



VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN HORDALAND

VEGDIREKTORATET
1. MARS 1990
BIBLIOTEKET





Nr. 1 - 1989
Årgang 13

REDAKTØR:
Geir Brekke

REDAKSJONSRÅD:
Josef Martinsen
Per Steffen Myhren
Oddbjørn Lynghammer
Finn Gulbrandsøy
Carlo Jacobsen
Helge Haukeland
Stein-Erik Fjeld

Opplag: 2.500

UTGJEVAR:
Statens vegvesen Hordaland
Postboks 3645
Spelhaugen 12
5033 Fyllingsdalen
Tlf. 17 30 00

Framsidebilete:
Stemningsrapport
frå Rv. 7 over
Hardangervidda
januar 1989
(Foto: Leiv Solberg)

Baksidebilete:
Olav Raa i arbeid
på sveiseverkstaden
ved Rådal vegsentral.
(Foto: Erling Grønsdal)

Lay-out, sats og trykk:
BT/J.W. Eides Trykkeri

Ved ettertrykk av
illustasjonar –
kontakt redaksjonen.

Veg og miljø

Miljøvern og bytrafikk. Dei to stikkorda blir stadig nemnde i same andedrag no om dagen. Alt tyder på at det her ligg stoff til atskilleg ordskifte i tida framover.

Valkampen er i emning. Vi har sett fleire utspel, også frå høgste hald innan norsk samferdslepolitikk.

På lokalplanet er den same debatten like varm som middeltemperaturen på Fredriksberg i januar -89. Det seier ikkje så lite.

Kva er god planlegging for miljø og trafikk i Bergen by? Er det tenleg å regulera biltrafikken med å kvela delar av vegsystemet, med lengre køar som det sannsynlege resultat?

Filosofien om at dette vil verka regulerande på trafikkmengda, samsvarar ikkje med det arbeidet som er i gang for å skaffa Bergen eit tenleg nett av hovudvegar.

Parkeringsstilhøva i sentrum vil påverka trafikkmengda. Talet på parkeringsplassar, prisen, lokalisering, handheving og maksimal parkeringstid – utgjer tilsaman ein serie med reguleringstiltak, som det offentlege kan nytta. Om målet er å avgrensa biltrafikken inn til sentrum.

Parkeringsstilhøva vil og kunna påverka overgangen til kollektivtrafikken.

Førerels ser det ut for at talet på parkeringsplassar skal aukast, medan vegsystemet skal innsnevra, med dei verknader dette får.

Det er dokumentert at bilar i saktgåande kø ureinar omgjevnadene fleire gongar meir enn køretøy i god trafikkflyt. Kunnskapen om dette burde vera velkjend m.a. frå debatten om bompengeringen i Bergen, der dei folkevalde synte stor handlekraft.

Betre trafikkflyt gjev også rom for auka trafikkmengde. Dersom målet er avgrensa bruk av privatbilen i sentrum, bør det likevel vera meir tenlege tiltak å gripe fatt i, enn stenging av gjennomfartsårer.

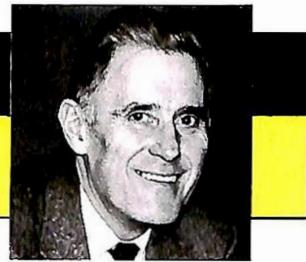
Stikkord her kan vera eit meir attraktivt tilbod innan kollektivtransporten og ei kommunal regulering av parkeringstilbodet i sentrum. Trongen for ein samordna trafikkplan er meir synleg en nokonsinne.

Debatten om trafikk og miljø er rettkomen. Som faginstans på veg- og trafikkspørsmål har Statens vegvesen Hordaland ei rolle å spela her. Siktemålet må vera å finne tenlege løysingar i samarbeid med lokale og sentrale styremakter.

Geir Brekke

INNHOLD

	Side
Ei ny tid for Ramsøy	4
Prosjektgruppa for Askøybrua	6
Startsignal for vestre innfartsåre	8
Biltilsynet klar for miljøkontroll.....	10
Stor produksjon på lønsavdelinga	14
Analyse av ulukkestala	15
Tøffe tak på Hardangervidda	16
Oppsummering av helseprofilprosjektet	22
Utsikter for sysselsettinga	24
Veterinar på Dyrskaret	26
Store løft i opplæringa	29
Status i lærlingeordninga	30



Tid for handling

I desember i fjor fekk vi innstillinga frå styringssystemutvalet som blei sett ned for å vurdera om noverande fullmakter, reglar og praksis for den overordna styring av Statens vegvesen bør endrast.

Utvalet har komne med mange gode framlegg som, - om dei blir gjennomførte, vil forenkle den politiske styringa av vegetaten.

Framlegga vil også lette arbeidet vårt, og gjere oss i stand til å yte betre service til våre kundar. Mange vil sik-

kert meine at utvalet ikkje har gått langt nok når det gjeld overføring av politisk styring til fylkeskommunen. Arbeidsdelinga mellom Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet er heller ikkje klårlagt.

Semje om det positive

Slik kan det nemnast fleire svake sider ved innstillinga. Men det viktigaste er de mange positive forslag som er lagt fram, og som sikkert alle er samde om.

Innstillinga kom for seint til at alle framlegga kunne innarbeidast i Stortingsmeldinga om Norsk Veg og Vegtrafikkplan. Det er også på tale å setje ned endå eit utval for vidare utgreiingar.

Alt dette kan vere vel og bra, men for all del: Lat oss få gjennomføre dei

positive forslaga som det stort sett er semje om. Det vil alle tjene på.

Mange små steg

Vegvesenet er ein stor etat og enkelte føler kanskje trang for store utgreiingar og konsekvensvurderinger før nye ting blir prøvd. Eg trur det er viktig å minne om at tida er ein av våre viktigaste ressursar. Vil vi ha målstyring og delegering, så må vi ikkje berre snakke om det, men også gjennomføre det i praksis. All erfaring viser at frustrasjon tek over i ein organisasjon der som det går for lang tid til utgreiing og vurdering før noko skjer. Mange små steg i hurtig tempo er ofte betre enn eit stort hopp. Lat oss difor gå til handling, og la det skje no!

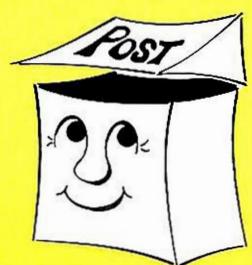
Josef Martinsen

Fleire pigglause?

Kring 30 av dei tilsette ved Statens vegvesen Hordaland tek denne vinteren del i eit prøveprosjekt med bruk av piggfrie vinterdekk på privatbilane sine. Ei nemnd arbeider med piggdekksporsmålet i etaten, og dei vil gjerne ha kartlagd all bruk av piggfrie dekk denne vinteren mellom dei tilsette. Også dei som ikkje har nytta seg av spesialtilbodet som nemnda sette i verk, men som på eiga

hand har funne ut at ein greier seg like godt med gode vinterdekk utan piggar, slik tilhøva har vore på vegane store delar av vinteren. Nemnda ber om at desse vender seg til vaksentralen, for å få ei fullgod registrering av dekkbruken til tilsette ved Statens vegvesen Hordaland, til nytte for det vidare arbeid med piggdekkslitasjen.

POSTKASSA



Takk for nordre

Hjertelig takk for en glimrende veitrasse fra Danmarks plass til Åsane. Et flott ingeniørarbeide, med minimal trafikkhindring.

Godt nytt år!

Hilsen
Johs. Fortland,
Tertnes



De 9 elevene ved Ramsøy skole er glad for at Vegvesenet har fått ferdig veg til Askøy, og tar gjerne med anleggsleder Lasse Føli på skolebildet.

Takk for vegen, Lasse!

Av Geir Brekke (tekst og foto)

- Takk skal du ha for vegen, Lasse! Elevflokken ved Ramsøy skole tar vel imot Vegvesenets anleggsleder Lasse Føli, en

svært populær gjest på øya nå om dagen. Det vesle samfunnet i Hjeltefjorden er endelig blitt knyttet til Hanøy, og Askøy kommune er dermed samlet til ett rike, på samme tid som an-

leggsarbeidet for Askøybrua er i emning.

Vegen til Ramsøy fører til at mange unge familier flytter tilbake til barndomsøya. Rektor Jan Arne Olsen viser Veg i Vest navnelister som forteller at skolen er sikret «import» av 20 nye elever i årene som kommer. Vegen fører til at flyttestrømmen snur, til fordel for skolen. Det kommunale forslag om nedleggning av den 13 år gamle skolebygningen håper vi nå blir skrinlagt for godt, med den byggeaktiviteten som vil skje etter at vegen er kommet, sier rektor Olsen.

Sture ble redningen

Kravet om fast samband til resten av Askøy ble forsterket på 70-tallet, da folketallet gikk nedover med faretruende fart. Men bruplanene for de tre kryssingene av sundene på tilsammen 700 meter syntes lite realistisk for de 180 sjelene på Ramsøy.

Den vestre av de tre steinfyllingene er 80 meter brei på 25 meters djup, mens selve vegbredden er på 5,5 meter.



Bruløft i toppklassen



Det var trøgt om plassen i den 40 meter breie

Bukkholmstraumen då kranskipet «Conlift» løfta på plass den 118 meter lange stålbrua. Og dermed vart heile brua montert i løpet av nokre hektiske laurdagstimar. Brua får ferdig dekke i slutten av mars, slik at anleggsarbeidarane på Øyanevegen kan ta bruva i bruk.

Fylkesvegprosjektet i regi av Statens vegvesen Hordaland er i mål på Lauvøy mot slutten av året. Men framleis står det att vegbygging på øyane nordvest i Austrheim før dette anlegget er fullført. (Foto: Geir Brekke).

- Jeg var med på bygdemøtet i 1985, da daværende stortingsmann Mons Espelid kom inn på mulighetene som åpnet seg for vegbygging ved hjelp av fyllmasse fra Sture-terminalen. Han ble møtt med latter av forsamlingen, som hadde liten tro på at det gikk an å fylle opp 40 meter dype sund, sier Olsen.

Det viste seg at dybdeforholdene ikke var slik mange forestilte seg. Planleggingen dokumenterte at de 4 vegfyllingene kunne legges på dybder som varierer mellom 10 og 25 meter.

Sture-stenen ble løsningen, og lektene satte i gang med den løfterike transporten av norsk gråstein i desember 1986.

Den andre julegaven på 2 år fikk Ramsøy-folket i 1988, da småbiler kunne passere Lille Lauvøysund bru for første gang lille julafoten.

Den nye tid var kommet til Ramsøy.

Tilsvarer 50.000 billass

- I løpet av ett års tid ble det fraktet

180.000 kubikk fra oljelagerhallene på Sture til vegfyllinga på Ramsøy. I tillegg har vi tatt ut 40.000 kubikk fra sidetak og 20.000 fra selve veglinjen. Det blir tilsammen 240.000 kubikk steinmasse, eller omregnet til 50.000 billass, sier Lasse Føli, som har ledet anleggsarbeidet på den 1.850 meter lange parasellen fra krysset på Hanøy og fram til den nye snuplassen midt på Ramsøy.

- Har steinfyllinga fått svenneprøven under orkankastene i vinter?

- Vi har ikke hatt noen skader av det slaget som f.eks. skjedde på Turøy. Vi ligger tross alt i le av Øygarden, og slipper de sterke havdønningene. Men vi har foretatt justeringer underveis for å sikre oss best mulig mot at sjøen skal undergrave plastringen.

I botn er fyllinga 80 meter brei på det djupeste. Vegbanen ligger 3 meter over middelvannstanden, og bredden er 5,5 m. Selv om vegfyllinga har status som enfeltsveg er det passasje for buss som møter personbil. Det er ikke støpt betongkant oppå fyllingen. Natur-

steinen danner en dekorativ ramme om denne livsnerven til Ramsøy, som ganske sikkert vil bli en populær utfartsveg sommerstid.

Lån fra Askøybrua

Vegen til Ramsøy koster 19 mill. kr. Av dette går 4,5 mill. til bruva over Lille Lauvøysund, lengst øst på fjordkryssingen. Askøy kommune har forsokt offert 7 mill. ved lån av rentene til A/S Askøybrua. Forørig har beboerne på Ramsøy ytt en egenkapital til vegen på flere hundre tusen kroner. Det er Hordaland fylkeskommune som står for finansieringen av prosjekter.

Siste finpussen på anlegget er blitt foretatt av Statens vegvesen Hordaland. Pentret bærelag er også lagt i egenregi. Arbeider forørig har vært utført på entreprise.

For å sikre at tunge kjøretøy kommer til Ramsøy uten problemer, er det nå aktuelt å forsterke Tverrmeisa bru mellom Ravnanger og Hanøy, slik at vegen kan trafikkeres med 10 tonns aksellast.

