare stamveggrutene vil bli forskånet for en slik dyster utvikling. Det optimistiske programmet for oppskrivning av flere vegstrekninger til 10 tonn vil i all hovedsak gå i vasken i inneværende vegplanperiode fra 1986 til 1989. Målet var at alle kommuner i fylket skulle bli tilknyttet 10 tonnsnettet. Nå ser det ut til at det kan gå den andre vegen.

Driftssjef Jann B. Jensen har engasjert seg i dette problemet i lengre tid. Vegvesenet har fått utført registrering av riksveiene i hele fylket og Jensen stikker ikke fakta under stolen.

— Etter veplanene er det beregnet 10 millioner i året i fire år fremover for å nå målet for oppskrivning til 10 tonn. Men registreringen av vegnettet viser at det vil koste 113 millioner kroner å opprettholde akseltrykket på riksvegene i de samme fire årene. I dag har vi ti millioner til oppskrivning i 1986, og ingenting til opprettholdelse av eksisterende 10-tonns trykk, sier Jensen.

Dårlige murer

— Hva er det som avgjør om vegene skal skrives opp eller ned?

— I hovedsak er det dårlige vegmurer som er problemet, i tillegg til enkelte broer som ikke tåler større trykk. Murene er svært gamle, og mange av dem er bygget uten skikkelig fundamentering. For hver bil som kjører på vegen blir muren påført et trykk som gjør at den siger utover og slår kul på seg. I verste fall raser den helt ut, og det er jo selvfølgelig livsfarlig for bilistene. Disse murene må sikres eller bygges helt nye, men når vi ikke har penger til det, må vi skrive ned akseltrykket. Men det betyr ikke at muren er trygg likevel på lengre sikt, sier Jensen.

Flere kommuner må vente

— Hva vil Vegvesenet gjøre i denne planperioden?

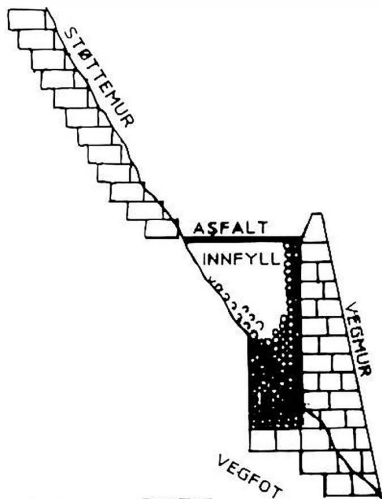


Fig. 1

RIKTIG

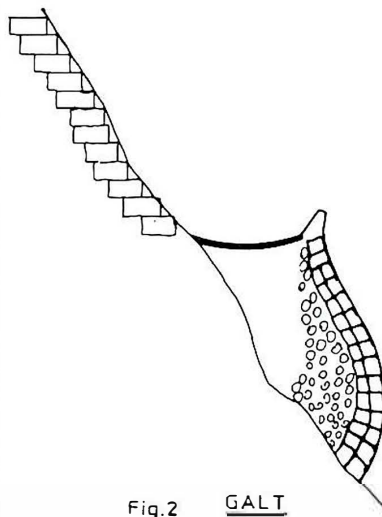


Fig. 2

GALT

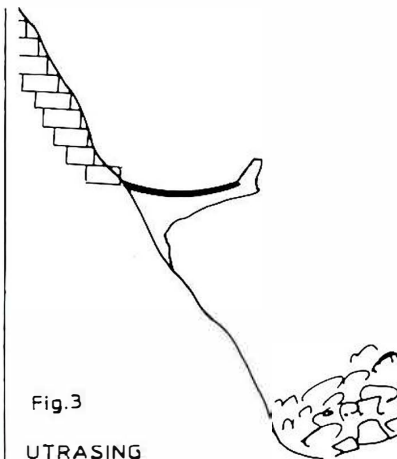


Fig. 3

UTRASING

Fig. I:
På en riktig vegmurer det en solid vegfot, og innfyller er lagt for hånd parallelet med vegmuren. Trykket mot asfalten virker rett nedover, og det blir ingen utbuling.

Fig. II:
På de gamle murene er det ofte dårlig fundament, og innfyller er bare tippet oppi. Trykket på asfalten presser her på innfyller, som forårsaker utbuling på selve vegmuren. Tegn på dårlig mur er dor-dypning i asfallet og en kant som heller utover. Denne muren står i fare for å rase ut.

Fig. III:
Her ha muren sviktet og rast ut. Tegningen viser det farligste tilfellet hvor en tynn film av asfalt henger igjen. Bilene som kommer kjørende kan dermed ikke se at noe er galt. Når asfalten raser, vil det se ut som et svært ras har tatt med seg veien. Veien er nå livsfarlig, og må stenges så fort det blir oppdaget.

— Målet ifølge vegplanen var at alle kommuner i fylket skulle knyttes til 10-tonnsnettet, sier Jensen. I dag er Bømlo, Austevoll, Fedje og Modalen uten slik forbindelse, og vi kan vel allerede si at Fedje og Modalen må fortsatt vente. Av andre strekninger som var planlagt kan jeg si at riksvei 550 fra Utne til Odda blir meget tvilsom. Det blir også vanskeleg med riksvei 13 fra Håland til Skånevik og videre fra Utåker til Løvfallstrand.

— Men i forbindelse med åpningen av Lukksund bru er det vedtatt at vi skal satse på å åpne

for 10 tonn mellom Våge og Gjer-mundshavn på riksveg 548. Vi regner og med å makte 10 tonn på Bømlo, mellom Siggjarvåg og Svortland, og vi håper også å få ti tonn i Austevoll mellom Storebø og Bekkjarvik via fylkesveien. Men det spøker for riksveg 13 fra Gjer-mundshavn til Holdhus, og likeså for riksvei 551 mellom Mundheim og Tørvikbygd. Riksveg 545 på Stord fra Sagvåg til Fitjar kommer ikke med, sier driftssjef Jensen.

OVER TIL SIDE 38

ARBEIDSMILJØSPALTEN

v/verneleder Bjørn Langedal

Også 1985 har vært et år med framgang i arbeidet med å bedre arbeidsmiljøet i etaten. Særliggjelder dette på helsesiden, hvor vi nå er fullt etablert med heltidstilsatt lege og sykepleier. Totalt er vi nå «nesten» 4 personer på heltid på verne og helseavdelingen, bedriftslege Jostein Waage, bedriftssykepleier Eldbjørg Nilsen, «nesten hele» førstesekretær Anna Maria Måge og undertegnede. I tillegg vil jeg nevne det særdeles gode og fruktbare samarbeid vi har med hovedverneombudet, Konrad Ulvatn. På konsulentbasis har vi også vår utmerkede fysioterapeut Jan Hendrik Demmink som ikke bare vurderer ergonomiske forhold, men også gir oss råd og vink i alt som berører arbeidsmiljøet. Totalt sett skulle vi nå være brukbart dekket med personell innen verne- og helsesektoren. Imidlertid vil jeg ikke unnlate å nevne at vi kunne ønske oss noe mer sekretærhjelp, i det minste «hele» Anna Maria.

Vi har arbeidet med svært mange saker i året som gikk og vi har planer for 1986. Det vil føre for langt å komme inn på alt vi har behandlet, men en del spesielle saker vil jeg skrive litt om.

Løsemidler

Etter at vi i de seineste år har jobbet mye med hørsel og støy, setter vi nå inn ressurser på å forebygge skadevirkninger av de giftige og helsefarlige stoffene vi bruker. Dette er forøvrig et felt som Arbeidsmiljøloven pålegger arbeidsgiveren å arbeide aktivt med. I loven heter det at bedriften skal registrere og vurdere hvilke stoffer vi skal og må bruke og hvordan vi skal bruke dem. Noen vil kanskje spørre om vi bruker stoffer som kan være helsefarlige. Til det er bare å si: Ta en titt på etiketten på de utallige bokser, spann og fat som finnes rundt på våre arbeidsplasser, og dere vil finne at de aller fleste inneholder løsemidler som kan gi helseska-

der. Og hva inneholder alle de umerkede beholdere vi finner? Å jo da, vi bruker et utrolig stort antall giftige stoffer innen vår etat.

Kjemiutvalg nedsatt

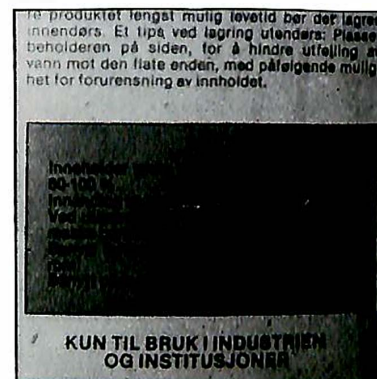
Helt utenkelig er det ikke at noen av oss allerede kan være løsemiddelskadet. Bedriftslegen haren del ansatte til videre vurdering. Hva har vi så gjort? Jo, etter vårt råd har veggjefen, etter uttale frå AMU, driftsmøte og ledermøte, nedsatt et utvalg som er gitt vide fullmakter til å arbeide med denne problematikken. Utvalget består av bedriftslege Jostein Waage, hovedverneombud Konrad Ulvatn og undertegnede som er kontaktperson og sekretær for utvalget. I tillegg knytter vi til oss ak-



tuelle brukere når vi skal vurdere stoffer som nyttes i spesielle prosesser.

Utvalget har fått navnet «kjemiutvalget» og er gitt følgende mandat vedtatt av ledermøte 25. juni 1985:

1. Registrere giftige og helsefarlige stoffer som er i bruk.
2. Innhente opplysninger om stoffenes helsefare.
3. I samråd med aktuelle brukerrepresentant vurdere behovet for stoffer i relasjon til helsefaren.
4. Utarbeide liste over stoffer som tillates brukt i Statens vegvesen, Hordaland.
5. Vurdere søknader, som skal framsettes skriftlig, til utvalget v/vernelederen, om bruk av stoffer som ikke finnes i ovennevnte liste.



Les alltid merkingen nøye.

6. Påby at ikke godkjendte stoffer som måtte forefinnes på arbeidsplassene, fjernes og eventuelt destrueres.

7. Påse at lagring, bruk og merking er i samsvar med forskriftene.

8. Være ansvarlig for at brukerne informeres om stoffenes helsefare.

9. Påby spesielle vernetiltak i samband med bruk av helsefarlige stoffer.

10. Foreta en fortløpende vurdering av listen over godkjente stoffer, med tanke på om stoffer kan fjernes fra listen, eventuelt erstattes av mindre helsefarlige stoffer.

11. Vurdere om ny teknologi kan erstatte bruk av kjemiske stoffer.

Registrering

Som du vil se har vi fått vide fullmakter. Så langt i arbeidet har vi nå avsluttet registreringen av stoffer. På høsten 1985 sendte vi ut et registreringsskjema til alle våre arbeidsplasser. Ikke alle fulgte opp anmodningen om å registrere de kjemiske stoffer som finnes på arbeidsplassene. Imidlertid har vi registrert ca. 450 forskjellige stoffer. Vi arbeider nå med å hente inn datablader fra leverandøren og produsenten av stoffene. Dette er et langtekkelig arbeid, men er helt nødvendig for oss i vurderingen av stoffenes helsefare.

Reduksjon

Etter at vi har skaffet oss nødvendige data på alle disse stoffene, vil vi sette opp og distribuere listen over de stoffer som vil bli tillatt brukt i vegvesenet. Denne listen håper vi å ha klar en gang på vårparten. Når listen gjøres kjent, er det viktig at alle stoffer som ikke står på listen skal destrueres d.v.s. de skal bort fra arbeidsplassene og tilintetgjøres. Dersom det ikke er mulig å finne erstatning for stoffene innenfor listen av de godkjente stoffene, må det tas kontakt med kjemiutvalget.

Bruk verneutstyr

Mange vil kanskje mene at vi legger opp til et svært vanskelig og byråkratisk system når det gjelder bruk av giftige stoffer. Kanskje er det riktig, men målsettingen er klar, unngå skader av så-



vel fysisk som psykisk art. Vi vet at påvirkningen av løsemidler fører til for tidlig aldring. De første symptomer er kanskje trøtthet, hodepine og glemsomhet, senere alvorlig mental svekkelse. Derfor, bruk alltid personlig verneutstyr, dersom du er usikker på om de stoffene du arbeider med inneholder skadelige ting.

Anskaffelse av mobilt bedriftshelsekontor

Denne saken har vært vanskelig å få gjennomslag for, ikke hos våre overordnede ved vegkontoret i Hordaland, men av sentrale myndigheter. I det jeg sitter og skriver dette, synes det som vi nå har fått løst saken. Vi har omsider funnet en buss som Vegdirektoratet har godkjent for ombygging til mobilt legekortor. Vi har tilbud på ombyggingen og kan, dersom alt klaffer, ha bussen i operativ stand til etter ferien.

Vi ser fram til å få en mere rasjonell måte å få utført denne tjenesten på. Å kalle alle inn til helsekontroll på legekortoret på vegkontoret,

Det er ofte uunngåelig å bli rammet av damp og sprut ved rengjøring av maskindeler. Tillitsmann Odd Kåre Tveit på vegsentralen i aksjon.

er altfor kostbart. Tap av produksjon samt utgifter til reise for utedriften inn til vegkontoret, villangt overskride utgiftene for oss å reise ut til de forskjellige arbeidsplassene. Som sagt håper vi å kunne ta denne metoden i bruk fra tiden omkring ferien.

Attføringsarbeidet

Attføringsarbeidet er en viktig del av vårt arbeid. I det siste har ethafoamplate-limingen ikke vært en arbeidsoperasjon som har vært forbeholdt personer som i kortere eller lengre tid har hatt behov for lettere arbeid. Bare på verkstedet vårt i Eidsvåg har vi drevet reint treningsverksted.

OVER TIL SIDE 36

Hardangervidda — framleis open!