ASKØYBRUA:



Venter på anleggsstart

Av Geir Brekke (tekst og foto)

Anleggsstarten for Askøybrua er foreløpig utsatt i 2 måneder. Fram til formannskapsbehandlingen i Bergen 15. februar var A/S Askøybrua lovd at anleggsarbeidet med Olsviktunnelen kunne starte tidlig i mars. Men Bergen kommune vil nå ha nye forhandlinger med staten om restfinansiering av vestre innfartsåre. Disse skal være sluttført innen utgangen av april. Det kan derfor tidligst bli anleggsstart i mai i år. Dette fører med seg stopp i de entreprisearbeider som skulle starte i mars, og anbudsbehandlingen for Storeklubben viadukt. Arbeidet med Olsvik-

tunnelen blir tilsvarende forsinket, slik situasjonen fortuner seg etter behandlingen av reguleringsplanen for ytre del av vestre innfartsåre i formannskapet 15. februar.

Ved Statens vegvesen Hordaland blir arbeidet med Askøybrua styrt av prosjektleder Bjørn Tore Wiik og prosjektmedarbeider Asbjørn Valen. Bru-prosjekteringen blir koordinert av bruavdelingen i Vegdirektoratet. Det er videre nedsatt en sentral prosjekteringsgruppe, med en privat konsulent, Lars Blom Bakke som leder.

Stor utfordring

Bjørn Tore Wiik kommer til Vegvesenet fra firma Norman, Sotra, med oppbygging av Sture-terminalen som hovedoppgave de siste par årene. Før arbeidet han som byggeleder i Statens

vegvesen Hordaland, med fritt-frambygg bruer som spesialfelt. Blant annet ledet han byggearbeidet med Rongesundet bru.

Asbjørn Valen har arbeidet i Selmer-Furuholmen siden 1972, det messte av tiden som prosjektleder for betongentrepriser på Vestlandet. Blant oppgavene han har hatt nylig er også Fosenstraumen bru.

- Hvorfor valgte dere Vegvesenet og Askøyprosjektet?

- Jeg ser på det som en stor og interessant oppgave å få være med på arbeidet med en av de store broene i Hordaland, sier Asbjørn Valen til Veg i Vest.

- Dette er et stort prosjekt i norsk målestokk, og dermed en av de største utfordringer man kan tenke seg innenfor brubyggingssektoren, sier Bjørn Tore Wiik, som legger til at han triv-

Opplæring.....

Fortsettelse fra side 29

Asbjørn Valen
(t.v.) og Bjørn
Tore Wiik med
tverrsnittmodell av
stålklassen til
Askøybrua.

Mye vegbygging

- Hvilke deler av prosjektet er det aktuelt å utføre i egenregi for Statens vegvesen Hordaland?

- Byggingen av hovedspennet blir et rent entrepriseoppdrag. Men det pågår en løpende dialog ved anleggsavdelingen i Vegvesenet om gjennomføring av prosjektet forøvrig. Det som er klart er at Olsviktunnelen og anleggsvegen med skjæring fram til Brøstaneset blir utført i egenregi. Det samme gjelder sprengning til tårnfundamentet på bysiden.

Bygging av vegsystemet fra Storeklubben til eksisterende vegnett på Askøy ligger også tilrette for egen drift. Her skal det blant annet bygges en 700 m lang tunnel. Veganlegg på Askøy beløper seg til ca. 90 mill. kr.

Den slankeste i klassen

Det totale bompengeprosjektet, som omfatter bruhaugen og en del av tilførselsvegene, løper opp i over 700 mill. kr. Selve bruhaugen har et kostnadsoverslag på ca. 400 mill. kr.

Askøybruhaugen med sitt hovedspenn på 850 meter den lengste hengebruhaugen i Norge i 1993. Bruhaugen bygges for maksimalt tre felt, og blir således den slankeste av alle verdens bruer i denne lengdeklassen, sier Asbjørn Valen. Den nye 1.090 meter lange hengebruhaugen over Bosphorus, som åpnes i vår, har til sammenligning hele 8 kjørefelt.

Høyest i landet

Valen er også opptatt av at brutårne, som rager 152 meter til værs, blir de slankeste/høyeste betongkonstruksjonene i Norge til da.

- Når starter tårnbyggingen?

- Fundamenteringsarbeider på Askøy går vi etter planen i gang med 1. september i år, mens tilsvarende arbeid på bysiden starter 1. mars 1990.

Fundamentet for Askøy-tårnet blir plassert 15 meter under sjøflaten, og tårnet vil kreve tilsammen 9.000 kubikk betong. På Bergen-siden blir tårnet bygget med toppfundament, som blir stående med ene foten festet 20 meter oppe i fjellskråningen, og den andre på 40 meters høyde over Byfjorden. Kubikkvolumet på dette tårnet blir 7.000.

Norsk stål og utenlandsk kabel

Den slanke brukkonstruksjonen krever en alternativ teknisk utforming i forhold til konvensjonell stålverk. En lukket, aerodynamisk formet stålklasse blir løsningen, noe som blant annet gir betydelig større stålleveranser enn ved bygging av en tilsvarende fagverksbru. Stålklassen blir levert i seksjoner på 12 meters lengde, som blir løftet opp i bruspennet fra lekter på fjorden, og montert sammen til en løpende enhet. Hvem som skal levere kassebitene er selv sagt et åpent spørsmål. Anbudsfasen for stålverkene vil pågå utover høsten. Alle store norske stålverksteder har kompetanse til å levere stålklassen til Askøybruhaugen, mener Wiik og Valen.

Kablene, derimot, må kjøpes fra utlandet. Anbudsforespørsel sendes til de aktuelle leverandører. Grunnlaget for dette er klart til påske. Innan 1. desember i år vil det etter planen foreligge kontrakter for levering av både stål og kabler. Kabelmonteringen skal etter framdriftsplanen starte 1. september 1991, mens montering av stålklassen starter i mars året etter.

Nyttig erfaringssgrunnlag

En vesentlig del av arbeidet som prosjektgruppen står foran blir et samspill med private entreprenører. Bakgrunnen fra slike prosjekter i privat regi skulle gi de beste forutsetninger for et godt resultat. Asbjørn Valen er opptatt av betydningen av klare retningslinjer og avtaler for anbudsarbeidene. Det er viktig at prosjekteringen er korrekt fra starten av, slik at vi kan bruke krefte på samarbeid istedenfor krangel om pengeforbruk.

Valen og Wiik understrekker forøvrig begge de store dimensjonene over prosjektet. Små justeringer kan gi betydelig kostnadsbesparelser.

ledd i avdelingen. Særlig kan nevnes oppsynsopplæringen, som blant annet inneholder oppdatering i arbeidsledelse, økonomi, produksjonsplanlegging og kvalitetsstyring.

Innen vedlikeholdsdriften blir formenn kurset i hvordan de skal kunne ivareta sine funksjoner, et kurs der også oppsynet vil være med.

Kursplanene til Vegvesenet er langt fra slutt med dette. Listen over aktuelle tilbud er fyldig og innholdsrik. Vegdirektoratet har lansert handlingsplan for likestilling i Statens vegvesen, med målsetting om å øke kvinneandelen i mannsdominerte stillinger. De vil neppe bli arbeidsledige det første året, de som skal gripe fatt i denne materien. Kursinnholdet kan være tiltak for utjevning i mannsdominerte områder, som vegarbeider, oppsyn og ledertilinger. Mannsdominert ledelse i arbeidsområder med kvinnedominans er et annet tema som skal settes under luppen. Generelle «kast deg fram på»-kurs for kvinner vil bli igangsatt, med sikte på å bedre lederekrutteringen i Statens vegvesen.

- De ledere vi har kan vel også ha behov for litt opplæring inniblant?

- Vi har intensjoner om å få til et meget omfattende program for ledereopplæring i Statens vegvesen Hordaland. Vi tar mål av oss til å tilby et kursopplegg for alle med lederfunksjoner, med vekt på målstyring og resultatrettet ledelse.

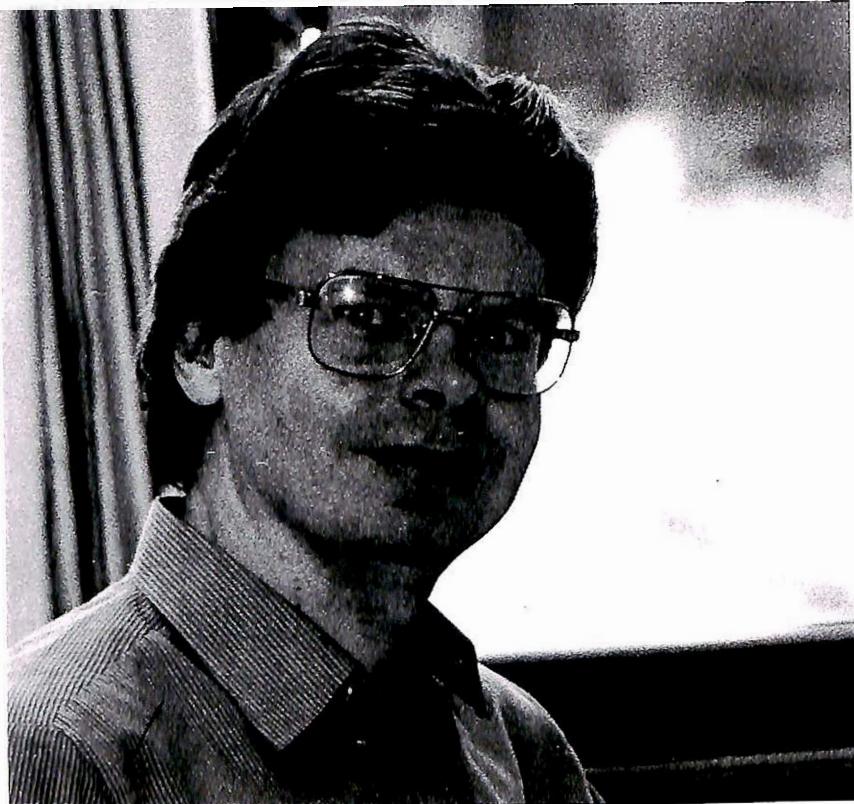
- Dette med innføring av målstyring har forøvrig stor betydning for vår opplæringsvirksomhet. Først når virksomhetsplanlegging ut fra dette prinsippet er innført kan vi få en opplæringsvirksomhet som helt og fullt er tilpasset våre mål og arbeidsoppgaver.

- Til selve ledereopplæringen har vi tenkt å hente hjelp utenfra. Vi har søkt om økonomisk støtte til dette programmet fra Vegdirektoratet og Forbruker- og Administrasjonsdepartementet.

Også en del av det øvrige opplæringsprogrammet er basert på økonomisk medvirkning fra andre organer.

Men uansett pengestrømmen kan jeg love en høy aktivitet på opplæringsiden i 1989, slutter Nordbotn.

ASKØYBRUA:



Klarsignal i Olsvik avgjør byggestarten

Bergen bystyre godkjenning av reguleringsplanen for ytre del av vestre innfartsåre er avgjørende for startssignalet på driving av Olsviktunnelen, og dermed starten på anleggsvirksomheten for Askøybrua. Tunnelen er nødvendig for å få anleggsveg fram til brufestet på bysiden. Vi håper snart å se slutten på 10 års planbehandling for Askøybru-prosjektet, sier Sindre Lillebø til Veg i Vest.

Av Geir Brekke

Askøybrua har allerede fått en lang historie, siden Venstre-interpellasjonen i Askøy kommunestyre for 30 år siden. Bruselskapet ble dannet i 1974. Hovedplanen for bruprosjektet ble fremlagt i 1979, og Bergen kommune ga seg god tid med behandlingen. Kortere fergesamband og diskusjoner om seilingshøyve var aktuelle spørsmål, fram til bystyrets velsignelse i 1985.

Vegdirektoratet vurderte og forkastet en løsning med undersjøisk tunnel, og sluttet seg i 1986 til hovedplanen for hengebru over Byfjorden.

Den 9. desember 1987 fattet Stortingset det historiske vedtak om godkjenning av prosjektet, som selv sagt drukner i der parlamentariske maktspill om statsbudsjettet for etterfølgende år.

Overingeniør Sindre Lillebø har arbeidet med planene for Askøybrua og vestre innfartsåre i mange år.

Fullfinansiering for innfartsåren gjenstår

Det siste året har behandlingen av reguleringsplaner for tilførselsveger på begge sider av fjorden pågått. Bergen kommune har satt som krav at tunnlene gjennom Damsgårdsfjellet og Lyderhorn skal stå ferdige til trafikken slippes løs over Askøybrua i 1993. Vegvesenet viser til at vegen ikke er fullt tjenlig før det er ferdig 4-felts veg mellom Liavatnet og Damsgårdsfjellet. Det gjenstår i dag 148 mill. kr. før dette er finansiert. Da inkluderer vi 60 mill. i overføring fra Askøybrua A/S, sier Sindre Lillebø.

Drikkevannsproblemer

Det er planlagt ny 4-feltsveg fra Storvatn mot Gravdal, som blant annet vil gå i fylling i Liavatnet. Fyllingen vil bli omrent dobbel så stor som Sjølinjen i Nordåsvatnet. Liavatnet er drikkevannskilde i dag, og Bergen kommune har satt en pris på 10 mill. kr. for å finne en erstatningsløsning. Det er meningen å plassere overskuddsmasse fra Olsviktunnelen i Liavatnet, der den planlagte 4-feltsvegen skal komme. Dersom det ikke blir en avtale med kommunen om dette må Vegvesenet foreta en mellomlagring av tunnelmassen, som beløper seg til rundt 5 mill. kr, opplyser Lillebø.

Skjermer boligområdene

Når Vegvesenet har valgt å starte anleggssarbeidet på bysiden med å drive Olsviktunnelen, er dette for å skaffe

INFOMASJON

- olje i maskineriet

Av Svein-Erik Fjeld

«Alle snakker om veret, men ingen gjer noko med det», lyder eit gammalt ord. Sameleis kunne ein seie at «alle snakkar om kor viktig informasjon er, men nesten ingen gjer noko med det». Med andre ord - ingen er ueinig i at informasjonsverksemd er svært viktig og nødvendig, men når det kjem til det praktiske informasjonsarbeidet, er det heller få som tar initiativ - og held på det.

Måldokumentet «grunnlag og hovedmål for Statens vegvesen» (1986) gjer det klart at informasjonsarbeid skal vere ein vesentlig del av verksemda vår. Føremålet med slikt arbeid er alt i alt å skape gode interne arbeidsforhold og å sikre god kontakt med samfunnet ellers. Store og små informasjonstiltak bør altså bidra til å løyse Vegvesenet sine mange ulike oppgåver.

«Informasjon som virkemiddel i løsning av vegvesenets oppgaver er ikke tilstrekkelig utnyttet», skreiv avdelingsdirektør i Vegdirektoratet Kaare Flaate i bladet Samferdsel nr. 5, 1986.

Kvifor er det slik? Noko av svaret ligg i at vi alle skal vere informatørar, kvar på vårt arbeidsområde: «Ansvarer for informasjon hører sammen med det øvrige ansvaret for en sak eller et saksområde» (Vegdirektøren 1982). Fordi mange ofte arbeider med ei og

same sak, gjer denne - etter mi meining - fornuftige ansvarsfordelinga det lett for mange å nedprioritere informasjonsarbeidet. «Denne saka skulle vi så absolutt ha informert om. Håpar nokon andre gjer det. Eg har ikkje tid nett no», er eit vanlig omkved. Og så blir det heile gjerne gløymt etter nokre få dagar, og ein kan sitje att med ei kjensle av at den aktuelle saka ikkje blei så godt behandla som ønskjelig.

For mange er informasjonsverksemd eit udefinert og komplisert, kanskje også noko mystisk, fagområde. Overdriven respekt for det store og ukjende «informasjonssluket» hindrar mange i å løyse sjølv enkle informasjonsoppgåver.

Vegetaten har mykje å vinne på å bevisstgjøre medarbeidarane sine om den soleklare retten og plikten dei har til å informere innanfor sine arbeidsområde.

Vi er altså alle informatørar - i alle fall på papiret. Men det er klart at informasjonsmedarbeidarane har eit særleg ansvar for at informasjonsstraumane går til og frå som dei skal. Dei informasjonsansvarlige skal ha ein initierande, rettleiande og tilretteleggjande funksjon. Dei kan altså ta initiativ til ulike tiltak. Dei skal dessutan fungere som faglige rådgjevarar og vere med å planlegge informasjonstiltak. Til sist skal dei syte for at informasjonen når fram dit den skal på ein effektiv måte og i ei føremålstenlig form.

Informasjonstenesta ved Statens vegvesen Hordaland har laga ein informasjonsplan for 1989. Denne planen rommar dei viktigaste informasjonsoppgåvene i dette året. Det er å vone at det avdelingsvise arbeidet med

denne årsplanen har tvinga fram ei sterkare forståing for at informasjon bør vere eit viktig element i vegetaten si strategiske og operative planlegging. Det blir stadig viktigare å sjå på informasjon som ein ressurs som kan sidestillast med kapital og personell. Arbeidet med å leggje informasjonsplanar basert på mål, strategi, planar og budsjett vil kunne gjere informasjonsverksemda til ein meir aktiv styrings reiskap enn før.

Medviten bruk av informasjon blir ei stadig viktigare oppgåve for vegetaten - ikkje minst fordi det er mykje som tyder på at det blir stadig vanskeligare å planlegge og byggje vegar. Einskildprosjekt blir ikkje sjeldan møtt med kunnskapsrik og breitt organisert motstand. Dessutan - den informasjonsflaumen som det moderne samfunnet daglig byr på, gjer at Vegvesenet si informasjonsverksemd kontinuerlig må utviklast m.a. for å kunne hevde seg i konkurransen om folks merksemd.

Det er all grunn til å forsøke å dyrke fram ein informasjonskultur, som gjer Statens vegvesen Hordaland i stand til å takle både motbor og medvind med effektive informasjonstiltak tufta på åpent spel, kunnskapar, fakta. Den nyskipa informasjonsgruppa - samansett av vegsjeften, informasjonskonsulentane og fire andre særleg informasjonsorienterte personar - vil kunne bidra til ei slik utvikling.

Men - og det er eit viktig men! - det er viktig å minne kvarandre om at informasjon ikkje kan løyse alle problem. Informasjon kan berre løyse problem som skuldast mangel på informasjon.

seg en anleggsveg som sparer boligområdene for anleggstrafikk. Arbeidet med tunnelen ventes å ta et halvt år. Det er en forutsetning at det oppnås minnelig grunnavståing.

Senere i år vil så tunneldrivingen

i Damsgårdsfjellet begynne. Parsellen omfatter også nye vegkryss både på Gravdal- og Gyldenprissiden. Begge løp av den 2,3 km lange Damsgårds-fjell-tunnelen vil stå ferdig i 1992/93.

Total lengde på Askøybru-parsellen

er 8,1 km, som inkluderer 4,5 km ny veg på Askøy og 2,5 km veg på bysiden, fram til vestre innfartsåre.

Parsellene Storavatn-Gravdalsvatn og Gravdalsvatn-Nygårdstangen er begge på 4,5 km.

Lastebilen er ute av kurs, på veg ut i grusen ved siden av veggbanen.

Av Geir Brekke og Erling Grønsdal (foto).

Treng Vegvesenet sine eigne vedlikehaldssjåførar opplæring i glattkøyring? Røynde karar som er vande med å strø spegl-glatte vegar, kven er betre enn dei til å halda styr på bilane under vanskelege vintertilhøve? Spørsmåla var fleire då Veg i Vest møtte opp under ein kursdag som biltilsynet på Voss skipa til for 14 av sjåførane i R 3. Det viste seg at sjølv dei beste kan ha stor nytte av verkeleg å få prøva lastebilen skikkeleg opp mot grenselandet mellom flaks og katastrofe. Deltakarar vi har snakka med er iallfall glade for at dei har fått høve til å vera med på dette.

Kursopplegget gjekk ut på at sjåførane skulle få køyra mest mogleg, og få prøvd seg skikkeleg. Etter ei kort innleiing vart øvingane demonstrerte ute på bana. Sidan fekk sjåførane prøva seg sjølve.

Skeiseføre

Øvingane var rett strekk, med nauð-brems og kurkskorrigering. Vidare køyi sving, med nauðbrems og heving av skrens.



Vedlikehaldet på glattkøyringeskurs



Stasjonssjef Halvor A. Heldal ved Biltilsynet leiar glattkøyringeskurset på Voss.

Tilhøva egna seg betre for skeiseløp enn bilkøyring den vinterdagen dei 14 utvalde tok oppstilling langs bana på Bjørke. Kor glatt det eigentleg var fekk

ein eit talande prov på då biltilsynet sine folk tok til å demonstrera. Ved sakte fart, 35 km/t, greidde sjåfören ein unnamanøver på isen. Det gjekk såvidt då farten var auka til 40 km/t. Men då bilen kom køyrande i 50 km/t var det ingen sjanse til å greia svingen. Bilen sklei rett fram, med ei bremselengde på 80 meter. Det skal ikkje store fantasien til å tenkja seg kva som ville skje under slike tilhøve på landevegen.

Trenings i grenselandet

Demonstrasjonen ga vel kanhende ein liten støkk i tilskodarane. Det var iallfall svært forsiktig køyring å sjå då deltagarane sjølve skulle prøva seg etterpå. Stasjonssjef Halvor A. Heldal måtte påtala at farten var for låg.

- Det er viktig at sjåførane får prøvd den bilen dei køyrer med til dagleg. Då kjem dei opp i den farten der det kan oppstå kritiske situasjoner. Glatt vegbane kan koma brått og

uventa, medan du held marsjfart på godt vinterføre. Det er i slike situasjoner du vil ha nytte av trening ein har fått med bilen på glattkøyringssbana, seier Heldal.

- Her får du verkeleg røynsle for kva som kan skje med bilen når grensa for kontrollert manøvrering blir overskriden. Når bilen står på tvers i vegbana, eller sklir ut på grusen ved siden av treningsbana, då veit du med deg sjølv at grensa er nådd, og at farten har vore for stor etter tilhøva.

Får du prøvd deg gjentatte gongar på dette, har du eit betre grunnlag enn før til å møta vanskelege situasjoner ute i den daglege rutine på våre vintervegar.

Ulike reaksjonar frå bil til bil
Alle bilane som var i sving på Bjørke denne råkalde vinterdagen var skodde med godkjende piggdekk. Både lastebilar og varebilar var i aksjon. Deltakrar som kom til Bjørke i eigen privatbil, fekk høve til å prøva desse og på glattkøyringssbana.

Såleis fekk dei prov for at dei ulike bilene oppfører seg forskjellig på glatten. Det er sjølv sagt enklare å halda kontrollen over den lette personbilen enn over dei største lastebilane.

Varsam med bremsene

Kva for feil var det så dei gjorde, dei

14 sjåførane som var i aksjon? For feil gjorde dei, uansett fartstid på glatte vegar i Voss, Eksingedalen eller Hardanger.

Han hadde i allfall eit galt utgangspunkt han som ville vinna kontroll over bilen med å slå inn eit lågare gear. Elles er det bruk av bremsene som oftast avgjer om du greier å meistra svingen, eller om du hamnar på skogstur, eller det som verre er.

Er farten for stor, må ein bremsa så lenge som råd, sleppa bremsa og styra unna hindringar med rullande hjul. Låste hjul styrer ikkje.

I sving må ein berre halda foten fra bremsa, og styra med kopling inne.

Betre sjåførar

Etterkvart som kursdeltakarane vågde å gje på fart ved innkøyring til glattsona, fekk dei prøvd seg på realistiske øvingar med Vegvesenet sine bilar. Både på unnamanøver på rett strekning, og gjennom kurve.

Kurset gjekk over to dagar, med til saman 26 sjåførar frå R 3.

Røynslene frå kursdagane for vedlikehaldssjåførane var svært gode. Vonleg vil Vegvesenet sine sjåførar vera endå betre budde enn før når dei skal ut i teneste på glatt føre.

Kursa på Voss er dei første der Vegvesenet sine sjåførar er på glattisen. Kanhende ein ide å ta tak i for andre delar av fylket og?



Lastebil ute av kontroll på glattkøyringssbana.

Biltilsynsbrev frå Alicante

Veg i Vest har fått reisebrev frå Gunnar Gåssand i biltilsynet, som har hatt permisjon frå Spelhaugen gjennom mørketida, og oppretta ein mellombels stasjon i Alfaz del Pi på Alicante-kysten i Spania.

Av omsyn til alle heimevrande hoppar vi over dei innleiande merknadene om temperaturtilhøve og prisnivå, og går rett på den strengt faglege delen av brevet.

Når det gjeld køyring på vegane her nede, så er det ein fornøyelse å ta seg fram på ukjende vegar. Trafikken er til dels tett og farten stor, 100 km/t på open landeveg. Sjølv sagt finn ein dei same problema som heime, med stygge forbikøyringar og for liten avstand mellom bilane. Men skilting og oppmerking er god, og ikkje minst - logisk og forståelig.

Forbikøyringstilbod er ikkje berre merka med heil midtline, men i tillegg er det skilt på både sider av vegen. Du er ikkje i tvil!

Før vegkryss, også på hovudvegar, vert fartsgrensa sett ned til 60 km/t, sjølv med «full stopp» - skilt på kryssande veg. Og manglande respekt for «full stopp» kostar 20.000 pesetas (1100-1200 kr.), og det må gjerast opp på plassen.

I tillegg til skilt for farleg sving, kan farten verta sett ned til 50 km/t med forbodskilt, og skilt for tilrådd fart er det mange av. Likevel opplever me det ikkje som ein «skilt-skog», og har ingen problem med å finna fram. Sanneleg trur eg me har mykje å læra heime på dette området.

Men korleis enn alt er, me har det bra, og har ikkje tenkt å gjera spanjolar av oss for godt. Så i mars er me på plass igjen, vonleg godt utkvilde og i fin form.

Sender dei beste ønskje om eit godt nytt år til alle i biltilsynet og på vegkontoret, og elles alle lesarane av bladet.