Tekst: Marianne Bergvall
Foto: Erling Grønsdal

1985 var det året Hardangervidda ikkje vart stengt. Det var nesten en sensasjon, og like utruleg frå dag til dag. No har publikum begynt å venne seg til den nye situasjonen, at Hardangervidda ikkje berre ser ut til å vere permanent open, men at det i tillegg er ein svært god veg å køyra på. I skrivande augneblink har Hardangervidda, bortsett ifrå ordnær nattestenging i periodar, vore open sidan 4. mai 1984.

Teljingar viser og at trafikker over Hardangervidda auker jamnt. Ein av årsakene til auka er det nye ferjesambandet Bruravik — Brimnes, som har ført til at mange foretrekker vidda framfor å køyre over Haukeli. Eit nytt trekk i trafikkbiletet er at det er auka i trafikken austfrå, som viser at Hordaland med Bergen blir eit stadig meir interessant reisemål for austlendingar. Også handelen med Buskerud har auka dei seinare åra, og dette er enno ein god grunn til å halde vidda open til den ferjefrie stamvegen Bergen — Oslo vert opna ein gong i framtida.



Hardangervidda — mil etter mil med flott veg gjennom eit praktfullt naturlandskap som gjer køyreturen til ei glede.

Trass i at vidda er lunefull, er ho vel så ofte slik som her — bada i sol og utan eit vindpust.

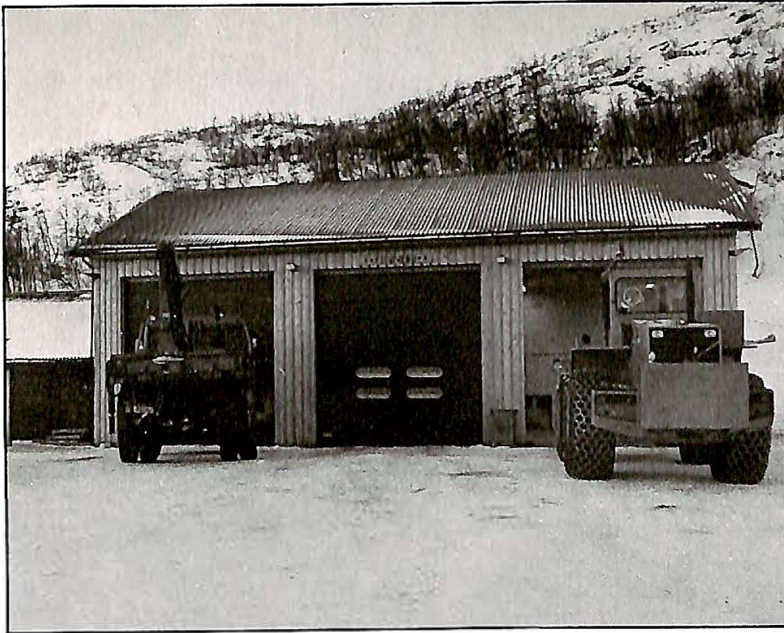
Vegsjef Josef Martinsen fortel at både Hordaland og Buskerud satsar på å gjere køyretilhøva sikrare og betre.

— Buskerud og Hordaland har gått saman om eit radiosamband der alle brøytebilane på fjellet kan ha kontakt med kvarandre. I dag har vi ein radiostasjon i Hordaland som sikrar sambandet mellom brøytemannskapa i vårt fylke, men i perioder med dårleg vertilhøve kan sambandet vere heilt brote mellom dei to fylka, seier Martinsen.

— Eit felles radiosamband vil sikre kolonnekøyninga for dei som allereie er på fjellet, men også vermeldingstenesten vil kunne ha nytte av den ved at meldingane til publikum er heilt oppdaterte og koordinerte på bae sider, seier Martinsen.

— Denne sesongen har vi fått ein vermåler på Dyranut som gjer sikre førehandsmeldingar. I tillegg har vi med den nye garasjen ved Sysendammen lagt forholda til rette for ein betre brøyteveneste på fjellstrekninga. Når og den siste tunnelen i Måbødalen blir ferdig til ferien i år, har vi gjort framkomsttilhøva betre på den vegen som folk helst vil køyre.





Den nye garasjen på Leiro ved Sysendammen fungerer og som avisingsstasjon for brøytemateriellet. Med garasjen har ein betra vedlikehaldet ytterlegare på vidda.



Det nye freseaggregatet på Hardangervidda kastar snøen 30 meter opp i lufta, men denne sesongen har det vore for fint ver til at ein verkeleg har fått utnytta materiellet til fulle.

— Men eg vil understreke at Hardangervidda ikkje er blitt heilårsveg. Det vi har opplevd til no er uvanleg gunstige vertilhøve.

Under normale vintre må vi fortsatt rekne med vinterstenging, seier vegsjefen.



Det er tøffe karar som har Hardangervidda om vinteren som arbeidsplass. Det kan røyne hardt på både folk og materiell når snø og kulde set store hjullastarar ut av spel fordi dei vert nedfrosne. Men brøytesjåfør Brynjulf Hus trivs godt med jobben sin. — Det er godt å ha ein plass å tina seg opp att mellom slaga, seier Brynjulf.

Fagprøve for anleggsmaskinførarar

AV GUNNAR MARKHUS

Frå 1. januar 1985 er det mogleg å ta fagprøve i anleggsmaskinførarfaget. I «Lov om fagopplæring i arbeidslivet» står det m.a.:

«Fagprøve (svenneprøve) kan også avlegges av dem som uten å ha gjennomgått læretid som lærling, har minst 25 % lengre allsidig praksis i faget enn læretiden».

Dette vil seie at maskinførarar som har 3 år og 9 mnd. (45 mnd.) kanta fagprøve. Det er ei rekke føresegner om fradrag som gjev rett til kortare oppteningstid, eks. praksis som anleggsmaskinreparatør eller vidaregåande kurs m.a.

Maskiner som vert rekna som hovudmaskiner og som ein kan ta fagprøve på er:

Hjullastar, gravemaskin (større enn 6 tonn), dozar, veghøvel og traktorgravar (større enn 6 tonn).

Fagprøven vert lagt opp over 3 dagar. 2 dagar med praktiske prøver og ein dag med teori-prøve (6 timar). Den praktiske prøven skal skje på ei hovudmaskin etter trekning. I tillegg kan det verta laga ein kontrollprøve på hovudmaskin nr. 2. Opplegget for fagprøven vert fastsett av prøvenemnda etter forslag frå vegvesenet.

Det er ikkje urimeleg å tru at Yrkesopplæringsnemnda i fylket kan akseptera attida som går med til å avleggja prøven skal verta korta monaleg ned.

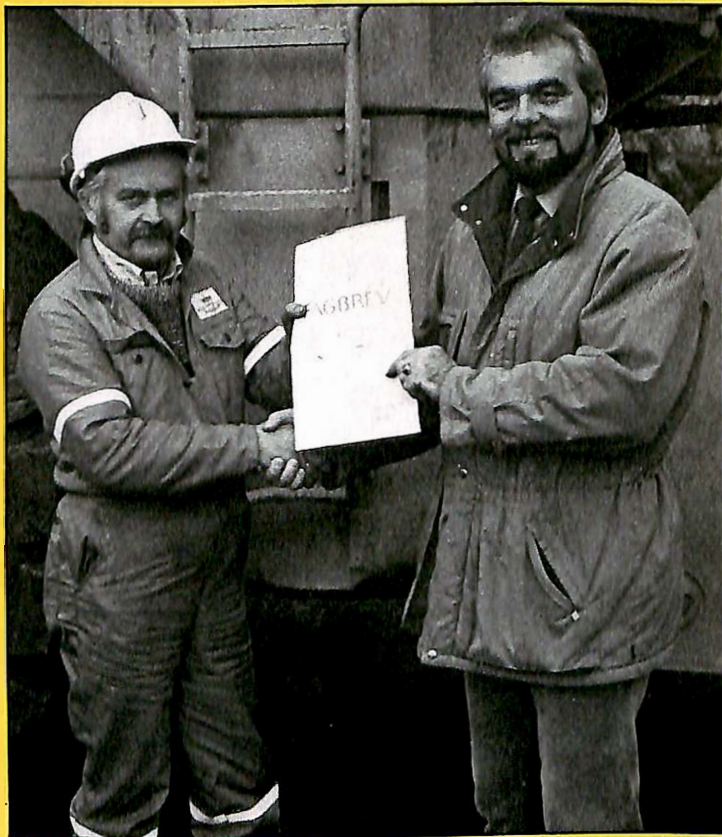
Det er utgitt eit eige hefte som heiter «Opplæringsplan og prøveforskrifter anleggsmaskinførarfaget». I dette står alt om kva som krevst for å avleggja fagprøve. **Hefte kan ein få tilsendt ved å venda seg til maskininstruktør Ragnvald Hatlelid på vegsentralen i Rådal — tlf. (05) 13 29 00. Han kan og svara på evt. spørsmål.**

Overfor eigne tilsette har vegvesenet som arbeidsgjevar plikt til å leggja forholda best mogeleg til rette for dei som ønskjer å gå opp til fagprøven. Dette inneber at det vert gjeve nødvendig fri med løn den tida som går med til

prøveavlegging. Det vert også forutsett at vegkontoret hjelper til med nødvendig påmelding til prøvene og utfylling av skjema m.a.

Eg vil rå til at så mange maskinførarar som mogeleg skaffar seg fagbrev. Vi kan ikkje sjå bort frå at kravet til fagbrev kan verta strengare om ein del år.

Første mann ut



Harald Nordvik tar imot fagbrevet frå leiaren for maskinførarfaget ved Yrkesopplæringsnemnda i Hordaland, Svein Erik Røskeland.

Harald Nordvik frå Hordaland første vegvesenmann med maskinførarfagbrev

Harald Nordvik, til dagleg sjåfør på ein av tungtransportbilane våre, var den første i vegvesenet som tok fagprøven for anleggsmaskinførarar. Det var i byrjinga av desember at han og to andre maskinførarar gjekk opp til den praktiske prøven. I steinmassane i Ber-

gen kommune sitt steinknuseverk i Rådal fekk dei tre vise kva dei var gode for bak spakane på hjullastar og gravemaskin. Sidan dette kullet var det første, var karane i stor grad med på å diskutere opplegget og innhaldet i kurset, og det er vel heller sjeldan at ein elles opplever at kandidatar og faglærarar går opp til eksamen på same tid.

LANGRENN

AV ERLING PETTERSEN,
oppmann ski/sykkel

Vi er midt inne i en hektisk skisesong, og skigruppen i Hordaveg fortsetter med samme iver som tidligere.

I inneværende sesong har skigruppen ekspandert ytterligere. Nils Svein Røsseland og Nils P. Mo er de som i år har sluttet seg til skigruppen.

Dette er det positive, mens det negative er at skigruppen fortsatt be-



Utdeling av pokal for beste 5-mannslag i Tidenderennet 1985. Fra venstre: Arvid Reigstad, Alf N. Tveit, Erling Steinsland, Ole-Bjørn Fadnes og Per Brekke.

Forrige sesong fikk skigruppen en kraftig økning i deltakerantallet i forhold til året før. Deltakelsen i bedriftsrenn steg fra bare én deltaker tidligere til hele seks i ett og samme renn. Hordaveg var representert i seks av ni forskjellige bedriftsrenn, med i alt 25 starter. Det ble også oppnådd en rekke gode plasseringer. Hordaveg tok pokal i Rådhusrennet og Tidenderennet for henholdsvis beste 3-mannslag og beste 5-mannslag.

Følgende sto for disse bragdene: Ole-Bjørn Fadnes, Alf Tveit, Erling Steinsland, Arvid Reigstad og Per Brekke.

Også individuelt oppnådde disse flere seire i sine respektive aldersklasser. Blant annet vant Per Brekke sin klasse i Kretsmesterskapet for bedriftslag, med rennets beste langrennstid.

står av bare mannlige løpere. Kan-skje etatens kvinnelige ansatte ikke er klar over det faktum at det også er klasser for kvinner i bedrifts-langrenn? For de av etatens ansatte som er alpininteresserte kan oppmannen opplyse at det arrangeres to slalåm-konkurranser i løpet av vinteren, i bedrift.

Også i vinter har våre deltakere oppnådd flere medaljeplasseringer, selv om vi lagmessig ennå ikke har klart å tukte Bergenslærerne. De virker nærmest uslåelige, hittil. Også i år vant Per Brekke sin klasse i Kretsmesterskapet for bedriftslag, mens Arvid Reigstad tok sølvmedalje i sin klasse. Det var forøvrig bare de to som startet fra Hordaveg i det rennet.

Som avslutning vil oppmannen påpeke at det er anledning for alle å delta i disse rennene. De avvikles normalt i tidsrommet medio januar

— mars, og arrangeres på Kvamsko-gen, Gulbotn, Fløyen, Frotveit og Hamlagrø.

De som ønsker å delta i bedriftsrenn, eller har spørsmål vedrørende disse, kan henvende seg til oppmannen på telefon 31 54 16, Fløyfjells-tunnelen eller tlf. 58 62 97 privat.

For spesielt interesserte kan det opplyses at oppmannen disponerer to treningsvideofilmer, en for langrenn og en for sykkel.

Nytt frå Hordaveg B.I.L.

AV KJELL FOLLESØ

Aktiviteten i idrettslaget er god, og det er i 1985 oppretta fleire grupper. Disse er squash, badminton og aerobic. Gruppene har trening til faste tider, dels i leigde lokale, og dels i trimrommet på vegkontoret (aerobic).

Kontaktpersonar for desse nye gruppene:

Squash: Erik Sterner, vegkontoret
Badminton: Svein E. Kringstad, vegkontoret

Aerobic: Turid Morvik, vegkontoret

I trimrommet er det sett opp badstu for dei som likar slikt.

Gruppene for fotball/handball menn trenar no om måndagane like etter arbeidstid, i leigde lokale. Dei som er med på aktivitetane i leigde lokale må betala ein liten eigenandel. Kontaktpersonar for gruppene i idrettslaget stod i førre nummer av Veg i Vest, og vi minner her om at idrettslaget har følgjande grupper i tillegg til dei nye: Fotball, handball, bowling, friidrett, ski, sykling, skyting, onentering, symjing.