Alfaz del Pi

Berit og Gunnar Gåssand

Vi er klar for miljøkontroll

Av Geir Brekke

- I biltilsynet stiller vi oss positiv til å ta på oss gjennomføringen av miljøkontroll på kjøretøyer. Innføringen av katalysator på personbiler reiser nye kontrolloppgaver. Miljøkontroll inngår allerede som en del av den rutinemessige kjøretøykontrollen ved biltilsynet, selv om det kreves nye typer utstyr til å drive ettersyn med katalysator, sier stasjonssjef Bjørn Tore Sætervik ved biltilsynet i Bergen.

- Betyr dette at biltilsynet og vegmyndighetene er på banen i arbeidet med å begrense luftforurensningene fra biltrafikken?

- Det er i allfall bebudet fra Vegdirektoratet at spørsmålet om miljøkontroll vil bli utredet i Norsk Veg- og Vegtrafikkplan, som snart skal legges fram for Stortinget.

Personlig mener jeg at dette er en oppgave biltilsynet bør prioritere i tiden framover.

Venter på avklaring

- De nye kravene til redusert avgass ble innført 1/1, men retningslinjene for det videre arbeid lar vente på seg?

- Det er grunn til å etterlyse en avklaring på myndighetenes holdning til miljøkontroll. Vi ser forskjellige utspill fra de ulike departement i denne saken. Samferdselsministeren har blant



- Også i biltilsynet er vi opptatt av bilen som kilde for luftforurensningen, sier stasjonssjef Bjørn Tore Sætervik.
(Foto: Sjøvoll)

annet sagt at det blir for dyrt å drive kontroll av katalysator.

Skal man oppnå resultater her kommer man ikke utenom kontroll. Dette kan inngå som en del av den kontrollvirksomheten som biltilsynet gjennomfører, mener Sætervik.

Ligger etter andre land

- Kan vi lære av erfaringer fra andre land?

- Jeg har deltatt i en delegasjonsreise til Vest-Tyskland der man innførte nye avgasskrav nærmest over natten, mens bevisstheten om forurensningens virkning på skogen slo igjennom for fullt. Tyskerne har innført rutinemessig miljøkontroll som en del av den vanlige tekniske kontroll av bilene. Sveits har årlig miljøkontroll av bilpar-

ken. Det svenske biltilsynet har også startet med kontroll av gassutslippet fra bilene.

Bare papirarbeid

- Og i Norge skal vi selge ut alle nye biler uten katalysator før vi får gjennomført ordningen?

- Foreløpig går det på dispensasjoner. Papirarbeidet med å gi slik dispensasjon er dermed den eneste befatning biltilsynet har med de nye avgasskravene.

- Hvorfor kan man ikke bruke det gamle kontrollutstyret til biltilsynet?

- Det måler bare Co-gass. De nye kravene gir behov for en enda bedre registrering av utslipper fra bilmotoren. Ikke minst nitrogenksyder, sier Sætervik.

TRAFIKKVEKST FOR FERJENE:



Steinestø-Knarvik hadde også ifor den sterkaste trafikkveksten av sambanda i Hordaland, med ein auke på heile 77.000 bilar.

Nær halve auken kom på «Kyststamvegen»

Av Bjørg Hestdal og
Erling Grønsdal (foto)

Trafikktala for 1988 for ferjeselskapa i Hordaland viser at det vart frakta nær 6.240.000 bilar med ferjene i fylket vårt.

Dette er en auke på nær 340.000 bilar eller 5,7 % i høve til trafikken i 1987.

Av den totale trafikkaugen kom heile 43,3 % på dei tre ferjesambanda på rv. 14, eller «Kyststamvegen».

Trafikkaugen på desse tre fordelte seg med ca. 77.000 bilar på Steinestø-Knarvik, ca. 41.000 bilar på Skjersholmane-Valevåg og ca. 29.000 bilar på Hallbjørn-Sandvikvåg.

Trafikken over Bruravik-Brimnes auka med 4,6 % frå 1987 til 1988, auken utgjorde 4,2 % av auken på fylkesbasis.

Av trafikktala ser vi at også for dette året er det trafikken nord/sør som

aukar mest, når vi samanliknar dei ytre og indre delar av fylket.

Det er og størst vekst i bynære/tettstadssamband, sjølv om vi har ein del mindre samband som har svært høg prosentvis vekst.

Her peikar ferjesambandet Fedje-Rossnes-Hoplandssjøen seg ut med ein vekst på 37 % i høve til 1987. Den store auken her kom i første rekkje på strekninga mellom Rossnes og Hoplandssjøen, men også trafikken til og frå Fedje viste ein relativt stor vekst i 1988.

Produksjonen er stadig økende ved lønnsavdelingen til Statens vegvesen Hordaland.

Hva produserer de der da? er kanskje et spørsmål enkelte ville stille i den forbindelse.

La oss derfor slå fast at det hver måned behandles ca. 4000 forskjellige tallrapporter, som hver for seg er av vital betydning, enten for den enkelte medarbeiders økonomiske velvære, eller for den regnskapsmessige orden ute i driften. De 12 medarbeiderne ved lønnsavdelingen registrerer en økende arbeidsmengde, i takt med at regelverket reiser nye krav, arbeidstidsordninger varierer fra anlegg til anlegg, og aktiviteter pågår også utenfor fylkets grenser.

Lønnsavdelingen produserer 4000 tallrapporter i måneden

Av Geir Brekke (tekst og foto)

- Vi må stadig foreta improvisasjoner for å løse nye oppgaver som dukker opp. Vi ser positivt på at det på denne måten blir behov for nye rutiner. Det er et tegn på at etaten gjennomgår stadig fornyelse, sier konsulent Tove Klausen, leder for lønnsavdelingen.

Hun har ledet avdelingen siden august i fjor, men har arbeidet i Statens vegvesen Hordaland siden 1970, mesteparten av tiden ved lønnsavdelingen.

Sentrale pålegg

- Er det vanskelig å beholde oversikten, med de mengder av ulike oppgjørsskjema som florerer i etaten nå?

- Det blir mye papir etterhvert. Man burde av og til ta seg tid til å vurdere om vi kunne rasjonalisere vekk noe av skjernaveldet. Men vi er underlagt sentrale pålegg og et felles regelverk for Statens vegvesen. Statistikkføring skal også gjennomføres. Alt dette fører til at vi må være påpasselige med å kontrollere at rapporter og taloversikter føres korrekt. Det som ansatte ute i organisasjonen gjerne oppfatter som bagateller, kan være helt vesentlig nøkkelinformasjon for vårt arbeid.

- Ligger det et problem her?

- Vi er avhengig av god kommunikasjon med medarbeiderne ute i etaten

for at vi skal være effektive. Kontaktbehovet er stort mot oppsynsmenn og ingeniører, som sitter med den løpende ledelse av driftsoppgaver ute. Det hender ofte at vi har behov for telefonisk oppfølging av de innsendte rapportene. Med det tidspress vi har når våre frister for regnskapsføring og lønnsregistrering nærmer seg, kan vi ikke bruke mye arbeidstid på å oppnå kontakt. En så enkel sak som en telefonvarer ute på de arbeidsplassene der det mangler kontorpersonale, ville være en stor lette i dette kontaktarbeidet.

Da ville vi kanskje spare en del av de klager som vil oppstå når vi må foreta tallføringer eller korrigeringer uten å få konferert med de ansvarlige på forhånd.

Bli kjent med etaten

- Kjenner de ansatte godt nok til lønnsavdelingens rutiner?

- Vi sitter i en nøkkelfunksjon for alle ansatte som er interessert i sin egen lønn og godtgjørelse. Og det er de aller fleste. Henvendelser med spørsmål og problemer strømmer på, og de løses etterhvert. Vi er et serviceorgan for alle ansatte, og kunnskaper om våre gjøremål går på denne måten ut til en del av de ansatte.

Det er verre med alle de kontakter vi er avhengig av ute i driften. Tidligere var det slik at nøkkelpersoner i driften fikk besøke lønningskontoret som den del av etatsopplæringen. I fjor fikk

vi f.eks. mange nye oppsynsmenn, uten at disse har fått anledning til bli kjent med oss før de ble kastet ut i hverdagen på sine respektive anlegg. Dette fører ofte til misforståelser og merarbeid. Det lønner seg derfor å bruke litt tid på en slik innføring i viktige økonomi-rutiner for etaten.

Viktig med jevn produksjon

- Hvordan står det til med produksjonsflyten?

- Det kan alltid bli bedre. Vi tilstreber en jevn fordeling av arbeidsoppgavene. Men frister må overholdes om ikke systemet skal briste. Hovedlønnsutbetalingen den 12. i hver måned bygger på at lister med overtid, skyssregninger m.m. må være innlevert den 16. i måneden før. Vi bruker ca. 10 hektiske arbeidsdager på å gjøre ferdig disse registreringene, for at utbetaling skal skje på førstkommande lønningsdag.

Men det forutsetter at vi kan komme i gang med arbeidet like etter den 15. dagen i hver måned. Så får vi heller ta oss av etternølerne når de måtte innfinne seg noen dager senere.

Vi prøver å ordne det slik at de ansatte får de pengene de skal ha ved hver utbetaling. Er det tvilstilfeller blir vi likevel nødt til å legge det til side, og komme tilbake til det ved neste løning, sier Klausen.

Lønnsavdelingen har forøvrig også ansvar for sykepenger og egenmeldinger.



For å få god flyt i arbeidet er vi avhengige av at de ansatte holder innleveringsfristene for skyss og overtidslist, sier leder for lønnsavdelingen, Tove Klausen.

En oversikt over trafikkulykken i Hordaland siste år viser ikke de store endringer i ulykkesmønsteret. Det har vært en økning i antall drepte og skadde fra 1987 til 1988. Selv om bussulykken i Måbødalen holdes utenfor er det tale om en økning på ca. 30. Ser man på politirapporterte personskadeulykker ligger tallet omtrent på samme nivå som for 1987, mens det er en merkbar nedgang fra gjennomsnittstallet for perioden 1984-87 til 1988.



Mellan 60 og 70 prosent av trafikkulykkene i fylket utenom Bergen er møte- og utforkjøringsulykker.

Dystre ulykkestall – enkelte lyspunkter

- Hvilke endringer er det verd å registrere ved en nærmere analyse av tallene, seksjonsleder Arne Eltvik i trafikkseksjonen?

- Vi kan notere en nedgang på 40 prosent antall ulykker blant motorsyklistene fra perioden 84-87 til 1988. Gruppens andel av det totale ulykkesbildet i fylket har gått tilbake fra 9 til 5 prosent.

- Kan det sies noe om årsaken?

- Dagens motorsykler er kostbare i anskaffelse. Kanskje har de økonomiske nedgangstider ført til at vi har fått forholdsvis færre ferske motorsyklistere ut på vegen.

- Hvordan er samarbeidet på vegkontoret?

- Vi har løpende samarbeid med vernetjenesten når det gjelder lønnsørspørsmål som berøres av arbeidsmiljøloven. Det samme gjelder personalkontoret og vurdering av avtaleverket i konkrete lønssaker. Den utvikling av personaldatasystem som nå er i gang på vegkontoret er vi også opptatt av. Vi regner med at vi blir gjort delaktig i dette opplegget, slik at vi unngår at det gjøres dobbeltarbeid, sier Tove Klausen til slutt.

Vanskelige svinger

- Hvilke hovedtrekk ser du i ulykkesituasjonen?

- Det er stadig forskjell i karakteren på trafikkulykkene i Bergen og resten av fylket. I Hordaland utenom Bergen har det i flere år vært et tyngdepunkt av ulykker i gruppen møte- og utforkjøringsulykker. Disse utgjør mellom 60 og 70 prosent av ulykkene.

Av denne ulykkesgruppen utgjør 40 prosent ulykker i kurver. Problemet oppstår gjerne i svinger der kurvaturen har store avvik i forhold til forrige sving. Med andre ord svinger som kommer overraskende på trafikanten. Vi analyserer vegnettet for å finne disse kurvene, der hastigheten må reduseres, og det er vanskelig å se det videre forløpet av vegen. Disse kurvene blir da skiltet, enten med retningsmarkering, bakgrunnsmarkering eller anbefalt fart. Til nå er 70 prosent av riksvegen analysert, og 45 prosent ferdig skiltet.

Tiltak i Bergen

- Hva er typisk for trafikkulykkene i Bergen?

- De dominerende ulykkestypene i Bergen er kryssulykker, fotgjengerulyk-

ker og møte- og utforkjøringsulykker. Det som er spesielt for Bergen er at ca. 40 prosent av ulykkene skjer i omlag 150 punkter langs vegene. Dette gjør at det kan oppnås god effekt ved å analysere ulykkene på disse stedene.

- Vi prøver da å finne fellestrekks ved ulykkene, og utbedre slik at muligheten for trafikantene til å gjøre feil reduseres. Tiltakene kan være refuger, fotgjengergjerder, endret skilting eller større ombygging, til f.eks. rundkjøring eller signalregulering.

Trafikkmengden setter grenser

- Bidrar selve vegutbygningen til bedre trafikksikkerhet?

- Utbygging av hovedveger i Bergen vil bidra til færre ulykker, ved at vi får overført trafikk til nye og sikrere veier.