Dei som ynskjer å vera med på aktivitetane i idrettslaget må kontakta oppmennene for dei ulike gruppene for nærare opplysningar.

Marit Ness:

«Helt topp å jobbe i veivesenet!!»

De som i løpet av høstmånadene i fjor ferdedes langs Åkrafjorden, la kanskje merke til at det jobbet ei jente i vedlikeholdslaget på disse kantar. Marit Ness heter «tutta». Hun er meldt ledig for arbeidsmarkedet via arbeidskontoret på Stord, og da så tilbudet kom til henne om ekstraordinær sysselsetting i vegvesenet, var hun kjapp til å takke ja...

Marit har óg tidligere vært med på slik sysselsetting, — da to somre på brubygging.

To år på yrkesskule-tømmerlinja — er hennes skulemessige bakgrunn, og hennes store ønske og håp er en lærlingekontrakt, da fortrinnsvis i vår etat.

Marit uttaler at vegvesenet er en helt topp arbeidsplass, spesielt for henne som liker så godt å være ute i frisk luft. Hun legger ikke skjul på at mange — spesielt eldre damer — hjemme i Skånevik synes det er tøft gjort å ta seg arbeid i vegvesenet!

Marit sier at hun liker alt det arbeidet hun har vært borti i vår etat, framanuell grøfting langs rasfarlige bergnibber på E-76 i Åkrafjorden, til legging av drenerør i tettbygde strøk, lapping av vandryppende tunneler eller skogrydding.

Helst ville hun vel vært på arbeid som krever hammer og va-

ter, men er storfornøyd med alt, — bare det kan kalles arbeid!

«Arbeid i vegvesenet kan utmerket godt gjøres av jenter», sier Marit, som i middagspausen er svinten med å få fram «spøtet» (genser til arbeidsleder mon tror?) mens arbeidskameratene stapper i ei sur pipe eller ruller seg en «gul mix»!

Det frisker opp med ei jente i gjengen, — vi mannfolk har vel litt lettere for å være i godlag når vi har jenter blant oss! Vi er bare sånn! (Kan dette ha noe med arbeidsmiljøloven å gjøre, Lange-dal??)

Mange trafikanter gliser og vinker når de spaserer, og viser tydelig at de synes det er ok med en ung jente i grøftekanten, — og ikke bare disse tradisjonelle orange-kledde.

Marit forteller at det er høyst usikkert med hennes arbeidssi-



Marit med full kontroll og glimt i auga!

tuasjon når arbeidsavtalen med vegvesenet går ut 20.12.85.

Vi (hvem nå det måtte være) håper at rette vedkommende sørger for at tidligere nevnte lærlingekontrakt kan ordnes, for, — som en av Marits arbeidskamerater (AK) sa:

«Her er mækje for lite kvinnfolk i veivesenet!!» — og vi skynder oss å henge oss på denne uttalelsen!

eff-eff.

I TIDA SOM HAR GÅTT

sidan dette vart skrive, har gledelege ting skjedd for Marit: Etter å ha gått heime som arbeidsledig i nokre månader, vert ho i desse dagar teke inn på anleggsavdelinga som lærling i bygg- og anleggsfaget. Ho har fått ynskjet sitt oppfylt, og med nyskriven kontrakt i lomma kan ho sjå dei næraste åra lyst i møte. VEG I VEST ynskjer Marit velkommen attende til etaten og lykke til med læretida!

Red.



Tunge tak. Marit og Arne Kvinnesland jobbar godt i lag.

Positiv utvikling i vegarbeidsdrifta i 1985 på tross av personellkrise og problematiske rammevilkår



Eg trur vi skal sjå positivt på dette og føre ein åpen dialog omkring både våre gode og svake sider. Vi må ha tiltru til at massemedia nyttar opplysningar og data som kjem fram i bedriftsavisa i sin rette samanheng, når dei formidlar dette vidare.

Mange av måla nådd i 1985

Tek vi eit raskt tilbakeblikk på året 1985, så kan det med tilfredsheit slåast fast at vegarbeidsdrifta hadde ei positiv utvikling. Vi nådde mange av dei måla vi hadde sett oss. Problematikken omkring ventetid ved behandling av grave-løyve og avkjørsler er no løyst. Vi ser kraftige framskritt på område som arbeidsskiltning, dekkelegging, kvalitetssikring og i vintervedlikehaldet. Særst gledeleg er det at skadestatistikken for 1985 viser ein klår nedgang i talet på skader og tapte arbeidsdagar. Enno er det eit stykke att til 1982-nivået, men det går rette veg-
en.

Personalplanlegging

Det er arbeidd intenst i 2. halvår med personalplanlegging, og for drifta er ein rekrutteringsplan for personell fram til 1993 godkjent av leiarmøtet. Planen, som i perioden har ei ramme på 73 nye te-

AV DRIFTSSJEF JANN B. JENSEN

Bedriftsavisa «Veg i Vest» er eit særst godt organ til å nå ut til medarbeidarar i vegvesenet og til interesserte grupper i samfunnet elles. Avisen kunne blitt endå eit hakk meir interessant i fall fleire frå andre grupperingar i vegvesenet hadde sett sine inntrykk og meiningar på trykk. Vi er tilsette i ein offentleg etat som forvaltar store summar for samfunnet, arbeider i nærkontakt med samfunnet og har ansvaret for eit livsviktig vegnett av riks- og fylkesvegar. Det er difor naturleg at m.a. også massemedia interesserer seg for bedriftsavisa vår.

nestemenn i marka, blir sett i verk i 1986. Dette året skal vi ta inn 15 nye tenestemenn. Innan lærlingordninga blir det lagt opp til 18 lærlingar på årsbasis framover, som no. På tross av desse tiltaka, som og rettar opp noko av den skeive aldersfordelinga, vil talet på tenestemenn i vegarbeidsdrifta gå ned frå omlag 600 personar ved årsskiftet 85/86 til om lag 570 i 1993. Planen er utarbeidd med basis i NVP for 86/89 og 90/93.

Produktivitetssauke

Økonomistyringsprosjektet har som hovudmålsetjing å auka effektiviteten/produktiviteten i drifta. Prosjektet som har pågått sidan 1982, med særleg vekt på vedlikehald og seinare maskindrifta, har utvikla seg positivt i Hordaland. Vi står no føre ein opplærings- og delegeringsprosess som eg trur vil vera til stor gagn for den ein-skilde i vegvesenet og for etaten. Denne prosessen vil truleg og omfatta anleggsavdelinga etterkvart som ho blir trekt med i prosjektet. Etterkvart som rapportgangen mellom dei ulike nivåa i vegvesenet blir utvikla, er det og grunn til å tru at problemet med manglande informasjon begge vegar blir mindre.

Vegbruken prioritert oppgåve

Frå sentralt hald er det fokusert sterkt på **bruken** av vegenettet dei siste åra. Dette har vi følgd opp ved vegkontoret i Hordaland og har fått gledeleg respons frå m.a. dei busselskapa og tungtransportfirma vi har innleia samarbeid med. Vi ser allereie resultat av dette samarbeidet i samband med vintervedlikehaldet på Bergenshalvøya og på Rv. 7 over Hardangervidda.

God utnytting av midlane

Også på den økonomiske sida gjekk det godt i 1985. Driftsavdelingane nytta langt på veg fullt ut dei midlar som var til rådvelde. Det einaste unntaket var ein del unytta investeringsmidlar på fylkesveganlegga, men dette skuldaast planar og grunn, og denne prosessen tek si tid og er svært vanskeleg å forsera.

I det heile er det eit godt arbeidsår vi har bakoss. Kva dei trugande skyene som ligg føre oss i form av personellkrise på vegkontoret vil føra med seg, vil framtida visa.



Måbøtunnelen vert opna i juni

Det nærmer seg raskt slutten for den siste tunnelen i Måbødalen, som skal stå ferdig i juni. Når denne siste tunnelen blir opna, får heile Måbødalen tofelts køyreveg som er fullgodt rassikra. Vegen er då også ein fullgod trailerveg. I tillegg blir tunnelen både tidlegare ferdig og billegare enn planlagt, på grunn av ein svært god arbeidsinnsats av arbeidsfolka på anlegget.

fyllmassene kunne bli brukt mest mulig effektivt til den vidare vegbygginga, seier Sævaraas. —

Måbøtunnelen blei starta opp nedanfrå, slik at massene kunne brukast til vegbygging lengre nede i dalen.

Veghistorie

Måbødalen er eit heilt spesielt vegparti i Hordaland med sitt

Godt samarbeid

— Ein stor del av æra for det veldrevne anlegget skal Eidfjord kommune ha, som har forskottert 20 millioner kroner slik at anlegget kom i gang ca. 1½ år tidlegare enn planlagt. Vegvesenet har forvalta kommunens pengar godt, slik at anlegget er blitt fleire millionar billegare enn det opprinnelege overslag. Før byggestart var tunnelen kostnadsrekna til 31.8 millioner kr. for 1700 meter. Etter det blei planane endra slik at tunnelen no blir 1900 meter, og totalsummen blir 28.6 millioner.

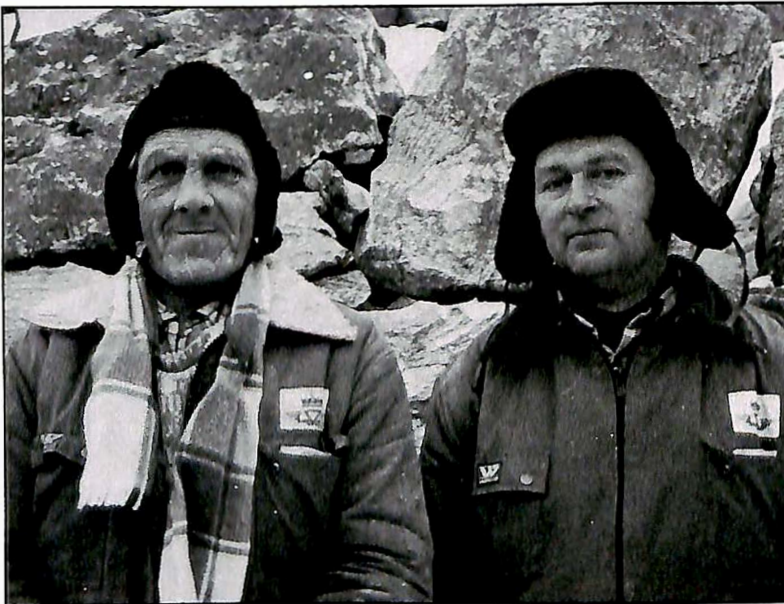
Ny teknikk

Ein vesentleg årsak til innsparingane er at byggetida vart kortare enn planlagt.

Vegsjef Josef Martinsen seier til Veg i Vest at hovedårsaka til den kortere anleggstida er at det har vore svært flinke folk på anlegget.

Tunneldrivarane har hatt eit høgt arbeidstempo heile tida, seier Martinsen.

— På dette anlegget har vi utført eit prøveprosjekt med opplasting med elektrisk gravemaskin inne i tunnelen. Folk har teke ut fleire salvar pr. veke enn det har vore gjort i nokon tunnel før. Årsaka kan vere at den elektriske gravemaskinen har gitt ei rein og fin luft i tunnelen, medan dei tidlegare måtte stå og arbeide i eksos og røyk heile dagen. Samstundes har det vore få tunnellar i arbeid i denne tida, så dei som har arbeidd på anlegget i Måbødalen er blant dei beste og mest erfarne tunneldrivarane som er å få tak i. Det er nok ein stor del av årsaka til det fine resultatet i tunnelen, seier vegsjefen.



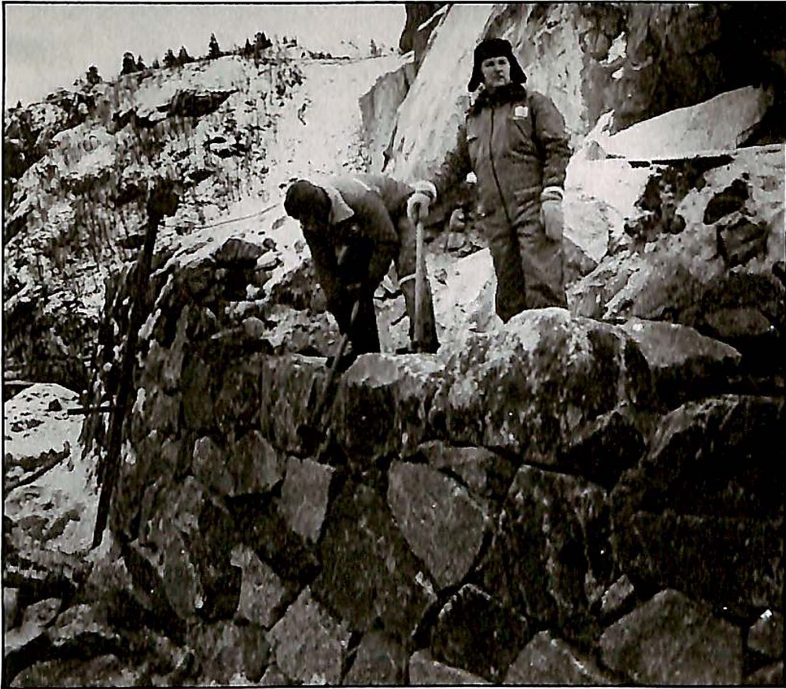
Vegvesenet sine folk har gjort ein glimrande innsats på heile anlegget, seier leiinga på Vegkontoret. Svein Seim (t.v.) og Bjarne Fjetland har med vanskeleg stein laga ein flott gråsteinsmur på det siste tunnellanlegget i Måbødalen.

Den siste tunnelen i Måbødalen er nr. 2 nedanfrå. Den vil få namnet Måbøtunnelen, som i dag er namnet til den nederste tunnelen. Den nederste vil få Kvernhushaugtunnelen som nytt namn. Distriktsleiar Odd Sævaraas fortel at heile Måbødalen har blitt bygd ut i naturleg takt etter behov.

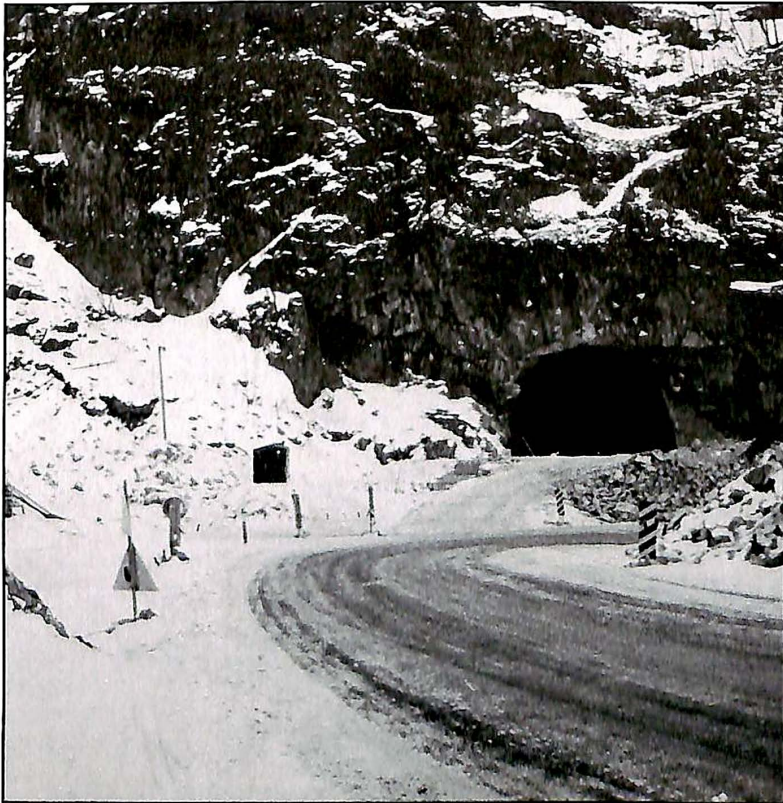
— Dei største problema i Måbødalen var oppe i dalen der vegen gikk i fleire slyng og dette måtte utbetrast først. Det blei tunnel nr. 2 ovanfrå, spiralen, som erstatta det vanskelege partiet. Seinare blei tunnelane bygd ut slik at

barske fjellandskap og smale vegar som klarar seg oppover langs kanten av høge stup. Dalen fortel si eiga veghistorie fra før århundreskiftet og fram til i dag.

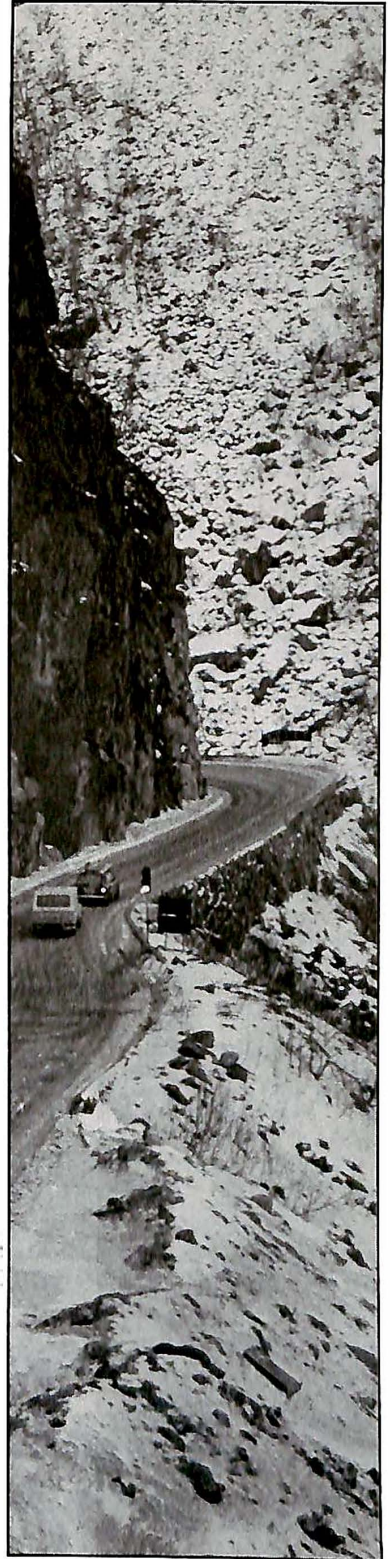
Så eigenarta er Måbødalen at den gamle vegen skal byggast om til turistveg av Vegvesenet. Fra før er det bare i Stalheimskleivane Vegvesenet har stått for både bygging og framtidig vedlikehold av turistvegar i tillegg til at dei gjev tilskot til bevaring av Kossdalsvegen på Osterøy.



Gråsteinsmurar ovanfor tunnellen glir godt inn i miljøet i Måbødalen, og erstattar dei einsformige betongmurane.

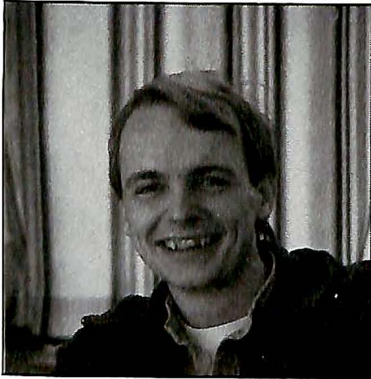


*Når den siste tunnellen i Måbødalen blir opna, blir den vegen ein køy-
rer i dag til ein turistattraksjon.*



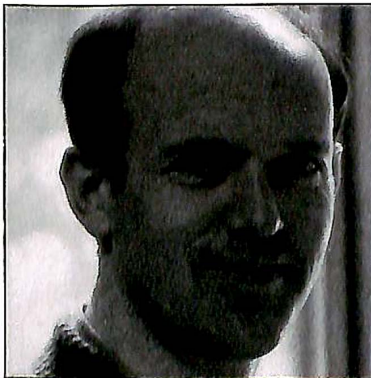
*Den gamle vegen svingar seg
langs kanten av avgrunnsdjupe
stup.*

Nye i Vegvesenet:



Bjørn-Erik Johannesen
er 24 år.

Bjørn-Erik er siving, og tok eksamen ved NTH i oktober 1985. Diplomoppgåva tok han på driftsoppfølging av Madam Felle, og like etter avslutta eksamen vart han tilsett som avd.ingeniør ved anleggsavdelinga. Han jobbar i stabsseksjonen, og arbeidsoppgåvene er driftsoppfølging av Fløyfjellstunnelen, arbeid på mikromaskin, forutan ein del stabsoppgåver.



Jan Arvid Robstad

er 32 år og har cand.psycol.eksamen frå Universitetet i Bergen. Etter eksamen i 1984 vart han tilsett som psykolog ved Statens Arbeidsmarkedsinstitutt og har òg arbeidd som prosjektmedarbeidar for Statens teknologiske institutt på eit samarbeidsprosjekt i leiarutvikling. Til vegvesenet kom han hausten 1985 som personal-konsulent. Hovudarbeidet hans

for tida er personalplanane for vegkontor og utedrifta og koordinering og administrasjon av utviklingsarbeidet i den såkalla POC-gruppa, som er ei utvida leiargruppe. Den kryptiske forkortinga POC står for Participating Organizational Conduit, noko vi kanskje kan oversetta med «organisasjonsleiing gjennom deltaking.»



Tove Karlsen

er snart 24 og kjem opphaveleg frå Narvik. Ho har utdanna seg ved universiteta i Bergen og Trondheim, og har studert pedagogikk, offentleg rett og informasjonsvitskap. Før ho kom til vegvesenet har ho jobba i NSB, i Postverket, som miljøarbeidar på barneheim og i barnehage, kor ho stort sett har drive med trafikkopplæring. Ho vart tilsett 21. oktober 1985 som trafikkpedagog i biltilsynet, og har her arbeidd mykje med saksbehandling. Tove er òg engasjert i eit samarbeid mellom politiet, vegvesen, spesialpedagogar og fysioterapeutar i eit pionerprosjekt som går på å læra opp funksjonshemma (rullestolbrukarar) i trafikken. Ho skal føre tilsyn med trafikkskulene, og prøver nå å sette seg inn i arbeidet deira. Ho har vidare jobba ein del med trafikk-opplæring til folk med lese- og skrivevanskar, og for tida held ho på med å utarbeida nye spørsmål til teoriprøva.



Bård Klepsland

er snart 24 år og bergensar. Han er utdanna ved Bergen Ingeniørhøgskole, der han tok eksamen i 1985. Bård er tilsett som ingeniør ved betongseksjonen på anleggsavdelinga og jobbar med bruprojektering.



Erik Sterner

26 år, er òg frå Bergen, og tok siving. eksamen frå NTH i 1982. Han var tidlegare tilsett i Norske Shell som planleggingsingeniør, og gjorde derfor som kjerringa mot strømmen då han søkte jobb i vegvesent. 1. oktober 1985 vart han tilsett som avd. ing. på plan og er med i byggeplangruppen i Midtre distrikt. I hovudsak arbeidar Erik med søndre innfartsåre til Bergen.

OVER TIL SIDE 31

Piggdekk — eit dyrt miljøproblem

Bruk av piggdekk har så store økonomiske og miljømessige ulemper for vegane i Hordaland at det kan bli aktuelt å ta i bruk sterke verkemidlar andsynes publikum for å få redusert bruken. I løpet av vintersesongen blir det slitt av asfalt for ca. 40 millionar kroner i Hordaland, som tilsvarer 100 kilometer tofelts asfaltert veg. Til samanlikning blir det brukt 18 millionar kroner til heile vintervedlikehaldet. Ein reduksjon i dekkelitasjen vil frigjere midlar som vil bli brukt til å auke vinterberedskapen i heile fylket.

Vedlikehaldssjef Øivind Søvik kvir seg ikkje for å ta i bruk sterk lut for å få bukt med problemet.

— Eit mogeleg alternativ er å innførarfartsreduksjon for dei bilane som køyrer med piggdekk, t.d. frå 80 til 60 km i timen. Dette er fordi piggdekk har lengre bremselengd på bar vegbane enn vanlege vinterdekk. I Østerrike har dei praktisert ein tilsvarande ordning over eitid, og bruken av piggdekk er redusert til halvparten utan andre virkemidlar, seier Søvik.



Vedlikehaldssjef Øyvind Søvik tek opp kampen mot piggdekk.

Miljøproblem

— Men skal folk tvingast til å slutte med piggar for at Vegvesenet skal spare pengar?

— Dei negative konsekvensane av piggdekk går mest ut over publikum, så her er det ikkje snakk om å spare pengar, men å auke tryggleiken og betre førefor-



Djupe hjulspor, nedslitt asfalt, hol i vegdekke, svære dammar og skitt langs vegen er piggdekkasitt verk. I land kor dei køyrer utan piggdekk er vegar og fortau skinnande reine.

holda på vegene. Trafikkantane vil merke fleire positive verknader. Dei pengane som ikkje vert brukt til oppretting av asfaltdekk, vil direkte auke innsatsen på vedlikehaldet, slik at fleire vegstrekningar enn i dag vil bli brøytta, salta eller strødd. Gater og fortau vil bli mykje reinare. Alle har vel merka korleis fortau ser ut når våren nærmar seg. Du går og vassar i ei leirete gjørme, som er ein finmala graut av asfalt, olje og vatn. Bilistane merker ulempene med skit på frontruta og dårleg sikt, og bilar som er konstant skitne. I tillegg er vegbana nedsliten og humpete, og gjev dårlege køyreforhold. I stadenfor å bruke millionar av kroner til å bøte på dårlege vegar, vil vi heller bruke pengane til å betre vegtilhøva, seier vedlikehaldssjef Søvik.

Ekstremt i Bergen

— Men er problema verre i Bergen enn andre stader? — Ja, vi er



Piggdekk — asfaltens hovudfiende nr. 1. 200 tonn asfalt slit desse små piggane av kvart døgn berre i Bergensområdet heile vinteren igjennom. Dette legg seg som ein graut av skit langs vegar og fortau til plage for alle trafikkantar.

i ein heilt spesiell situasjon her på grunn av det skiftande klimaet. Det er i grunnen berre få dagar i

OVER TIL SIDE 38

Produktivitet – moteord eller realitet?

Av Inger Langvik

Vi har frå fleire hald gong på gong blitt fortalt at dersom vi ikkje greier å auka produktiviteten i vegvesenet, kan vi risikera at dei private entreprenørane vil overta stadig fleire av oppgåvene våre. Dette er eit teikn i tida og vi bør ta konsekvensane av det. Dette er difor meint som ei oppfordring til alle tilsette i vegvesenet i Hordaland om å støtte opp om produktivtetsarbeidet.



Produktivtetsvinst: Den låge inntekta på lastebilane våre i 1985 indikerer at kapasiteten ikkje er godt nok utnytta. (Biletet er arrangert)

Det er ikkje nok at vi passivt godtek at dette er viktig. Auka produktivitet får vi ikkje gratis; det er naudsynt at alle medarbeidarar er på ustoppelig jakt etter urasjonelle og unødvendige gjeremål. Dette må bli ein del av tankegangen vår. Skal vi arbeida effektivt, må vi både ha initiativ og vera oppfinnsame. Dette krev ei aktiv interesse for å bidra til ei best mogleg ressursutnytting.

KVA ER PRODUKTIVITET?

Totalproduktivitet kan vi definera som den totale verdiskapinga i etaten, sett i forhold til den totale ressursbruken.

Delproduktivitet vert då forstått som ei oppspalting av den totale produktiviteten ned til dei enskildte ressursfaktorar. Ved å spalte opp slik vil vi òg finna ut kvifor totalproduktiviteten utviklar seg som han gjer.