- Hvor langt kan vi komme i trafikksikkerhetsarbeidet i en by som Bergen?

- På grunn av stor trafikk i Bergen vil vi ikke klare å få bort alle ulykkespunktene. Men vi kan redusere antall ulykker i punktene. Antall ulykkespunkt i Bergen vil være omlag 100-120, tror Arne Eltvik.

Avslutningsvis trekker han fram bilførere og passasjerer som den trafikantgruppen som har den største andelen av drepte og skadde. Tilsammen utgjør disse over 70 prosent for hele fylket, og 65 prosent for Bergen. Denne andelen har økt de siste årene, sier Eltvik.

KAMPEN MOT VINTEREN:

Brøytebilsjåfør Anders Isberg må ut for å skrapa is av frontruta og viskarane. Namnet står godt til jobben på Hardangervidda.

Han har køyrd vegen før, Anders Isberg. Det merkast, der vi susar austover på riksveg 7 mot Dyranut. Sikta er periodevis lik null. Kulingen piskar turrsnøen rett i frontruta, så vi stundom må gjera full stogg for å skrapa vekk isjuklar på viskarane. Du skimtar såvidt vegstikkene på kvar side, og får ei aning av kvarhen vegen går framfor deg. Isbergen køyrrer like roleg som om det skulle vera ein søndagstur langs Sørfjorden i mai. Farten er tidvis opp i 55 km/t, medan plogen feier vekk snøfonna, som dekkjer halve vegbana på den mest utsette delen av hovudåra mellom Eidfjord og Hallingdal.



Med brøytebil i null sikt

Av Geir Brekke og Erling Grønsdal (foto)

På vegen oppover frå brøytestasjonen på Leiro kjem snøfresaren oss i møte. Han har vore runden inn til Tråastølen. I løpet av nokre minutt har snøføyka tetta vegen til att bak freisen. Konklusjonen til båe er klinkande klar. I dag blir det ikkje råd å halda vegen open. vindstyrken er stigande og meldingane lyder på meir nordvest, den retninga som riv hardast på denne delen av vidda.

Ingen ventar på Leiro

Ved bommen på Leiro er det roleg. Ingen trafikantar har teke seg opp Må-

boden i dag. Veromslaget kom om natta. Via vaktcentralen i Fyllingsdalen gjekk det tidleg ut melding i morgonsendingane både på P1 og P2 at vidda er stengd. Heller ikkje køyretøy over 7,5 tonn har satsa på vidda i dag, trass i at det i år er sett i verk eigne kolonner for desse, avdi dei er betre rusta til å greia seg under ein eventuell stogg inne på fjellet.

Trafikken går om Haukeli eller Aurland. Det har han gjort sidan 23. januar, då brøytemannskapa på vidda måtte gje opp kampen for denne vinteren.

Reine «sommaren»

ved bommen

Det er roleg på Leiro i dobbel tyding.

Veret er retteleg bra. Heilt andre vindtilhøve enn inne ved Dyranut. God sikt. Når du står slik ved bommen som fortel at vegen over fjellet er stengd, har du forståing for at somme trafikantar har problem med å skjøne alvoret i situasjonen. I 800 meters høgd ved Sysendammen kan ei forsering av vidda sjå enkel ut. Men på 1.246 meter ved Skiftesjøen, høgste punktet på denne fjellovergangen mellom aust og vest, er vertilhøva ganske annleis.

«Bli med og sjå sjølv»

- Det har vore mange diskusjonar med vegfarande som ikkje viltru oss når vi seier at dei ikkje kan koma seg over fjellet, fortel Anders Isberg. Stundom



Brøytbil i
dårleg sikt.
Vegstikkene i
bakkant av bilen
kan såvidt
skimtast i
snøføyka.

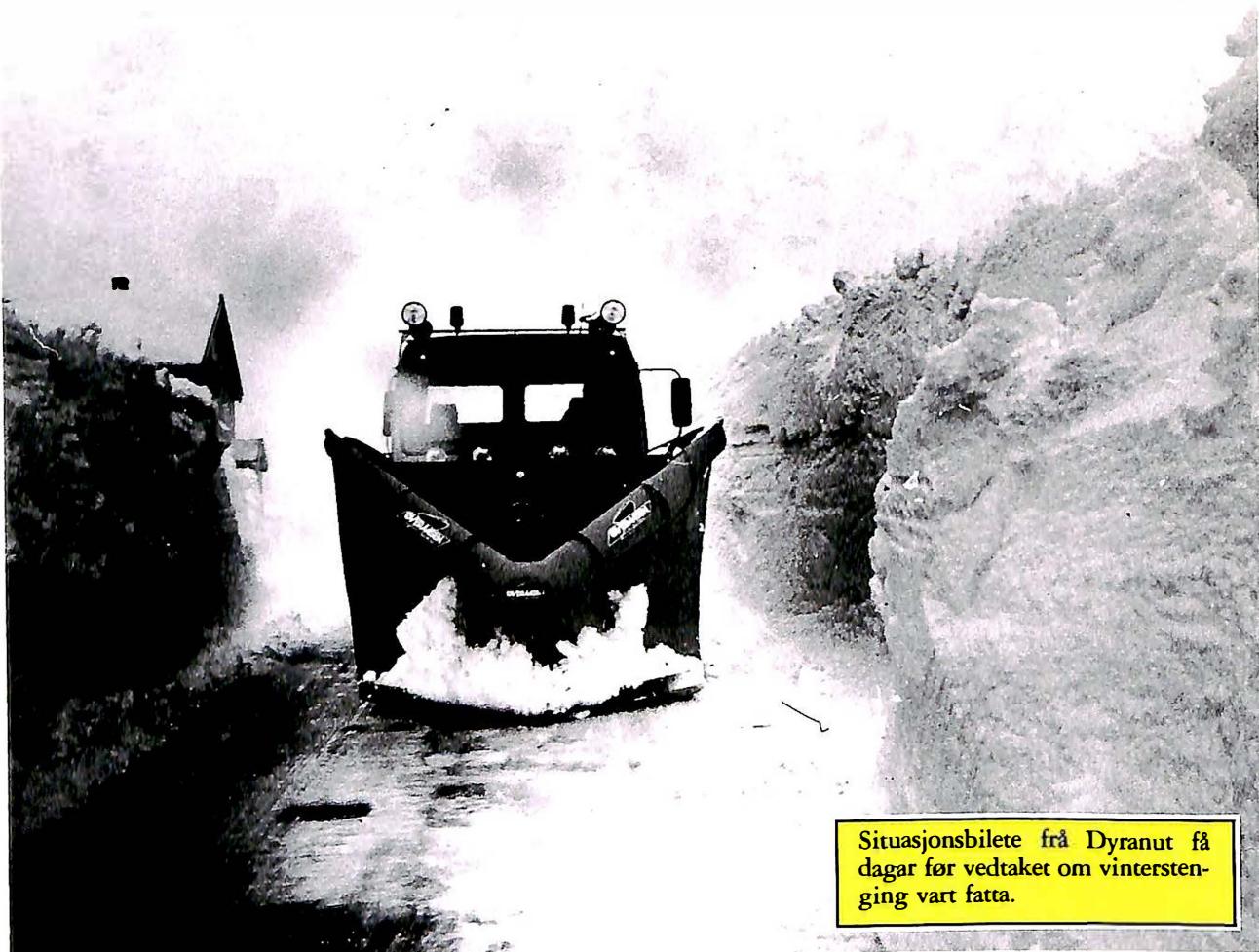
veit eg ikkje annan utveg enn at eg tek
dei mest hardnakka med meg i bilen
eit stykke innpå. Då spaknar dei atskil-
leg, og du hører ikkje eit pip neste
gong vi må stengja vegen.

- Har de vanskar med kolonnekøy-
ringa?

- Stort sett går det greit. Dei fleste
er vande med vanskelege køyretilhøve.
Men enkelte utlendingar som er dårlig
skodde, skapar ekstra arbeid for oss. I
samband med påske og vinterferie
aukar trafikken, og det vil alltid vera
fleire som har vanskar, dersom vertil-
høva gjer det naudsynt med kolonne-
køyring.

Dyranut
turisthytte ligg i
dvale når
vinteren herjar
som verst.





Situasjonsbilete frå Dyranut få dagar før vedtaket om vinterstenging vart fatta.

Ingen veg utanom stenging

Av Geir Brekke og Leiv Solberg (foto)

Vestavinden vann til slutt. Det vart ingen veg utanom stenging av riksveg 7 over Hardangervidda. Kraftig vind frå vest, i alle variantar frå sørvest til nordvestleg retning, er det verste vi kan få på vidda.

Temperaturtilhøva var dessutan slik over lengre tid at snøen vart for tung for reidskapen

vår, seier vegmeister Tor Røn-hovde i Odda til Veg i Vest.

Det var 23. januar at endeleg vedtak vart fatta om vinterstenging av vegen. Opning skjer 1. mai, om ikkje langvarig godver tidlegare på vårparten gjev grunnlag for noko anna.

120 kroner pr. bil

Økonomiske vurderingar var medverkande for avgjarda om å stenga vidda for vinteren. Fram til 23. januar var det brukt 1,7 mill. kr. i vintervedlike-

hald for denne vegstrekninga. 900.000 kr. av dette fell på Hordaland.

- Førre vinter var tilhøva langt bedre første delen av sesongen. Ein del stenging vart det likevel, vinteren sett under eitt. Nærare 38.000 køyretøy nytta vegen, og samla kostnad ved vinterdrifta på riksveg 7 vart 4,5 mill. kr. Det gjev ein brøytekostnad pr. bil på 120 kr.

- Det seier seg sjølv at denne kostnaden ville bli monaleg høgare denne vinteren, dersom ein skulle halda fram kampen mot naturkreftene.

- Skal vegen haldast open til midnatt kan vi like godt utføra nattskift, meiner oppsynsmann Hans G. Myklatun.

Av 173 transportørar som er spurd, er det 100 prosent oppslutnad om å endra opningstida på r.v. 7 over Hardangervidda til mellom 10 og 24. No skal vegen haldas open frå 08 til 22. så sant vertihøva ikkje gjer det naudsynt å stenga vegen for all trafikk. Eller ein rett og slett må stenga vegen for vinteren, slik det skjedde i år.



Brukarinteresser for endra opningstid på Hardangervidda

Av Geir Brekke og Erling Grønsdal (foto)

Spørsmålet om endring av opplegget vil bli vurdert av Statens vegvesen i Hordaland før neste vintersesong.

«Kan like godt halda nattope»
- Med noverande nattestenging frå kl. 22 er arbeidsdagen vår over kl. 24 om natta. Dersom vegen skal haldast open til midnatt vil ettermiddagsskiftet gå av kl. 02.00. Då kan vi like godt innföra nattope på vegen, seier oppsynsmann Hans G. Myklatun ved brøytestasjonen på Leiro til Veg i Vest.

- Nattope er vel ikkje nok til å pro-

klamera r.v. 7 som heilårsveg mellom aust og vest?

- Med nattskift kan vi halda ei betre rydding av vegen, og såleis få ei betre utnytting om vinteren. Vi trur at tredjeparten av kolonnene kan avløysast av fri ferdsel med brøyting nattestid.

- Men heilårsveg over vidda vil vi ikkje kunne tilby slik vegen ligg i dag. Riksveg 7 held i dag for låg standard til at det kan vera tale om ei kontinuerleg trafikkavvikling, seier Hans G. Myklatun.

Mange omsyn å ta

Skal opningstidene endrast over Hardangervidda vil dette få innverknad på

fleire tilhøve. Ikkje berre arbeidstida og skiftplanen for personalet. Det heile må samordnast med opplegget på Buskerud-sida. Ei omlegging av meldingsstenesta må vurderast. Butilhøva på Leiro må og løysast. I dag er det heller trangt på brøytestasjonen innunder Syssendammen. Vi har t.d. for liten plass for opphold og overnatting, samt manglande lagerkapasitet, seier oppsynsmann Myklatun.

Det er liten hjelpe i å halda vegen open fram mot midnatt om trafikantane vestanfrå likevel ikkje kjem seg fram til Leiro før etter at bommen er nede. I dag går siste ferje frå Bruravik kl. 23.30.

KAMPEN MOT VINTEREN:



Fresande duell på Vidda

Av Geir Brekke og Erling Grønsdal (foto)

Statens vegvesen Hordaland tok sist vinter i bruk ny snøfresar på Hardangervidda. Med ei motorkraft på 440 hk har maskina litt å gå på når Kong Vinter set inn for alvor.

Treng ein oppstivar

Trass i motorstyrken hender det at snøfresaren stoggar. Foringane på fresen er laga av etter måten tynt gods. Dei sprekk for ofte, noko som fører med seg at sikringar må skiftast. Desutan har vinkeldrevet blitt øydelagt 3 gongar på den nye snøfresaren, seier maskinkøyrar Finn Rønning, som ikkje berre har godord å seia om utstyret. Han meiner ei oppstiving av dei svake ledla bør vurderast.