Produktivtetsvekst vil da tyda at vi t.d.:

- enten aukar produksjonen (av varer eller tenester) med konstant bruk av ressursar.
 - eller at vi held produksjonen konstant og reduserar ressursbruken.
- eller endeleg at vi aukar produksjonen og reduserer ressursbruken.

Når vi skal vurdere produktivitet-utviklinga må vi sjå på alle ressursar som går med til å skapa det ønska produktet. Vi må samordna måla våre, slik at **totaløkonomien** blir så låg som mogleg. Dersom t.d. anleggsavdelinga leiger inn dei billegaste framandmaskinane, medan våre egne maskiner samstundes vert ståande unytta, vil det bli ei høg leige for vegvesenet totalt sett. Difor er det viktig med eit sterkare samarbeid mellom drifts- og administrasjonsavdelingane, slik at vi når vårt felles mål.

Målsættinga må vera:

å levera det rette produktet til rett tid i rett mengd med rett kvalitet og til minimale kostnader.

Produktivitet er ein form for konkurranse kor du heile tia kon-

kurrerar med deg sjølv for å setja nye personlege rekordar. Dvs. at vi heile tida må streva etter å bli betre. Vi må tåla at eigne feil blir peika på og slutta å bruka andre sine feil som unnskyldning for at vi sjølve ikkje strekk til.

«Når du leter etter feil, bruk ikkje kikkert, men speil».

LEIINGA SITT ANSVAR

Å arbeida for auka produktivitet er først og fremst leiinga sitt ansvar. Dei må visa veg i produktivtetsarbeidet. Likevel kjem vi ingen veguten at **alle** tilsette tek del i arbeidet.

Vi må ikkje resignera, sjølv om mange sluttar og vi som vert att er «underbetalte». Det er nettopp nå vi må visa at vi har livsens rett og fortener ei lønnsauke. Det kan vi visa gjennom systematisk produktivtetsarbeid og solid dokumentasjon.

Då må søkelyset rettast mot alle ressursar som vert sett inn. Mange trur at det er nok at borvognføraren borer fleire meter for dagen, og at gravemaskinkjøraren grev ut fleire kubikk pr. dag. Men det er for lett: vi må ta alle nivåa i organisasjonen med i analysen. Vi må retta søkjelyset mot:

– Prosjektering

Saksgongen frå ynskje om veg til ferdig veg er lang. Planavdelinga druknar i arbeid og nokre anleggstartar opputan at detaljplanane er ferdige. Dette fører til at anleggsavdelinga får problem med driftsplanlegginga. Kva er årsaka?

– Produksjonsstyring:

dvs. driftsplanlegging som omfattar utarbeiding av planar og kontroll av at planen vert følgd. Er planlegginga god nok?

Produksjonsstyringa kan vi dela inn i fleire delfunksjonar som t.d.:

- Produkt
- Material
- Maskiner/utstyr
- Personale
- Pengar

— Organisasjon

Vi kan m.a. stilla oss fylgjande spørsmål:

- Er retningslinene for produktivtetsarbeidet klare?
- Blir beslutningsmyndighet delegert i tilstrekkeleg grad, eller blir for mange detaljavgjerder tekne på for høgt nivå?
- Tøner administrasjonen drifta sine føremål?
- Har vi nok ressursar, dvs. kontorphersonale?
- Er kontorphersonalet effektivt?
- Er kommunikasjonen mellom dei ulike nivåa og avdelingane i organisasjonen god nok?
- Er det klart nok kven som har ansvar og myndighet for kva?

— Arbeidskraft

Fordi spira til større produktivitet ligg i motivasjonen hjå kvar ein-skild medarbeidar, må vi planleggja organisasjonen slik at medarbeidaren vil oppleve at han er viktig i organisasjonen og at han har reell medverknad. Ein medarbeidar som blir rådspurd framfor å bli dirigert i saker som ligg innanfor arbeidsområdet hans, vil høgst sannsynleg bli meir engasjert i arbeidet sitt og med det meir produktiv.

Kvifor ikkje la anleggsarbeidarane få ta del i driftsplanlegginga som vedgår deira arbeidsområde? Ved å delegere arbeid og myndighet til formenn og kontorassistentar, kan oppsynet bli avlasta.

— Betre utnytting av arbeidstida

Dette gjeld både arbeidarar og kontorphersonale.

— Avlønningssystem

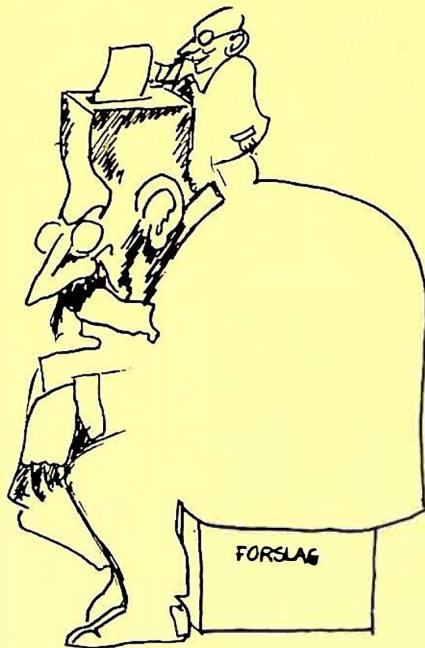
knytta til produksjonen.

Då produktivtetsarbeidet må føra til auka samarbeid mellom leinga og dei tilsette. Gjennom å leggja vekt på samarbeid og motivasjon kan ein få heile organisasjonen til å innsjå at produktivtetsfremjande tiltak er naudsynt.

MÅLSETTING

Kor stor produktivtetsauken må vera, avheng av utgangspunktet: Mykje talar då for at:

Nytenking etterlyst



OM FORBETRINGAR AV:

- Drifts- og arbeidsmetodar
- Materiell, utstyr og verktøy
- Verne-, Miljø- og Helsetiltak

PREMIERING AV ALLE FORSLAG.

Send forslaget ditt til forslagsnemnda
v/A.M. Måge, Pb. 3645, Hordaland Vegkontor.

For å betra konkurranseevna vår er det ikkje nok å auka produktiviteten. Vi må ha ein vesentleg **høgre** produktivtetsauke enn konkurrentane våre.

Målet på kort sikt bør vera å bli konkurransedyktige, mens ein må setja seg nye mål for å auka produktiviteten kvart år. Difor er det viktig å få kontinuitet i arbeidet. Skippertak vil ikkje verka fremjande på produktivtetsveksten i lengden.

Auka produktivitet er ei god trygging for etaten si vidare utvikling og eksistens. Men den trygger og **din** arbeidsplass.

Produktivtetsanalyse

Frå Vegdirektoratet har vi fått lister over prosessar som vi skal måla produktivtetsveksten på. Desse målingane skal dekkja fylgjande behov:

Eksterne behov:

- som er første registrering og rapportering av produktivtetsutviklinga overfor målgrupper som td. vegdirektoratet, leiar-møte, driftsmøte osv.

OVER TIL SIDE 38

Nyvinning i vegbygginga:

Sprenging med datamaskin gjev billigare vegar

Sprengingsprisen på nye veganlegg vil i framtida bli redusert med opptil 30 prosent, og anleggstida nedkorta. Dette vil utgjere mangfaldige millioner kroner på Vestlandsvegane, kor sprengingsarbeidet tar omlag 40 prosent av heile anleggsmidlane. Hordaland vegkontor kan dermed i framtida bygge fleire kilometer veg for dei same midlane. Dette er alt slått fast etter eit oppsiktsvekkande prøveprosjekt på anlegget Dale-Bulken.

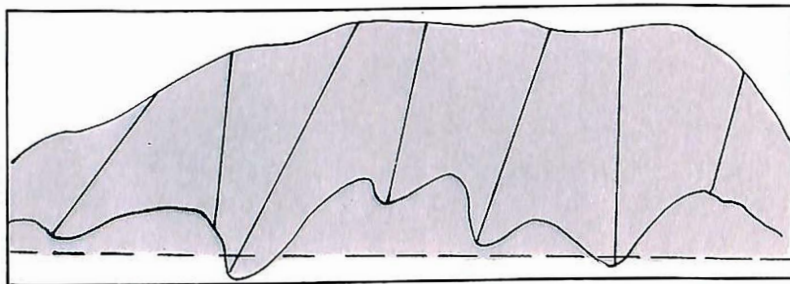


Fig. I: Tidligere bora ein og i vinkel, men ein visste ikkje kor langt ned ein skulle bora, og ein kunne heller ikkje få ein jamn vinkel på boreholet. Resultatet vart ujamnt — ein bora for langt og for kort, og måtte ofte sprengje på nytt for å renske opp etterpå.

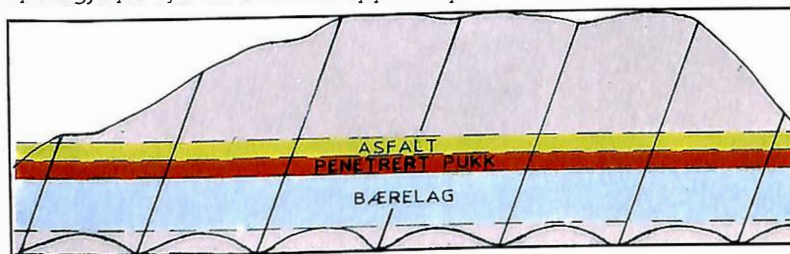


Fig. II: Datamaskinen reknar ut vinkelen og kor langt ned kvart hol skal gå frå eitkvart punkt på skjeringa. Ein brukar no færre hol, mindre sprengstoff og kortare tid.

Det er ein heilt ny sprengingsmetode som vert utprøva på nyanlegget. Det byggjer på ein svensk metode, som vegvesenet i Noreg har vidareutvikla for norske tilhøve. Kort gjeng det ut på at all sprenging er lagt inn på data, slik at datamaskinen fortel kor lang avstanden skal vere mellom kvart borehol, og kor langt ned ein skal bore. (Fig. 2)

I tillegg fortel maskinen nøyaktig kor langt ein skal bore når ein

legg boreholet i 20 graders vinkel i vegretninga. (Fig. 2). Dette gjer ein for at steinmassane skal ha mindre motstand når dei blir sprengd ut, slik at ein då treng mindre sprengstoff for å sprengje ut ei salve enn om hola gjekk lodrett ned mot vegbana. Tidlegare kunne det ofte vere reine gjetteleiken kor langt ned ein skulle bore, og det var vanskeleg å berekne vinkelen. Boringa kunne bli unøyaktig, og i verste fall kunne

det føre til ekstra arbeid om ein måtte sprengje vekk ujamne parti etterpå. (Fig. I).

Terreng på data

Metoden startar med at heile terrenget der ein skal sprengje vert registrert på data. Ein skjæring kan til dømes variere frå 5 til 20 meter over der vegbana skal gå. Tidlegare måtte ein alltid bore litt ekstra nedover for å vere sikker på å kome djupt nok ned. Idag fortel datamaskinen til dømes at hol nr. 7 skal 14 meter og 5 cm nedover. Dette vert plotta inn på borevogna, som borer og stoppar nøyaktig der ho skal.

Tidlegare visste ein heller ikkje kor tett hola måtte stå for å få nok kraft til å sprengje ut ein salve. Ein bora fleire hol enn naudsynt, slik at hola vart både for lange og sto for tett. I dag reknar maskinen ut nøyaktig avstand mellom hola og kor mykje sprengstoff ein må fylla dei med.

Store innsparingar

Anleggsleiar Per Ø. Ohnstad har berre positivt å seie om det nye sprengningssystemet.

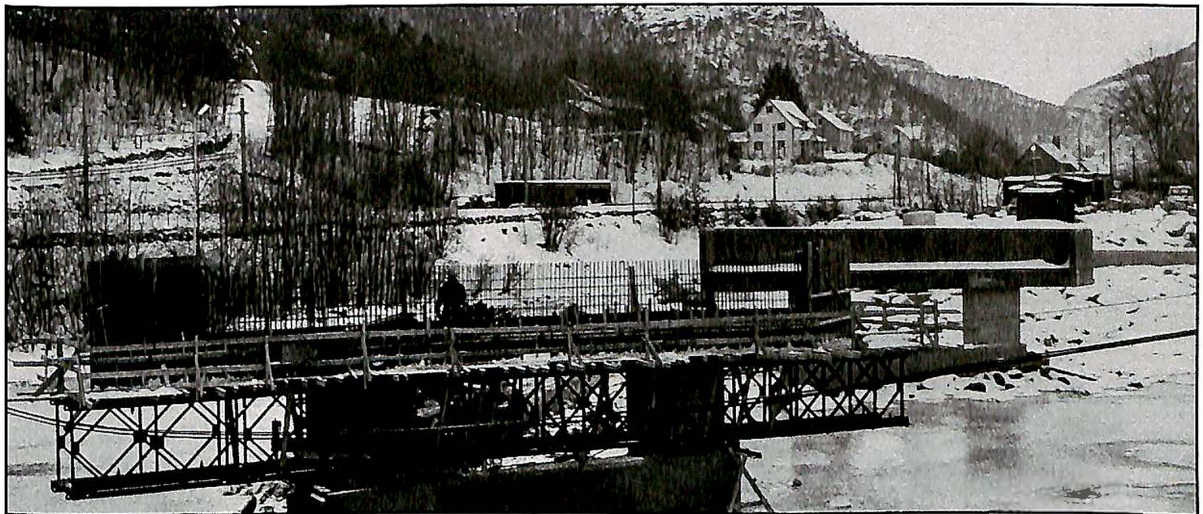
— Med det nye systemet får vi 20—30 prosent færre hull og antal boremeter. Det gjev oss ein stor gevinst i spart sprengstoff og tenningar. Med den nøyaktige vinkelsprengninga kan vi sprengje større salver enn tidlegare med færre hol. Med litt større holdiameter kan vi no sprengje same salve med totalt mindre sprengstoff-forbruk, seier Ohnstad.