Oppsynsmann Hans G. Myklatun seier til Veg i Vest at ønsket om ei for-

Som regel vinn Vegvesenet drakampen mellom naturkraftene og brøytemannskappa over Hardangervidda. Men innimellom skapar ver og vind slike vanskar for dei gulkleddde at det berre er å setja reidskapen på stallen, og venta på at det skal løya ein bit. Og denne vinteren tok altså naturkraftene til slutt over kommandoen. Rv 7 måtte stengast for vinteren.

sterking var fremja for leverandoren etter vinteren 1988. Trass i at dei hadde fresen til ettersyn i fjor, rauk han etter berre 3 vekkers drift.

Sikring mot havari

- Det skapar vanskar for oss når sikringa på snøfresaren ryk under drift inne på fjellet, seier oppsynsmann Eivind Svåsand ved Odda vegstasjon til Veg i Vest. Men vi skal hugsa at dette er ei sikring mot at større skader skal skje. Det er atskilleg verre dersom vi får eit motorhavari. Då kjem vi ingen veg, og skadane blir mykje større.

Bliar påkjenningsa for stor for fresen, vil sikringar ryka. Vi rår berre over dette materiellet på Hardangervidda. Kanhende ville vi ha greid oss betre med fleire maskinvariantar å velja mellom, etter korleis tilhøva er.

Uansett vil det vera grenser for kor mykje ein kan gjera når naturkraftene herjar på det verste. Ofte er det ikkje anna råd enn å venta på at veret roar seg, for så å opna så snart som råd, seier Svåsand.

Snøfresaren i aksjon i den lettaste delen av riksveg 7 på vestvidda.

Eit økonomisk spørsmål

- Detter er eit problem vi er fullt merksam på, seier maskinsjef Lars Kleppe. Det er eit spørsmål om vekta på maskina i høve til det som er funksjonelt, og det er eit spørsmål om økonomi. Den maskina vi no brukar, UVP 150, kostar kring 1 mill. kr. Eit alternativ kunne vera å kjøpa ein snøfresar til 3-4 mill. kr., med noko større kapasitet. Men vi vinn ikkje så mykje, viser erfaringar frå Nordland, som har ei slik stor maskin i drift. Det er tale om nokre timar kortare tid på å rydda vegen.

Så lenge det ikkje er vedteke at Rv. 7 over Hardangervidda skal vera heilårsveg, er det grenser for kor mykje ein kan bruka på vintervedlikehaldet på strekninga. Innkjøpet er difor grunna både på økonomiske omsyn og balansen mellom bruksnytte og styrke.

Stadig vidareutvikling

- Det er rett at vi har hatt vanskar med ein snøfresar på Hardangervidda, seier direktør Tor Øveraasen i Øveraasen Motorfabrikk på Gjøvik. Eg vil gjerne nemna at vi har tilsvarande utstyr i bruk på Saltfjellet, Strynefjellet og Haukelis, og det har stort sett gått svært bra.

Men tilhøva på vidda er ekstreme, og vi ser svært alvorleg på saka. Vi driv ei stadig vidareutvikling på produkta våre, og er avhengig av slike reaksjonar frå brukarane for å forbetra maskinene.

Kan forsterkast

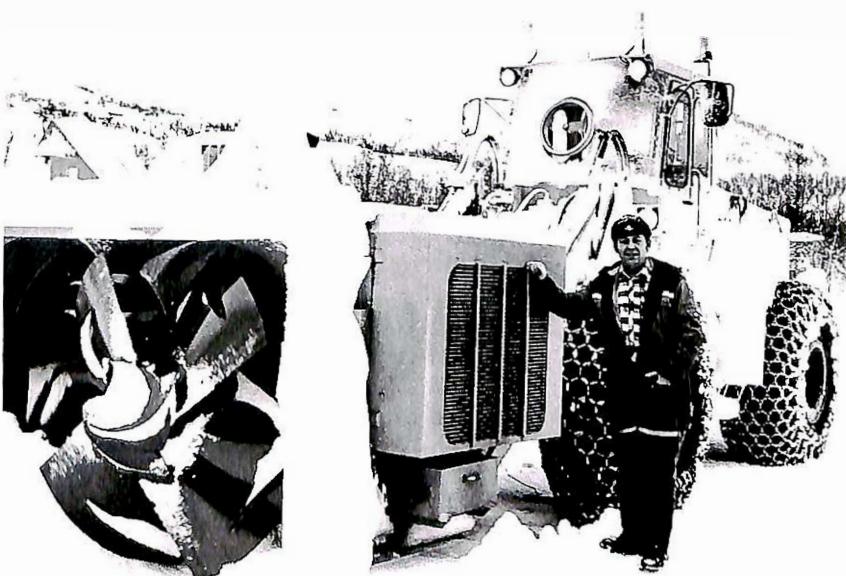
Snøfresarane har få driftstimar på årsbasis, og blir nyttar under ekstreme tilhøve. Motorleverandøren tillet ikkje at vi tek ut meir enn 85 prosent av maksimal effekt.

- Kva kan gjerast med problemet på vidda?

- Det er ikkje noko problem å forsterke maskina. Slike løysingar har vi gjennomført for snøfresarar som er leverte til det norske forsvarset. Også Island har kjøpt snøfresarar som er styrka på denne måten, seier Øveraasen.



Finn Rønning frå Odda køyer snøfresar på Hardangervidda, og er oppteken av at utstyret skal vera mest mogleg funksjonelt.



Brøytemannskapa på Hardangervidda vil ha ei forsterking av snøfresar for å sikra betre driftstilhøve, og kunna gje et betre «opningstilbod» enn denne vinteren.



47 prosent av kvinnene har auka mengda med trim.
(Arkivfoto: Erling Grønsdal.)

Auka medvet om gode levevaner

- Det er nærmast oppsikt-svekkjande at ein så stor del har fått auka medvet om den verdien levevanene har for helsa. Det same gjeld auka innsikt i det ansvar den einskilde har for si eiga helse.

Kommentarane er henta frå sluttrapporten om helseprofildøminga ved Statens vegvesen Hordaland. Heile 71 prosent av dei mennene som har svart, seier at dei har blitt meir medvetne om levevanane sin innverknad på helsa, medan tilsvarande tal for dei kvinnelege tilsette er 52%.

64 prosent av mennene har i løpet av helseprofilperioden fått auka forståing for eige ansvar for helsa, 47 prosent av kvinnene gjer det same.

Innsikta til den einskilde i medansvar for eige arbeidsmiljø har likeeins auka i den perioden prosjektet har gått føre seg. 32 prosent av mennene og 37 prosent av kvinnene stadfestar dette.

Færre har lagd om stilten

Har så auka medvet om problemet førd til endra livsstil? 40 prosent av mennene seier at dei har lagd om kosthaldet i løpet av prosjektpérioden, mot 32 prosent hos kvinnene. 24 prosent av karane har trappa opp mosjonsaktiviteten, medan 47 prosent av kvinnene har lagt meir trim inn i «programmet» sitt. Desse tala vert vurdert som positive.

Det er ikkje uventa at færre verkeleg har lagd om stilten, i høve til talet på dei som har fått auka medvet om at dette må til for å oppnå betre helse.

Innsikta kjem som første etappe. Konkret omlegging er andre steget i dette «løpet».

Auka arbeidslyst

Målsettinga med helseprofilundersøkinga er også at dei tilsette skal koma i betre fysisk form, noko som gjev auka arbeidslyst og lågare sjukefråvær.

Det er for tidleg å måla verknader av undersøkinga her. Det er likevel svært positivt at kring 15 prosent seier dei har fått auka arbeidslyst.

Det er 173 av 230 som har svart på spøreskjemaet om helse, kosthald og mosjon, ein svarprosent på 75.

Leiarmøtet i Statens vegvesen Hordaland har vedteke at helseprofiltiltaka skal førast vidare, helst med ei sterkare tilknyting til drifta. Til no har det vore tilsette i Spelhaugen, Rådal vegsentral og Hop vegstasjon som har teke del i prosjektet.



Forslaget om prestasjonslønn er både menneskefiendtlig og prisdrivende, mener Jan Dyrkolbotn.
(Foto: Erling Grønsdal)

Når vegarbeiderne i begynnelsen av 1970-årene gikk over til fast lønn, var det ut ifra den erfaring at akkordlønnen (les krangel og misnøye) la beslag på mer enn 30% av anleggsledelsens arbeidstid. Det er en kjent sak at vegarbeiderne i samme anledning la minst like mye energi for dagen.



Inn til beinet?

Det var dermed fastslått at akkordsystemet i realiteten kostet langt mer enn det smakte.

Det må derfor skyldes manglende erfaring eller ren uforstand, eventuelle motiv av tvilsom karakter, om noen ansvarlig person i Statens vegvesen Hordaland i året 1989 ønsker gjennomført eller utvidet bruk av en direkte menneskefiendtlig, kvalitetsferringende form for prestasjonslønn.

Rivalisering istedenfor resultater

En slik manipulasjon med tall og tid i et spill på menneskets dårligste egenskaper, har sjeldent ført til annet enn skjerpet rivalisering mellom arbeidslag og enkeltpersoner, istedet for resultater målt i vegmeter av god kvalitet.

Kort sagt: Akkord i tradisjonell betydning er et menneskefiendtlig, kvalitetsferringende, prisdrivende middel, og derfor en utbrukelig redskap for da-

gens resultat- og kvalitetsbevisste vegbyggere.

Bonus av produktivitetsvekst
Litt annerledes stiller saken seg om vi, i forbindelse med nytt styringssystem på maskinavdeling og verksted, kan legge grunnlag for en felles resultatbonus basert på prosentdel av en dokumentert produktivitetsvekst. Forutsetningen er her omlag samme produktions- og servicenivå som i dag, men til reduserte kostnader og rett pris. Forutsetningen er også at bonusordningen inkluderer ledelsen.

Stikkord i den anledning må bli: Mer vett - mindre svett, penger spart - penger tjent (uten at det må forstås der hen at vi nå har tenkt å premiere latskapen).

Sydentur som premie

Det vil i praksis blant annet si:

- Bonus av den prisdifferansen som

oppstår mellom reparasjon eller produksjon av deler og utstyr på eget verksted og det som må betales for samme varen levert over «disk».

- Bonus av reduserte kostnader som følge av justert service og serviceintervall på egen maskinpark.

- «Pott» på et visst kronebeløp som bonus for service og reparasjon uten reklamasjon.

- Bonus for systematisk registrering og taksering av påført skade på redskapen m.m.

Parolen må derfor bli: «Not faster, but smarter!»

PS: Foreslår en eventuell ekstra pengepremie, sydentur eller lignende til det lag eller den enkeltperson som i egenskap av «pådriver og jordmor» i løpet av året effektivt har plukket ned de fleste eller største prisdrivende faktorer.

Jan Dyrkolbotn



Utsiktene for bemannninga i drifta

Av driftssjef Jann B. Jansen

Vi er inne i ei tid der masse-media dagleg er prega av meldingar om konkursar, oppseingar, permitteringer og reduksjonar i arbeidslivet i Norge. Denne neagtive informasjonsstraumen verkar deprimerande på oss alle, og kvar og ein vil naturleg nok stilla spørsmålet til seg sjølv: Er eg trygg for å behalda arbeidet på min arbeidsplass?

I slike høve, med rask auke i talet på personar utan arbeid i samfunnet, er offentleg tilsette normalt beskytta i fyrste omgang. Dette heng i fyrste rekje saman med den offentlege budsjetteringa og tilsettingsvilkåra.

Varer samfunnsproblemane over tid, må ein rekna med at dei og vil få verknad for offentleg tilsette, som t.d. Vegvesenet, på alle plan i organisasjonen.

Problem i anlegg

Ved Statens vegvesen Hordaland har vi sokt å skaffa oss rom for fleksibilitet i drifta på førehand, for i større grad å kunna motstå slike situasjonar. Dette

er gjort ved hjelp av rasjonaliserings tiltak, som minimumsbemannninga i vedlikehaldet, personalplanlegging i drifta, maskinprøveprosjektet, og ein høg entreprisedel.

Til tross for desse tiltaka har vi no problem med bemanninga i anleggs drifta i Hordaland. Dette skuldast ein langt meir drastisk reduksjon i dei ordinære løvingane på investeringssida enn nokon kunne tenkja seg for berre nokre år sidan. Problemet ser i fyrste omgang ut til å bli størst i inneværande år. Dette har si årsak i at store prosjekt som Askøybrua og Salhusbrua er forskjøve i tid, dette gjeld serleg Salhusbrua.

Entreprisedelen må reduserast med 10-20 prosent, som eitt av fleire tiltak for å halda oppe sysselsettinga i tida framover, skriv driftssjef Jann. B. Jensen i denne artikkelen.

Tiltak må vurderast

Den milde vinteren til no har vore eit positivt trekk i bildet, og har forenkla problema på anleggsida, men i alle høve må følgjande tiltak setjast inn/vurderast i tida framover:

- Vi må driva meir rasjonelt og kvalitetsmessig betre enn nokon gong tidlegare. Vi må utnytta ressursane betre d.v.s. betre arbeidsplanleggjring, meir rasjonell bruk av materialer, bruk av hensiktsmessige arbeidstidsordningar (t.d. skift), riktig maskinvalg og riktig samanfatte transportkjeder m.m.
- Lån av midlar frå andre, mot tilbakeføring i 1990.
- Entreprisedelen må reduserast til 15-20%, frå 30-40% i 1988. Konkurransen om oppdrag er no so hard at i mange høve vil tilboda gje tap. Dette er ein situasjon som ikkje kan vara ved, og det har lita hensikt for oss å konkurrera på jobbar som ikkje ber seg. Vi må likevel rekna på oppdraga slik at vi er orienterte om utviklinga i marknaden.
- Permisjon utan løn i periodar av winterhalvåret for eldre arbeidstakrar, på frivilleg grunnlag. Vi bør gå ut med ein spørjerunde for å loddar interessa.
- Førtidspensjonering. Vi må sjå næra re på dette, med tanke på å kunna tilby gunstige ordningar til dei som er interesserte i dette.

Men først og fremst er det svært viktig at den einskilde arbeidstakar er merksam på problema vi slet med, og på sin plass gjer sitt til at arbeidet blir utført rasjonelt, til riktig kvalitet og at kostnadene blir lågast mogeleg. Det aukar eigendriftas konkurranseevne, samstundes som det blir arbeid til fleire innafor råmene av dei disponibele midlar.

Bemanningssituasjonen på kontorsiden:

Fleksibilitet gir større handlefrihet

Av administrasjonssjef Egil T. Pedersen

Ved gjennomgang av bemanningssituasjonen i driften, er det nødvendig å knytte kommentarer til hvilke konsekvenser eventuelle endringer i driften vil få for kontorsiden.

Som utgangspunkt er det klart at den nedgang vi har i bevilningar og disponible midler i 1989 og 1990, ikke vil få umiddelbare konsekvenser for antall stillinger på kontorsiden. Dette har først og fremst sammenheng med det faktum at arbeidsmengden på kort sikt ikke endres vesentlig. I tillegg har vi i de senere årene hatt problemer med å skaffe nok kvalifisert teknisk personell, samtidig som vi har vært pålagt en ledighet på mellom 10 og 15 stillinger. Dette har gitt et etterslep som det er nødvendig å ta igjen. I tillegg gjør vi fortsatt bruk av betydelige mengder konsulenttjenester til å ta toppene i arbeidsmengden på teknisk side, og eventuelle endringer i arbeidsmengden kan fanges opp ved reduksjon av konsulenttjenester.

Økt bruk av midlertidige stillinger

Det er imidlertid klart at vedvarende usikkerhet knyttet til budsjettssituasjonen i neste planperiode, sammenholdt med øket krav til konkurranse, gjør det nødvendig å innarbeide større grad av

fleksibilitet når det gjelder bemanningssituasjonen også på kontoret. I dette ligger nødvendigheten av å ha en bemanningssituasjon som gjør det mulig å fange opp endringer i de økonomiske forutsetningene på en enkel måte. Dette gjøres best ved større bruk av midlertidige stillinger knyttet til konkrete prosjekter, sammenholdt med varierende bruk av det fast ansatte personellet. Med andre ord kan dette innebære en mer variert bruk av personalet innenfor de fagfelt den enkelte behersker.

Personalplan

I det arbeidet som er startet opp for å utarbeide en personalplan på kontorsiden, vil nettopp disse momenter stå sentralt. Personalplanen vil derfor bli et avgjørende styringsredskap for å møte endringer i bevilningssituasjonen og øket krav til konkurransen. Forbereder vi oss raskt på dette og fanger opp de aktuelle signaler som blir gitt til etaten, skal Statens vegvesen fortsatt være en trygg og god arbeidsplass.

Ingvald og Nils
utanfor Dyrskarsbrakka.



Veteranar på Dyrskaret

Av Svein-Erik Fjeld og Erling Grønsdal (foto)

Ein bitande sur haustdag på Haukelifjell. To vegvesenveteranar møtest ved Dyrskarsbrakka. Vel innanfor den nyreparterte døra tør gamlekarane opp. Det er som om gjensynet med nedslitte golvplankar og knivrissdekorerte tømmerveggar vekkjer felles minne om ei tid som baud på hardare vegarbeidarvilkår enn 1980-talet.

Nils Runnanc (82) og Ingvald Øvre-gård (70), begge busett i Røldal, var arbeidskameratar på Dyrskarbrakka på 30-talet.

Nils arbeidde på Haukelifjell første gongen i 1918, medan Ingvald begynte i vegvesenet i 1934.

Slit

– Det var mykje slit, du, seier Nils til kameraten sin.

– Ja, me stod ikkje nett og såg på einannan i den tida. Me fekk arbeida!

– Og så hadde med høg arbeidsmos-
ral den gongen, slår Nils fast. Det var aldri tale om å lure seg til eit einaste ekstra pauseminutt.

Hugsar du konkurransen mellom

gjengane? spør Ingvald. Vi sto på som villmenn for å ta ut fleire kubikk snø enn venene våre på det andre laget. Morgenon etter var nevane våre ofte så stive at vi måtte ha dei ned i varmt vatn for å kunne bevege dei.

Sommaråpning

Dei to fortel om opp til 4 meter høge snøskjeringar som var spadde med handemakt for å kunne åpne vegen om sommaren. Før krigen kunne fjell-overgangen vanligvis åpnast i løpet av juli månad. Men i 1943 ble vegen åpna heller sein, 28. juli!

Blir ikkje trudd

– Og så tente vi mykje pengar! skrattar



– Vi var glade til at vi hadde jobb.

Nils. I første halvdelen av 30-åra hadde vi 70 øre pr. time pluss 10 øre i høgfjellstillegg.

– Dei unge i dag trur ikkje på oss når vi fortel korleis vi hadde det, seier Ingvald.

– Likevel – vi var glade til at vi hadde jobb ...

Godt miljø

Dei to veteranane er samde om at det slett ikkje var så aller verst å bu i Dyrskarsbrakka, sjølv om det ikkje var så god plass til dei 15 mennene som budde der samtidig når snøyreddinga stod på.

– Kvar mann bar med mat heimanfrå. Vi hadde felles middag. Ellers stelte kvar enkelt sin eigen mat.

- Og så låg vi i soveposar som me hadde med oss. Dei fleste måtte ligge på golvet på eit leie av halm og storr (gras). Det var slett ikkje så verst å ligge på, og det var sjeldan nokon klag.

Dei to røldølane forsikrar at det var ei god stemning i Dyrskarsbrakka på 30-talet. I fritida var kortstokken i flittig bruk, og gode historiar var det aldri mangel på. Når Nils og Ingvald blir spurta om dei hugsar nokre dramatiske hendingar frå livet på hytta, blir dei svar skuldige. Det må ha vore mange gode kamerater som budde saman på høgfjellet.

Kulturminne

Ingvald Øvergård har i sommarmåndene i år vore engasjert for å restaurere brakka. Det arbeidet han har gjort, har Ingvald fått ros for hos kulturminnerefagfolk. Noko detaljarbeid står att, og det skal gjerast neste sommar. Meininga er at bygningen så langt råd er skal førast tilbake til sin opprinnelige stand. Ein vil også etter kvart om moglig forsyne brakka med ulike gjenstandar som har hørt ho til tidlegare og med ulike reiskapar som har vore brukt i vegarbeidet på Haukelifjell i «gamle dagar». Eit vegmuseum på Dyrskaret er snart ein realitet!

Hurra for Nonås!

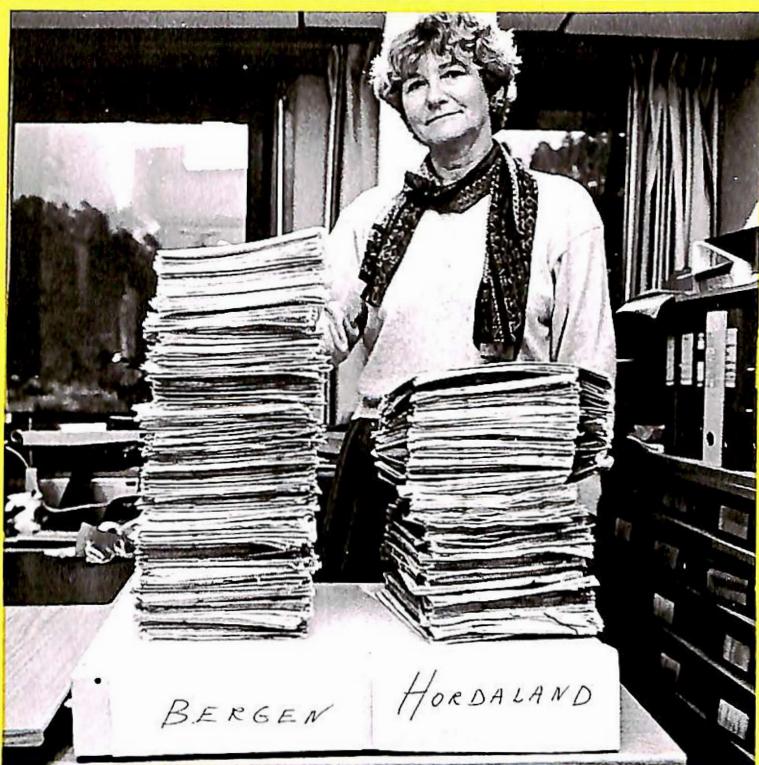
- Kva synest de om at Dyrskarsbrakka no blir tatt vare på som eit kulturminne?

Dei to veteranane blir ivrigare enn før. Enno vitale arbeidsnevar understrekar poenga med slag i lufta.

- Vi føler at alt slitet vårt her oppe på høgfjellet blir skikkelig verdsett i og med at brakka no blir restaureret. Vi er Nils Nonås på Maskinavdelinga stor takk skuldig. Utan den store innsatsen han har gjort, hadde det truleg ikkje blitt noko av dette prosjektet.

Eldst i landet

Dyrskarsbrakka, Haukelifjell er den eldste bevarte vegbrakka i Norge. Brakka blei kjøpt frå Telemark kring 1880. Kor gammal den eigentleg er, er det ingen som veit for vist. Statens vegvesen Hordaland har bestemt at bygningen skal bevarast som kulturminne, og den er no nesten ferdig restaurert. I 1988 er det brukt kr. 60.000,- på restaureringsarbeidet.



Gerd Moberg Larsen med alle skademeldingar for Bergen og Hordaland, registrert av forsikringsselskapet i løpet av 1987.

Skademeldingar registrert

Av Johnny Sjåstad og Erling Grønsdal (foto)

Krav til dokumentert effekt av tiltak for å få redusert ulykker på vegane våre, set og krav til at vi har best mogeleg data over dei trafikkulykkene som skjer.

Vegkontoret får kopi av alle politirapportar om trafikkulykker, og registrerer desse i eit ulykkesregister på PC. I tillegg vert politirapporterte ulykker som skjer på riks- og fylkesvegar, plotta inn på flyfoto.

I tillegg til politirapportane, inneholder også forsikringsskademeldingane ein del viktige opplysningar om trafikkulykker og trafikkuhell. Gerd Moberg Larsen ved trafikkseksjonen på vegkontoret har sortert alle forsikringsskademeldingar for 1987 på kommuner. Desse er no sendt ut til alle kommuner i Hordaland med oppmoding om å prøve å plotte

uhellspunkta inn på kart. Vi håper så mange som mogeleg av kommunene vil føreta slik registrering. Dette har no vore prøvd i ein del andre fylke. Både vegkontora og kommunene i desse fylka har gjort seg nytte av desse registreringane i arbeidet med å utbetre trafikkfarlege punkt og dokumentere effekten av dette arbeidet.

Det blir stilt store krav til leierskap.
(Foto: Erling Grønsdal)

Av bedriftslege Jostein Waage

Dei fleste vil vere kjend med at arbeidsmiljø består av meir enn dei fysisk/kjemiske faktorane. Denne delen av arbeidsmiljøet kallar vi det psykososiale miljø. Såvel mellom-menneskelege forhold, som korleis vi opplever det fysiske miljø, spelar inn på det psykososiale miljø. Dette omgrepet gjev kort og godt uttrykk for korleis vi trives i det miljøet vi er.

Leiarskap

Det som meir enn noko anna verkar inn på det psykososiale miljø, er korleis leiaren mestrar rolla si. Mykje kunne seiast om dette som ikkje kan få plass her. Dei krav som stilles til ein leiari, og særleg då leiaraar på mellom-nivå og lågare nivå i ein organisasjon, er svært store. Likevel vert skolering i leiarskap lite påakta i utdanning av dei aktuelle yrkesgruppene. Ikkje rart då at mange leiaraar får problem nettopp på dette området.

Stikkord for ein god leiari er målstyring, planlegging, mot til å ta avgjerd, organisering, motiviering, delegering og kommunikasjon. Ikkje minst det siste vil vera avgjerande for tilbakemelding om arbeidet. Kommunikasjon er nervesystemet i ein organisasjon. Ein leiari må stille like høge, og kanskje høgare krav, til seg sjølv enn til sine underordna for å bli respektert for sitt leiarskap.