Farleg arbeid

— Med det nye systemet kan vi sprengje dobbelt så mykje fjell som tidlegare med same menneskap, seier Ohnstad. — Det er arbeidet med boring og lading som er det verkeleg krevjande arbeidet. Kvart einaste kilo sprengstoff skal berast opp i det bratte fjellet, og det kan vere ein hard klatretur for arbeidsfolka.



Seks brukonstruksjonar skal byggjast over Vosso-elva, som er den kaldaste plassen på heile strekninga. Minus 30 grader og sterk vind var det i lengre tid, og kamera fraus då Veg i Vest var på besøk.



vegvesenet sine betongfolk har ein kald og forblåst arbeidsplass i elva ved Evanger. Her er tre av karane, frå venstre Anders Bidne, Magne Rykkje og Ottar Tuft.

— Men korleis får dei borevogna opp i fjellet då?

— Ja, det seiest at å bore er enkelt, — å få borevogna på plass er ei heilt anna sak. Borevogna blir heist opp gjennom terrenget med vinsj, og det er ein innvikla prosess der folka arbeider under svært vanskelege tilhøve. Det hender at wiren ryker, og då kan det gå hardt føre seg.

Meir effektivt

— Med det nye systemet sparer vi tid og penger i alle delar av sprengingsarbeidet. Vi sparer boremeter, sprengstoff og tennarar, arbeidstid og vi får ein betre og meir effektiv utnytting av leiga materiell på transportsida. Sprengingsarbeidet og transport av steinen utgjer på mange anlegg 40—50 prosent av heile an-

leggskostnaden her på Vestlandet. På anlegget Dale-Bulken har vi måtta sprengje oss fram kvar meter av vegen, så eikvar forbetring av sprengingsprosessen inneber store summer å spare.

— Når vi kan bygge vegane raskare og billigare, vil det gi oss tilsvarende fleire kilometer ny veg for dei same midlane, seier anleggsleiar Per Ohnstad.

Nye håndbøker fra Vegdirektoratet:

046-PBR
Veiledning 0104 sider

Denne håndboken er en ajourført og utvidet utgave av en orientering utgitt i 1977.

Håndboken har følgende kapitler:

1. Innledning. 2. Statens vegvesen. 3. Styrings-planleggings- og oppfølgingssystemer i Statens vegvesen. 4. Planleggings-budsjetterings-ogregnskapssystemet (PBR-systemet)

Vedlegg 1. Oversikt over resultatlistene og registerlistene i regnskapssystemet.

047-DRIFTS- OG KOSTNADS OPPE

Veiledning 0069 sider

Formålet med denne håndboka er først og fremst å gi en oversikt over hva vegvesenets regnskaper gir av resultatlistene for anleggs- og vedlikeholdsdriften og hvorledes disse resultatlistene kan brukes i drifts- og kostnadsoppfølgingen.

Oversikten er tenkt spesielt for anleggsbestyrere, driftsplanleggere og oppsynsmenn på anlegg og for distriktsledere, vegmestere og oppsynsmenn i vedlikeholdet.

120-RYSTELSER VED SPRENGNING

Lærebok 0063 sider

Veiledning om rystelser som oppstår når sprengstoff detonerer. Hvordan rystelser oppfattes og hvilke virkninger disse har på omgivelsene. Forholdsregler og beregninger m.v.

Vegdirektoratet
Håndboksekretariatet



Personallytt

Nye medarbeidarar

Åshild Alvsåker, Arvid Andersen, Marianne Bergvall, Wenche Buvik, Kåre Dahle, Åge Haga, Evelyn Heldal Bjørn E. Johannesen Tove Karlsen Bård Klepsland Svein Kornerud Svein Lyngsgård, Preben Mossin, Åsbjørn R. Opedal, Eli Kr. Risholm, Marianne Rød, Erik Sterner,	kont.ass. halv. st. oppsynsmanns. inform.kons. (vikar) kont.ass. halv. st. oppsynsmanns. oppsynsmanns. kont.ass. halv. st. avd. ing. trafikkpedagog ingeniør konsulent maskinfører R-3 avd. ing. oppsynsmanns. kont.ass. halv. st. oppsynsmanns. avd. ing.	adm.avd. anleggsavd. adm. avd. adm. avd. vedl.h.avd. anleggsavd. adm. avd. anleggsavd. biltilsynet anleggsavd. jur. seksj. adm. maskinavd. distriktslab. anleggsavd. adm. avd. anleggsavd. planavd.
--	--	---

Endringar

Øyvind Agdestein, Sverre Amundsen, Einar Bogen, Arne Eltvik, Gro Grønland, Roald Gulbrandsøy, Sveinung Hovland, Svein E. Kringstad Jan Olav Skogland Arne Solheim, Svein A. Svendheim, Jan G. Tufteland, Steinar Aase, Torleif Øye Tveit,	Oppsynsmanns. oppsynsmann oppsynsmann leder trafikkseksj. skriveleder (vikar) oppsynsmann oppsynsmann perm. halv. st. leder betongseksj. oppsynsmann oppsynsmanns. oppsynsmanns. oppsynsmann oppsynsmann	anleggsavd. anleggsavd. anleggsavd. planavd. adm. avd. vedl.h.avd. anleggsavd. planavd. anleggsavd. anleggsavd. anleggsavd. vedl.h.avd. vedl.h.avd.
--	---	---

Slutta

Helge Baugstø, Kurth Dalen, Ivar Arne Devik, Steinar Drøsdal, Øyvind Engedal, Steinar Floen, Trude Fonn, Kjell Frenningsmoen, Rune Hørdlevær, Ola T. Hereid, Kjell Hodneland Svein Holmedal, Helge Ljosnes, Merete Minde, Rolf H. Myrmel, Knut Narum, Alf Nyrud, Endre Olsen,	avd.ing. adm. sekr. avd.ing. oppsynsmann oppsynsmanns. ing. tegner oppsynsmann avd.ing. spesialarb. avd.ing. oppsynsmann kontorassistent oppsynsmann overing. ing. fagarbeider	planavd. pers. seksj. adm. anleggsavd. anleggsavd. anleggsavd. distr.lab. planavd. distriktslab. planavd. anleggsavd. anleggsavd. anleggsavd. planavd.
--	--	--

Alf Sognefest,	avd.ing.	grunnseksj.
Jan Trygve Totland,	tegner	planavd.
Svein Utkilen,	avd.ing.	anleggsavd.
Stig Walle,	ingeniør	grunnseksj.
Edgar Aaland,	administr.sjef	adm.avd.
Reidun Åsvang,	kontorassistent	vedl.holdsavd. Stord.

Pensjonistar

Roald Amundsen, Dagfinn Askeland, Berta Blindheim, Ole S. Bolstad, Karl Borgen, Kristoffer Byrknes, Rolf Inge Bøe, Trygve Dale, Magnus Fanebust, Ivar Frotaule, Nils Gjelland, Ludvik Halleaker, Søren Haveland, Sverre Hisdal, Magnar Horvei, Knut Høvik, Unni Kalnes, Julius Myrvang, Nils Skålevik, Kåre Stenrud, Svein J. Stueland, Irving Sæterdal, Arnfinn Trellevik, Håvard Tvedterås, Rangvald Vindenes.

50 år

		fødd
Audun Kjøbstad	Loddefjord	05.10.35
Johannes Tvedt	Garnes	15.10.35
Oddvar Nedkvitne	Oppheim	31.10.35
Olav Underdal	Etne	30.11.35
Sverre Sundal	Dimmelsvik	12.12.35
Nils Bø	Søre Neset	16.01.36
Eirik Saue	Skulestadmo	17.01.36
Rolf Randsli	Fana	19.02.36
Albert Turøy	Turøy	23.02.36
Anders Humlebakke	Vossestrand	25.02.36
Arild Sleen	Haugsvik	28.02.36
Hilmar Sleen	Skulestadmo	28.02.36
John Birkeland	Hosteland	08.03.36
Oddvar Bjørge	Eikangervåg	11.03.36
Mikkel Kolltveit	Kolltveit	15.03.36
Lars J. Holven	Granvin	26.03.36
Arnfinn Instebø	Håkonshella	21.05.36
Olav Lundstad	Minde	26.05.36

60 år

Harriet Larsen	Fjell	08.11.25
Olav Grønstad	Etne	15.11.25
Arne Røed	Jondal	26.12.25
Lars L. Tveite	Fitjar	02.01.26
Ivar Vethe	Voss	04.01.36
Ingvald Mosti	Stord	11.03.26
Nils Gjerme	Bulken	14.05.26
Norvald Breivik	Fana	27.05.26

Takk

Hjertelig takk for oppmerksomheten ved dagen min.

Hilsen Olav Grønsdal, Etne

Takk for gåver og blomsterhelsing som eg fekk til 50 års dagen min.

Norvald Reistad

Dødsfall

Georg Hjartåker,
f. 09.07.33 d. 20.01.86



Frode Kenneth Myre

er 25 år og bergensar. Han er ingeniør og bedriftsøkonom frå Bergen Ingeniørhøgskule, der han tok eksamen i -85. I juli vart han tilsett som ingeniør på maskinavdelinga, der han er seksjonsleiar med ansvar for maskindrift og budsjett.



Marianne Bergvall

er 27 år og bergensar. Ho er tilsett som informasjonskonsulent i vikariat fram til 1. september -87.

Marianne er utdanna ved media-linja på distriktshøgskulen i Volda. Ho tok eksamen der i 1984 og har før ho vart tilsett hos oss i september -85, hatt vikariat i Stavanger Aftenblad i Stavanger og Flekkefjord. Tidlegare har ho vore innom justisiet, har hatt sekretærjobbar i Nordsjøen og i Olje- og energidepartementet og har jobba i reklamebyrå.

For tida driv ho og pussar opp ei leilighet, noko som tek all fritida hennar. Men ellers er ho svært aktiv me ulike idretts- og sportsyslar.

Som informasjonskonsulent er Marianne Bergvall medarbeidar i bedriftsbladet og har medverka med fleire artiklar i dette nummeret.

Forslag til riksvegbudsjett 1987

Tilhøvet mellom NVP og LTB i Bergen

	1986		1987		1988		1989		Sum	NVP
	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	1986-89	1986-89
Rv. 14, Nordre innf.åre	95,3		20,0	13,3	21,5	3,4			153,5	158,6
Rv. 553, Søndre innf.åre, inkl. Midttun-Hop	4,6	26,8	35,2	21,7	29,0		30,2		147,5	159,8
Rv. 555, Vestre innf.åre, inkl. sentrum	8,2		9,5		35,2	31,6	65,5	35,0	185,0	171,6
Rv. 556, Straumevegen	7,2		25,0						32,2	29,4
Rv. 540, Sandeidvegen	0	8,2							8,2	
Trafikksikring									526,4	519,4
									80,0	82,3
Forskot Bergen	115,3	35,0	89,7	35,0	85,7	35,0	95,7	35,0	606,4	601,7
	71,3		70,0		55,0		27,0			

Rv. 14. Nordre innfartsåre

Ny Eidsvågstunnel og firefeltsveg til Øvre Ervik.

Vidareføring av tofelts motorveg frå Storbotn (ved Tertneskrysset) til Nyborg.

Rv. 553. Søndre innfartsåre

Arbeidet på parsellen Midttun og Hop kan kome så langt at den kan setjast under trafikk i 1990.

Rv. 555. Vestre innfartsåre

Trass i at arbeidet med Damsgårdstunnelen kjem i gang seinare enn tidlegare føreset, så reknar vi med å forsere drifta på dette anlegget i perioden 1986-89 med omlag 15,0 mill. kr.

Rv. 540. Sandeidvegen

Denne vegen vil truleg stå ferdig i 1986 og vil avlaste deler av fylkesvegnettet i Fyllingsdalen, t.d. Sælenvegen og Vardenområdet.

Det er reduserte kostnader på Nordre innfartsåre som har gitt rom for denne forseringa. Bruken av desse midlane vil verte endeleg fastlagt i samråd med Bergen kommune, og desse samrådingane har starta opp.

Det er grunn til å peike på at den lange planleggingstida ein har for

prosjekt i Bergensområdet og dei knappe planleggingsressursane både i kommunen og på vegkontoret, gjer at ein i praksis har rela-

tivt lite spelrom for å justera investeringsprogrammet på kort sikt, d.v.s. innanfor ein 2-3 års periode.



Arbeidet er startet på Sjølinjen.

Samferdselsstyret i Hordaland sitt vedtak 24.2.1986 i samband med vegsjefens forslag til riksvegbudsjett for 1987

«1. Samferdselsstyret i Hordaland har merka seg vegsjefens utgrei-

ing omden vanskelege personellsituasjonen ved Hordaland vegkontor. Med den store eigeninnsatsen frå distriktet til riksveg utbygginga i fylket verkar det svært urimeleg at ei skikkeleg utnytting av desse midlane skal ver-

ta hindra av eit stivbeint budsjett-system i staten.

Samferdselsstyret støttar fullt ut vegsjefen sitt ønskje om å disponere ein liten del av dei samla løyvingane for å sikre ei tilfredstillande rekruttering av kvalifisert personell.

Samferdselsstyret viser til vegsjefens vurderingar på dette punktet og føreset ein snarleg reaksjon og tilbakemelding på dette.

2. Utbygginga av 10 tonns vegnettet i Hordaland har hatt høg prioritet dei seinare åra, og heile hovudvegnettet har no 10 tonns akseltrykk. Det viser seg at ein stor del av dette vegnettet er bygt opp av eldre tørrmurar som ikkje er dimensjonert for dei høge akseltrykk og totalvekter dei no blir trafikkert med.

Samferdselsstyret vil be om at Hordaland får tilført auka vedlikehalds-/anleggsløyvingar slik at utbygginga av 10 tonnsvegnettet kan først vidare.

3. Ein vil peike på den store auken i trafikkkulykker i Hordaland dei siste åra. Hordaland har svært mange trafikkkårlege punkt og strekningar på riksvegnettet og treng difor auka løyvingar.

4. Samferdselsstyret reknar ikkje med at løyvingssamma kan redusertast og har difor ikkje teke stilling til vegsjefens framlegg om dette.

5. Samferdselsstyret viser til tidlegare vedtak i fylkestinget og føreset at dei vedtekne kr. 10 mill. til E76 langs Åkrafjorden skal nyttast i planperioden 1986-89.

6. Samferdselsstyret i Hordaland vil peike på behovet for riksveginvesteringar i Hordaland er langt høgare enn den ramma Norsk vegplan 1986-89 er sett opp innanfor. På bakgrunn av den låge vegstandarden på store deler av det eksisterande vegnett, — dei mange uløyste veg/tunnel/brukrav i fylket, m.a. mangelen på eit ferjefritt samband nord - sør og den store eigeninnstatsen — i 1987 reknar vi med den vil utgjere omlag 185 mill. kr. — så er det eit rimeleg krav at rikvegsløyvingane til Hordaland vert auka til 400 mill. pr. år.»

Vegopningar 2. halvår 1985

Vegnr.	Anlegg	Lengd i km	Kostnad mill. kr	Opnings- dato
Rv. 47	Tyessedlastunnelen ...	1,6	24,0	20.09.85
Rv. 14	Ostereidet— Hindenesvegen	4,5	29,0	11.10.85
Rv.566	Fjøsanger — kryss Sælevegen	3,8	5,9	19.12.85

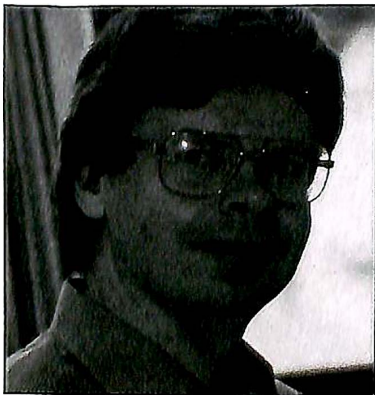
Vegar som blir opna i 1986

Vegnr.	Anlegg	Lengd i km	Kostnad mill. kr	Opnings- dato
Rv.556	Vik—Rongøy	4,5	42,1	1.05.86
Rv. 7	Tunnel i Måbødalen ..	2,9	29,4	20.06.86
Rv.568	Haugatun-Kolåsskiftet .	1,5	2,0	27.06.86
Rv. 14	Trodal—Trodalsleitet .	1,7	16,0	1.07.86
Rv. 14	Eikanger— Hindenesvegen	2,3	10,5	Sommer- -86
Rv.547	Lukksund bru m/tilførsleveggar	7,6	73,0	4.10.86

Entreprisar under arbeid i 1986

	Ca. kostnad
Riksveg 14: Kryss Nygårdstangen	7,0 mill. kr
Ramper Nygårdstangen	17,0 mill. kr
Fløyfjellstunnelen	10,0 mill. kr
sjakt vestre tube	5,0 mill. kr
Riksveg 547: Lukksund bru	6,9 mill. kr
Stussvik-tunnel	12,3 mill. kr
Riksveg 561: Rongøysundet bru	13,5 mill. kr
	<u>Sum 84,1 mill. kr</u>

Planarbeidet mot slutten på Askøybrua



Av Sindre Lillebø

Arbeidet med hovedplanen for Askøybrua med tilstøytande vegar er i sluttfasen. Hovudplan er no ferdig handsama lokalt av Askøy og Bergen

kommunar, og er sendt til Vegdirektoratet for godkjenning.

Kostnadsoverslaget for brualternativet med tilstøytande vegar som er tilrådd, alt. B IV, vestre bruilandføring og med lang tunnel, er berekna til 630 mill. kr. (1985-pris-nivå). Hordaland fylke og Bergen kommune har teke atterhald om at oppstarten av dette prosjektet må bli knytt til framdrifta av vestre innfartsåre til Bergen.

Med det finansieringsopplegg (bompengoordninga) ein har kome fram til i Bergen, vil 1. byggjesteg av vestre innfartsåre (Damsgårdsfjelltunnelen) stå ferdig i 1992.

Då verken statleg eller kommunale midlar kan påreknast i større mon i 1980-åra, synest bompengar å peika seg ut som einaste utveg til å finansiera Askøybrua med tilstøytande vegar på Bergenssida. Førhandsbompengar blir for tida (frå 1.1.1984 og for ei 7-års periode) teke opp på Askøy-ferja for å finansiera dei tilstøytande vegane på Askøysida. I tillegg er det sett av 6,6 mill. kr. (1985-prisnivå) av ordinære riksvegsmidlar i perioden 1986-89 til å fullføre vegarbeida på Askøysida.

Husreven til vegkontoret

Alle vegkontor med respekt for seg sjølv bør ha ein HUSREV, meiner Sigrunn Davik, som dagleg i den seinare tid har hatt gleda av å bli nærare kjent med ein raudrev som held til i traktene rundt vegkontoret.

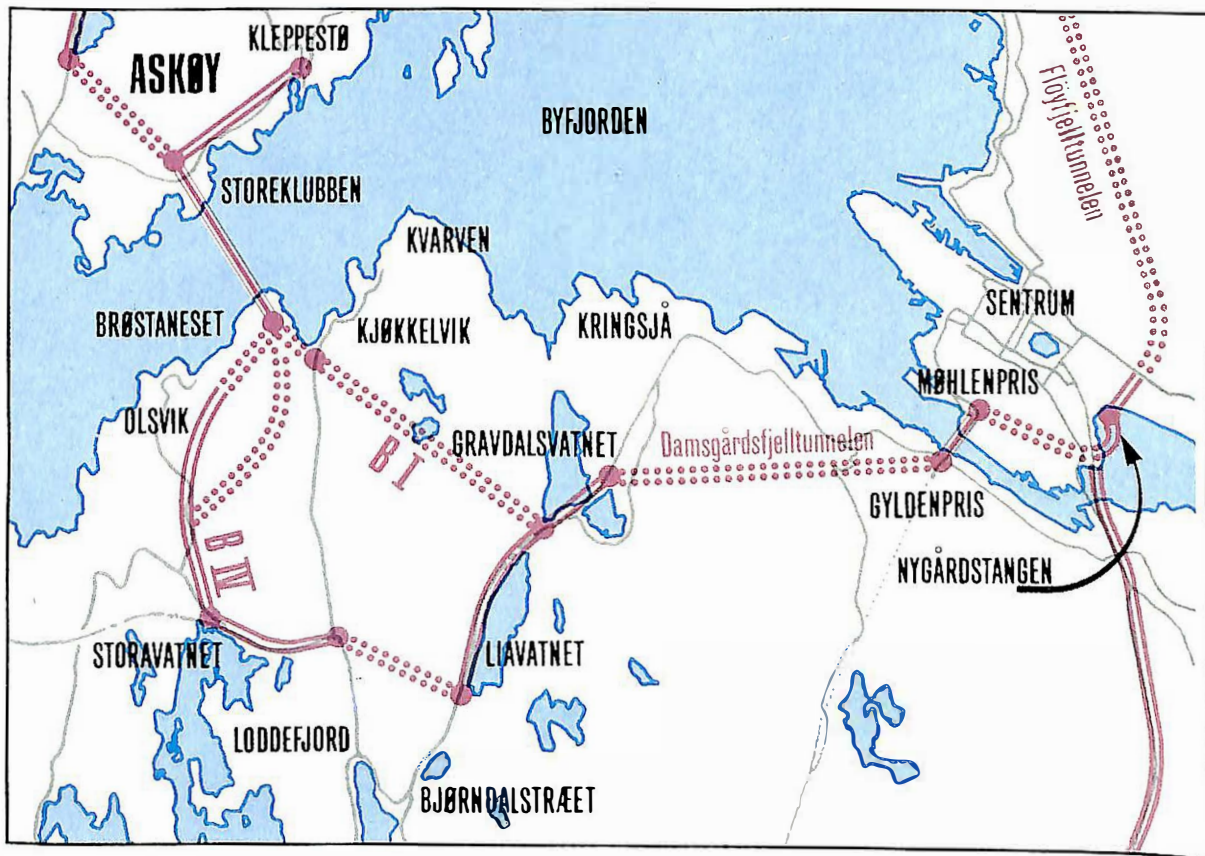
Sigrunn jobbar på arkivet. Sjølv bur ho berre eit steinkast frå vegkontoret og kan observera reven frå vindauga heime. Ho fortel at reven kjem fram frå skogkanten i grålysninga, tek først eit overblikk og tek så runden for å sjekka om det finst noko att på leikeplassen etter ungene - ei brødiskive eller ein epleskrott. Så kjem turen til

bosskorgene. Mikkel står på to og innhaldet vert grundig inispisert.

Om kvelden etter at det er blitt stilt tek han gjerne ein tur «på jobben», og helsar på overtidarbeidande vegkontoristar på heimveg.

Sigrunn kan fortelja at reven er «nesten heilt tam»; han ét av

handa hvis du stikk ho langt nok fram. Han pleier og å få mat av tunnelvaktane i Løvsstakktunnelen, så dei har vel like stor rett å kalla han ein «bompengerev» som ein husrev eller vegrev, ler Sigrunn, som tykjer det er fint at vi kan bevare så pass mykje natur så tett innpå vår motoriserte og «siviliserte» kvardag.



Det tilrådte alt B IV til venstre på skissa.

Fra side 15:

ARBEIDMILJØSPALTEN

Samling av attføringsaktivitetene

Det synes nå trolig at den 2. Eidsvåg tunnel vil bli påbegynt neste år. Dette fører til at vi må flytte verkstedet vårt i Eidsvåg. Samtidig med dette vil vi samle alle våre attføringsaktiviteter, slik at ethafoam-produksjonen blir inkorporert. Vi arbeider med å finne plass til alt dette på arealet som vegvesenet eier på Nyborg i Åsane. Om dette blir stedet er framleis noe usikkert, men alle våre aktiviteter skal samles. Pr. idag produserer vi støyskjermer, sperrmaterieell, skytematter, skyvere til oljegrus/asfaltlegging og rister til kummer. På grunn av de lønnstilskudd vi får, vil prisen på våre produkter være lavere enn å kjøpe dem hos ordinære leverandører. Skytemattene lager vi 50% billigere enn vi kjøper dem for hos «private». For øvrig er prisene 50 – 20% under normal innkjøpspris. Det skulle derfor være all grunn til å nytte seg av våre tilbud.

Konkurransedyktig produksjon

Det faller i min lodd å være administrativt ansvarlig for denne virksomheten, mens den daglige ledelse er tillagt Johannes Thunestvedt. Pr. idag er han i Eidsvåg og treffes på telefon 25 98 30. Hos Thunestvedt bestiller dere «våre varer». Forøvrig er jeg takknemlig for tips til andre ting vi kan lage på attføringsverkstedene våre. Vi bør vel alle være innstilt på å utnytte de resurser vi er satt til å forvalte best mulig. Dette kan vi gjøre bl.a. ved å legge forholdene til rette for de av oss som i en periode må ha lettere arbeid. En forutsetning er da at vi får avsetning for våre produkter. Derfor kjøp hos oss, vi konkurrerer både i pris og kvalitet. (Dette var reklame) Ja, men med de begrensede resurser vegvesenet blir tilført til vegbygging må vi søke å få maksimal utnyttning. I tillegg må vi være klar over at vår ressursutnyttning voktes av bevilgende myndigheter og

andre. Med andre ord, vier i en situasjon hvor vi må konkurrere med entreprenører om å bygge veier billigst. Ved å utnytte alle menneskelige ressurser maksimalt og ved å bruke våre selvproduserte varer, er vi med å øke vår konkurransevne. Derfor, bruk våre varer og giosstips om andre produkter vi med fordel kan produsere sjøl. (Reklame slutt!)

Sykefravær, egenmelding – legeattest

Alle er sikkert kjent med at adgangen til å bruke egenmelding ved sykdom er redusert. Det er bare adgang til å bruke 4 egenmeldinger i løpet av de siste 12 måneder. Vær oppmerksom på at det ikke følger kalenderåret. Dersom noen bruker flere enn 4 egenmeldinger i løpet av 12 måneder, vil bedriftslege få melding, og han vil vurdere om flere enn 4 egenmeldinger kan godtas. Dersom 5. og påfølgende egenmeldinger ikke blir godkjent, vil den ansatte bli trukket i lønn, og fraværet blir registrert som ulegitimert. Nytt er også at egenmeldingene skal innsendes til vegkontoret.

Når det gjelder sykefravær med legeattest, skal sykemeldingen sendes til oppsysmannen snarest. Dette er hjemlet i sykestrygdloven. Forøvrig når det gjelder sykefravær skal alle snarest varsle arbeidsgiverne om sitt fravær, aller helst første dag. Formelt sett har vi ikke krav på sykelønn i tidsrommet før arbeidsgiver er kjent med at vi er syke. I den senere tid har vi flere eksempler på at folk har vært borte fra arbeid både 2 og 3 uker uten at arbeidsledelsen vet hva som er grunnen. Formelt er dette ulegitimert fravær og ikke berettighet til lønn.

Fravær skal varsles

Hvorfor gjør vi dette så vanskelig? Jeg kommer tilbake til ressursutnyttning. For å kunne nytte ressursene best mulig, må vi vite hvilke ressurser vi råder over. Når

folk er borte uten at arbeidslederen vet hva som er årsak og hvor lenge fraværet vil vare, er det vanskelig å planlegge arbeidet. Derfor bør du varsle om fraværet snarest, oppgi årsak og hvor lenge du antar fraværet vil vare. Da oppfyller du lovens krav og du gjør planarbeidet lettere for arbeidslederens din.

Skadestatistikk 1985

Til slutt litt om ulykkene og skadene som følge av disse. totalt har vi hatt 49 ulykker, hvorav 41 førte til fravær. 4 av de skadede er ikke friskmeldt og inngår ikke i statistikken for 1985 og blir først statistikkført neste år. De 37 friskmeldte har tilsammen hatt et fravær på 592 dager. Sammenlignet med tidligere år er dette akseptabelt.

Bedriftslegen har intervjuet de fleste skadede. Han konkluderer med at medisinske årsaker har spilt liten rolle som årsakene til ulykkene.

Fordeling på årstidene og måned viser at januar hadde 8 skader, februar 5, mars 9, april 4, mai 1, juni 3, juli 1, august 5, september 3, oktober 0, november 5 og desember 5.

Dette viser at ca. 67 av skadene skjer i den «mørke årstid», 1. og 4. kvartal. Skademeldingene før 1985 gir ikke svar på om lys og værforhold har hatt betydning for årsaken til skadene. Men det kan være nærliggende å tro.

Når det gjelder arbeidsoperasjoner som har ført til flest skader, har reparasjon og monteringsarbeid ført til 9 skader, boring 9 skader, forskaling 8, skogrydding 4, manuell løfting 5, maskinell løfting 1, grøfterensk 2, fjellrensk 2 og diverse operasjoner 8.

Svært mange av skadene skyldes manglende omtenkksomhet og tanke for at metoden vi nytter kan være farlig. Imidlertid gir de «gamle» skademeldingsskjemaene vi brukte i 1985 for lite opplysninger. Vi har tatt i bruk nye skademeldinger i år. Jeg håper derfor at vi fra neste år vil få bedre bakgrunn for å vurdere skadeårsak.



AUSTMANNALIA — kva kan gjerast?

Ein sein kveld i januar gjekk det eit større snøras ovafor Austmannalitunnelen. Ingen kom til skade, men skredet var så stort at ein trailer vart ført avgårde med snømassane og havna nede i Austmannalia — nesten nede på gamlevegen.

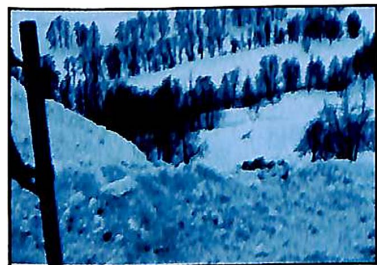
Det store skredet kom medan kolonna på veg ned frå fjellet sto i ro og venta på at brøytebilen skulle rydde vegen etter eit mindre ras som hadde gått framfor tunnelopninga.

Som ofte elles, fekk vegvesenet hard kritikk for hendinga — og det vart påstått at planleggjarane ikkje hadde tatt omsyn til råda frå lokalkjente — eller ikkje spurt dei til råds i det heile, då tunneltraséen vart fastlagt.

Vegi Vest har lagt denne påstanden fram for planleggjarane ved vegkontoret, distriktisleiar for indre distrikt Arnfinn Ansok og tidlegare plansjef Georg F. von Krogh, som planla tunnelen.

Lokalkjente vart rådspurt

Von Krogh avviser bestemt at lokalkjente ikkje er spurde til råds.



På biletet kan ein sjå noko av lasta som ligg att nede i Austmannalia.

Tunnelen vart planlagt i samråd med vegvesenet sin snøskredeskjert, og hans vurdering bygde m.a. på informasjon frå lokale folk. Både vegvesenet sine eigne brøytesjåførar og vedlikehaldsfolk var inne i biletet. Ut frå desse råda vart tunnelen forlengta med eit overbygg og det blei òg bygd ein leiemur for skreder.



Georg von Krogh (t.v.) og Arnfinn Ansok: Forlenging av overbygget kan bli aktuelt.

Men då tunnelen var planlagt, var det berre rasfaren nær tunnelopninga som ein høyrde noko om, den store skreda som gjekk i år eit stykke ovafor tunnelen, var aldri inne i vurderinga, seier von Krogh. At her var fare vart aldri nemnt av kjentfolk. Så lenge tunnelen var under bygging, gjekk her heller ikkje ras. — Men det har i alle fall vist seg i praksis at det eksisterande vegoverbygget er for kort, legg von Krogh til.

Forlenging

Krogh og Ansok meiner det kan verta aktuelt å forlengja overbygget slik at dei mindre skredene framfor tunnelopninga heilt vert eliminert. — Då unngår ein risikoen ved at bilar vert ståande i rasområdet. Det var heilt spesiell vind og klimatilhøve som førte til at den store skreda losna — og så sjeldan som det går ras akkurat her, vil vi vera godt sikra med ei slik løysing. Men dei legg til at «vestlandsrisikoen» vil ein alltid måtta ta med. Kostnaden med å sikra seg 100 % i vårt terreng er urimeleg, og vi må difor tolerera ein viss risikofaktor. Med relativt beskjedne midlar vil vi her få ei god og tenleg løysing, meiner dei.

Planane var i si tid utarbeidd i 6 alternativ, og det var full semje



Raset gjekk i lia til høgre.

mellom alle partar om den valde løysinga, seier Krogh. Krava til vegstandard gjorde at ein liten forlenging var umogeleg å få til. Dersome ein heilt skulle gå utanom dette området, ville tunnelen verta vesentleg lengre og det var semje om at dette ville kosta urimeleg mykje, seier Krogh til slutt.

I alle fall er det tydeleg at løysinga ikkje er god nok og ein kan venta at noko vil verta gjort.

to.

Fra side 12:

AKSELTRYKK...

Over hele fylket

— Hvor er de dårligste partiene i fylket?

— De som var kommet lengst i utglidningsprosessen var E 68 fra Granvin til Bergen grense, E 76 langs Åkrafjorden og riksvei 47 fra Brimnes til Jøsendal, krysset E-76. Disse var spesielt dårlige, og vi har her fått en ekstrabevilgning på 7 millioner kroner til å opprettholde akseltrykket på disse tre strekningene. Men ellers er jo E-76 dårlig helt til Rogaland grense. Her er det ikke bare dårlige murer det er snakk om, men selve vegbanen er dårlig mange steder, dårlige grøfter og stikkrenner og dårlige vegkanter. På E68 er det store problemer hele veien fra Øystese til Granvin. Fra Dale til Trengereid er det flere dårlige partier, og den veien er del av det fremtidige stamveinettet. Når Dale-Bulken anlegget blir ferdig i 1991, blir den åpnet for tungtrafikk, og da vil vi bli nødt til å gjøre noe her. Til og med fra Os til Bergen er det problemstrekninger som bringer veien i faresonen. De finnes over hele fylket, så det spørker for mange av veiene som ikke tilhører stamveinettet.

— Det ble mye spøking og resten håping dette?

— Ja, slitasje på veiene er det spøkelset vi må leve med. Vi har et vegnett som tiden har løpt fra. Vegene er bygget i en annen tid for en annen trafikk. Enkelte veier ble bygget for hest og kjerre, mens vi idag kan ha en totalvekt på 100 tonn når to trailere møtes på en smal veg, sier Jensen.

— Men jeg må si det som ikke står i noen planer, men som er et ufravikelig faktum, og det er at den situasjonen vi har i dag, er status pr. 1.1.1986. Men utglidningsprosessen er i full gang hele tiden, så for hvert år blir situasjonen verre. Så hvordan det vil se ut ved utgangen av denne fireårsperioden, kan en bare tenke seg. Det blir et kappløp med tiden vi ikke kan vinne med 10 millioner i året, er driftssjefens avslutningskommentar.

Fra side 25:

PIGGDEKK...

løpet av sesongen ein eigentleg har bruk for piggdekk. Vi har milde dagar med litt slaps eller regn som gjev våt vegbane. Dette fryser på om kvelden, slik at vi må salte. På den måten får vi ein ekstra stor slitasje. Med piggdekk aukar slitasjen 100% når vegbane er våt. Med salt i tillegg, aukar den ytterlegare 40%. Kvarter døger vert det slite av opptil 200 tonn med asfalt berre i Bergens-området, så det seier seg sjøl at det ikkje er småteri som blir liggande langs vegane etter ein piggdekkssesong som strekkjer seg frå 15. november til 1. mai.

Alt hjelper

— Når kan det bli snakk om å innføra desse nyordningane?

— Det er førebels eit godt stykke inn i framtida. Dette er ikkje ei ordning som vil bli tvinga på folk utan varsel. Først må tanken slå rot innanfor vegvesenet, og det kan ta tid. I forhold til oss har ein t.d. på austlandet mindre problem. Mange stader ligg det nokre centimeter hardpakka snø på vegbane heile vinteren, som gjev gode køyretilhøve og omlag inga slitasje, seier Søvik.

— Elles arbeider ein med å finne andre positive verkemidlar som kan gjere det lettare å få folk til å akseptera ein fartsreduksjon. For tida framover er det berre å seie at kvar minste reduksjon hjelper. Hvis folk kunne vente ein måned med å sette på piggdekk om hausten, og ta dei av ein måned før om våren, ville vi redusera slitasjen og utgiftene med over 30%. I dag set folk på piggdekk etter den første frostnatta, og tek dei av att når dei henter 17. mai sløyfa ned frå loftet.

— Men folk føler seg tross alt tryggare på glatte vegar med piggdekk på bilen?

— Dette er ein falsk tryggleik, for det er ikkje så stor forskjell på piggdekk og vinterdekk på snøen. På bar eller våt vegbane kan piggdekk vere ein ulukkesfaktor på grunn av vatnplaning og lengre bremselengd, så her er vinterdekk absolutt det tryggaste, seier vedlikhaldssjef Søvik.

Fra side 27:

PRODUKTIVITET..

Interne behov

— some eit praktisk hjelpemiddel til å styra kostnadsutviklinga på dei einiskilde arbeidsoppgåver, gjennom konkrete tiltaksplanar.

Vi må leggja opp faste rutinar til måling av produktiviteten for å minimalisera arbeidet. Rekneskapsystemet er i utgangspunktet tenkt til det føremålet, men vi veit av erfaring at det ikkje eignar seg.

Produktivitetsmålingane skal jo som sagt nyttast til styring av dei einiskilde arbeidsprosessar; vi må ikkje driva med målingar for målinga si eiga skuld. Sidan rekneskapslistene ligg føre på det tidlegaste ein måned etter at kostnadene vart pådregne kan ikkje dei nyttast til dette føremålet.

Produktivitetsvekst kjem ikkje som resultat av måling, men som resultat av konkrete tiltak!

Korleis koma i gong?

Første bud er: GJER NOKO! Vi må informera og motivera dei tilsette gjennom t.d.:

— å få eksterne konsulentar til å halda foredrag for tilsette og leingane på:

- avdelingsmøte
- konferansar
- allmøte

— eksterne eller interne kurs

— bedriftsavis, oppslag

— distribusjon av utvalgt materiell

Vi må få produktivitetsarbeidet inn i organiserte former. Eit positivt døme på dette er det økonomistyringsprosjektet som er i gang på maskin- og vedlikehaldsavdelinga. Diverre vil det gagne lite så lenge det berre er desse to som er med. Difor bør og dei andre avdelingane både på drifts- og administrasjonssida setja i gong med liknande arbeid så snart som mogleg.

Det mest vanlege argumentet mot dette arbeidet er at vi ikkje har tid utan at det går ut over dei daglege oppgåvene våre. Resultatet vil då bli at vi sakkar lengre og lengre akterut, og kva så...?

Jentene i utedriften på kurs



Idagene 22.—23. oktober var alt kontorpersonele på vegstasjonene og vedlikeholdskontorene samlet til kurs i Bergen. Kurset fant sted på Scandic hotell og omfattet bl.a. innføring i nye skriveformer, EDB og tekstbehandling, arkivsystemet og de nye maskinrapportene. Dessuten orienterte vegsjefen om vegvesenets histo-

rie, og særavtalen ble gjennomgått av hovedtillitsmannen.

En av dagene var det omvisning på vegkontoret, som var nytt for de fleste.

De som var med på kurset var: Reidun Åsvang, Stord, Hildur Helland, Ølen, Kari Tranøy, Stord, Reidun Sårheim, anl. Fløyfjellet, Astrid Børve Lutro, Gjervik, Nancy K. Mo, Nor-

heimsund, Siren Berge, Hop, Målfrid Knoph, Hop, Edel Kari Almenningen, Voss og Lillian Skogseid, Odde.

På bildet er jentene på besøk på puncherommet og blir tatt vel imot av Egil Alsaker, Arvid Nilsen, Svein Hoff (kursleder) og Ruth Furhovden.

VEGMESTERSKAP I PREISJONSKJØRING

Isamarbeid med Norsk Rutebilarbeiderforbund (NRAF) vil Vegdirektoratet i år arrangere et Vegmesterskap i presisjonskjøring for sjåførere og maskinførere i vegvesenet.

Iflg. opplegget skal vegvesenet arrangere en lokal (fylkesvis) konkurranse som samtidig gjelder som uttaking i NRAFs norgesmesterskap.

De klasser som gjelder er:

- Klasse A: Buss
- Klasse B: Lastebil, enkel
- Klasse C: Lastebil med tilhenger (vogntog)
- Klasse D: Semitrailer

I tillegg til disse vil det bli opprettet en egen klasse B1 for tung lastebil (gruppe 510, 3-akslet) med innlagte øvelser i kjøring med dia-

gonalplog, spesielt beregnet for vegvesenets sjåførere.

I det sentrale Vegmesterskapet vil det også bli lagt inn en konkurranse for veghøvel.

I dette mesterskapet vil klasseinndelingen bli:

- B: enkel lastebil (gr. 512)
- B1: 3-akslet lastebil m/plog (gr. 510)
- E: Veghøvel (gr. 520)

Vegdirektoratet forutsetter 2 deltakere fra hvert fylke i klasse B og E, og 1 deltaker i klasse B1.

Interesserte kan henvende seg til Maskinavdelingen v/Frode Myhre — tlf. 05-173455 — snarest.

MASSEKORSBÅND

VEGD BIBLIOTEKET

PB 8109 DEP
1010 OSLO 1

Returadresse:

Hordaland vegkontor
Postboks 3645
5033 Fyllingsdalen

GOD PÅSKE!

Neste nummer
kommer ca.
15 juni.