Kva så med den leiari som ikkje muktar desse oppgåvene? For det første bør han så tidleg som mogeleg få melding om det, då han kan få ei rimelig høve til å korrigere kursen. Om dette ikkje hjelper, bør alle parter då vere best tent med at leiaren får mindre leiari-ansvar. Tek ein leiaren sjølv med på rád i ein tidleg fase, vil det



Den psykososiale utfordring

som regel la seg gjere å finne andre oppgåver for han uten at status og løn vert redusert.

Medansvar

Vi skal ikkje alltid skyte på leiaren når noko er gale. Særleg når det gjeld det psykososiale arbeidsmiljø vil kvar einskild av oss ha eit stort ansvar for korleis vi sjølv og våre kollegaer trives på jobb. Vi veit alle korleis ein surmulaande kverulant kan forsure eit heilt miljø.

Når vi klagar over arbeidstilhøva, er det då med eit reelt ynskje om å få det betre, eller er det berre fordi vi må klage på noko uansett korleis vi har det? Når vi klagar over at andre ikkje fungerer, veit vi då om vi sjølv fungerer så mykje betre? Seier vi kva vi meiner til den det gjeld, eller seier vi det berre til alle andre? Kan andre rekne med eit forpliktande samarbeid frå mi side, og kan andre rekne med at det eg seier og dei avtaler eg gjer, verkeleg vert haldne? Når eg klagar over dårlig vern og sikring, bruker eg sjølv verneutstyr og anna utstyr på rette måten? Når vi klagar over at trafikken er ein stress-faktor, planlegg vi arbeidet slik at vi hindrar trafikken minst mogeleg? Når vi føler passiviteten rå, tek vi sjølv initiativ for at noko skal skje?

Slik kunne vi halde fram med spørsmål som kvar einskild av oss har godt av å tenkje gjennom. Dei fleste av oss liker godt forandring, men helst når andre forandrer seg. Vi kunne godt tenkje oss å forandre både verda og Statens vegvesen, men kva med å starte med å forandre oss sjølv?

Kartlegging av vårt psykososiale miljø

Det er til ein viss grad mogeleg å kartlegge også det psykososiale miljø systematisk og tilnærma objektivt. I det siste har vi hatt ei slik kartlegging på maskinavdelinga. Vi bør ta hatten av for det mot maskinavdelinga ved Lars Kleppe her har synt. Andre avdelingar ved vegkontor og biltilsyn burde vise same mot, og med dette går oppmodinga til resten av leiinga om å gjere ei likeins kartlegging i heile organisasjonen.

Oppmuntrande ved kartlegginga som er gjort ved maskinavdelinga, er og den positive oppslutnaden som har kome fra alle dei tilsette. Dette er avgjeraende for at ei slik kartlegging skal føre til positive endringar som trass alt må vere målsettinga med tiltaket. Og som tidlegare nevnt: Ynskjer vi å forbetre Statens vegvesen, må vi byrje med oss sjølve.

Vi må holde oss faglig på høyden for å kunne nå målene våre i Vegvesenet, sier opplæringskonsulent Per Morten Nordbotn.

Av Geir Brekke og Erling Grønsdal (foto)

- Overgangen er stor fra å undervise tenåringer i den videregående skolen til å ha ansvaret for den mangfoldige opplæringsvirksomheten i Statens vegvesen Hordaland. Men inntrykket jeg sitter igjen med så langt er at ansatte i Vegvesenet ofte kan være mer motiverte til å gjøre en innsats for å dyktiggjøre seg i emner som man har bruk for i det daglige arbeid, sier opplæringskonsulent Per Morten Nordbotn til Veg i Vest.

Han tok i fjor steget over til Vegvesenet, etter ti år som lektor. Han er filolog av utdannelse. Med norsk hovedfag, og historie og samfunnskunnskap som støttefag. Dessuten har han vært hovedtiltakstilt for Norsk Undervisningsforbund i Hordaland.

Et tilbud til alle

- Hva er målet for opplæringsarbeidet i Vegvesenet?

- Å sikre den nødvendige kompetanse på alle områder av etatens virksomhet. Dessuten har vi som målsetting at den enkelte ansatte skal få et tilbud om opplæring som er riktig for vedkommendes karriereplaner, og utviklingen innen hans eller hennes arbeidsområde. EDB og ny teknologi i utedriften er aktuelle eksempler.

- Hva blir din hovedoppgave i dette bildet?

- Opplæringsvirksomheten har en enorm spennvidde, fra de helt spesielle fagkurs til avansert ledерopplæring. Det er min jobb å få systematisert opplegget for opplæringen, enten det skjer i form av interne kurs i egen regi, eller tilbud som vi deltar i utenfor etaten.

- Det er viktig å få kartlagt behovene for opplæring ved de enkelte avdelinger, som grunnlag for en planlagt virksomhet. Deretter blir jobben å føl-



Godt motiverte for opplæring

ge opp planene - å sørge for at de settes ut i livet.

Kommunikasjonen må bedres

- Dette glir greit i en etat med 1000 ansatte?

- Uten problemer er det selvsagt ikke. Jeg vil særlig trekke fram behovet for bedre kommunikasjon mellom nivå 4 og oppsynet i utedriften på den ene siden og ledelsen ved vegkontoret på den andre. Det har vært noe tilfeldig hva som har blitt etterspurt av ledelsen, eller meldt inn av behov fra grunnplassen i etaten. Vi har prøvd å organisere denne kartleggingen ved hjelp av utsendte skjema. Responsen på dette har vært blandet. Vi trenger en organisering av dette smarbeidet, en kanal som ikke eksisterer i dag, sier Per Morten Nordbotn, som har omfattende planer for opplæringen i 1989.

Kurspakke flyttet fra Trondheim

Med NTH som tyngdepunkt er Trondheim et senter for teknisk utdanning. Det er derfor et skritt i retning desentralisering når opplæringskonsulenten ved Statens vegvesen Hordaland, i samarbeid med plansje-

fen samme sted, til høsten etter alt å dømme kan tilby eksamsrettet etterutdanning fra NTH i Bergen. Det 14 dagers intensivkurset er dyrt, når Vegvesenets deltakere skal sendes til Trondheim. Kostnader på 20.000 kr. pr. deltaker teller når regnskapets time kommer. Ved at berget kommer til Mohammed, og ikke omvendt, kan opp mot 10 ansatte ved Vegvesenet få med seg kurset for samme pris som en nå betaler for en mann.

Interessen er stor blant kommunene i Bergens-området for å slutte seg til opplegget fra Vegvesenet, noe som selvsagt ikke gjør opplegget mindre aktuelt.

Fra publikumsbehandling til kvalitetsstyring

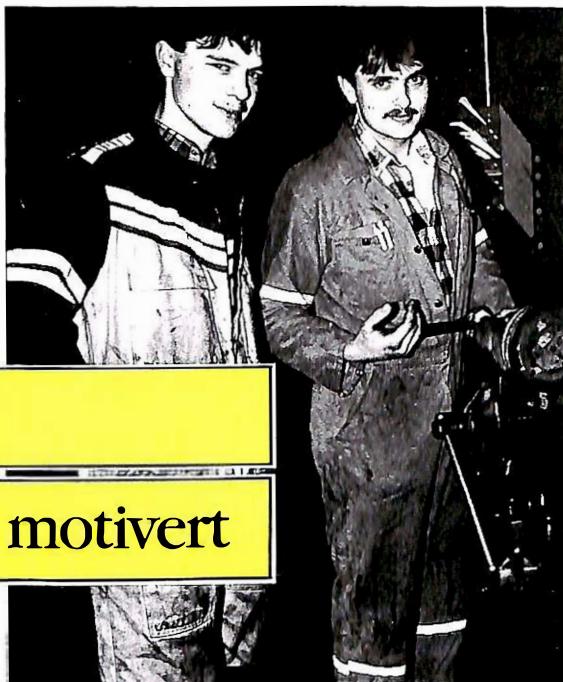
Det finnes en verden utenfor Vegvesenet, som alle avdelinger før eller siden kommer i berøring med. Publikumsbehandlingen gjelder de fleste ledd og fagavdelinger, ikke bare biltilsynet. Et eget opplegg for resepsjonen ved vegkontoret kan nevnes her.

Anleggsavdelingen er opptatt av videreutvikling av den faglige dyktighet. Kurspakken er omfattende for flere

Fortsettelse side 7

I Hordaland skal vi iflg. personalplanen gjennomsnittlig ha 18 læringer innen Bygg & anleggsfaget/anleggsmaskinførerfaget og 2 innen mekanikerfaget.

Idag har vi 2 læringer innen anleggsmaskinmekanikerfaget, 1 innen maskinførerfaget og 7 innen Bygg & anleggsfaget.



De to læreguttene innen anleggsmaskinmekanikk, Håkon Bjånesø (t.v.) og Åge Nessestrand.

Læringer med

grunnkurs best motivert

Av Svein Hoff og Erling Grønsdal (foto)

Årsaken til det lave tallet innen Bygg & anleggsfaget, er at inntaket av slike læringer er utsatt. Dette skyldes den usikkerhet vi grunnet reduksjon i driftsmidler har fått, når det gjelder bemanningen på anlegg.

Det er derfor nå bestemt at vi i den grad det er faglig forsvarlig, skal la driftsavdelingene dele på læretiden for enkelte læringer. For Bygg & anleggsfaget vil det medføre at enkelte læringer vil måtte arbeide både innen anlegg og vedlikehold, samt andre spesielle driftsfunksjoner.

Nordhordland er i disse dager først ute med en lærling, som skal læres opp etter denne ordningen.

Svært gode erfaringer

Erfaringene med lærlingene innen mekanikerfag og maskinførerfaget har vært svært gode. Lærlingene innen Bygg & anleggsfaget har stort sett fungert fint. Men mens flertallet av lærlingene har vært motivert og vist interesse for faget, har noen ødelagt både for seg selv og for kollegaenes innstilling til læringeordningen i enkelte distrikter. Det største problemet har vært uregelmessig travær fra arbeidsplass og skole. Arbeidsgiver er ansvarlig for at læringen fullfører opplæringsplanen, både ved opplæring på arbeidsplass og ved å delta i undervisningen på lærlingskolen, som noen av lærlingene må gå 1 dag i uken.

Tilsyn

Det sier seg selv at det kan være vanskelig for arbeidsledelsen å følge opp om virkelig lærlingene møter fram på skolen de dagene de skal. Vegkontoret får imidlertid noen ganger for året tilsendt traværslister, både for regelmessig og uregelmessig travær fra skolen, slik at dette kan tas opp med læringer og arbeidsledelse.

Læringer er ikke ansatt etter reglene i Tjenstemannsloven, men etter vilkår som er fastlagt i lærekontrakt, opplæringsplaner og Lov om fagoppplæring i arbeidslivet. Læringer og bedriften har en egen gjensidig prøvetid på 6 mnd. Innan denne tiden kan kontrakten heves etter ønske fra en av partene, i samsvar med Arbeidsmiljølovens § 63. Etter prøvetiden kan ikke læringer sies opp «på vanlig måte», selv i ekstreme tilfeller. Arbeidsgiver eller lærling kan imidlertid søke Yrkessopplæringsnemnda om heving av læreforholdet.

En slik søknad må være meget godt begrunnet og dokumentert, noe som setter klare krav til oppfølging fra arbeidsledelsen og til dem som er tilsynsfolk for lærlingene.

Som tilsynsfolk for lærlingene hos oss er oppnevnt Jens Tveit Aga og Svein Hoff.

Ingen fortrinnsrett

Det har for Bygg & Anleggsfaget vært vegkontorets politikk, både å ta inn læringer med videregående skole, Bygg & anleggslinje, og folk uten slik skole.

Ser man på læringeordningen totalt, kan det konkluderes med at læringer med grunnkurs, enten det er i mekanikerfag eller bygg-/fag, er bedre motivert til å få best mulig faglig utbytte ut av læretiden.

Etter at læretiden er ute og fagprøve bestått, må lærlingene søker på evt. ledige stillinger i konkurransen med andre søker, dersom de ønsker å fortsette i Vegvesenet.

Gjør lærlingene imidlertid et godt inntrykk under læretiden, er det klart at disse har klare fortrinn framfor søker utenifra, i og med at de kjenner Vegvesenet og vi kjenner dem.

Fleire dyktige medarbeidere er de sistre årene blitt rekrutert fra læringeordningen.

Når det gjelder planene framover for inntak av læringer, er antallet, som tidligere antydet, fastlagt i Personalplanen for drifta. Når denne er ferdig revidert og brukt i samsvar med byggeprogrammene, håper vi igjen å kunne øke antallet læringer, slik at det nærmer seg det tallet vi satt som målsetning når læringeordningen ble startet opp.

PERSONALNYTT

Fem av Vegvesenets muntre badminton-spesialister. Grunnseksjonen på tvers i framgrunnen utgjøres av Øystein Børdal. I midten fra venstre Reidun Nordgulen, Karin Davanger og Alis Skage. Bakerst Arne Kleiveland.



Lystig lag i badminton

Av Geir Brekke og Erling Grønsdal (foto)

Lystbetont avreagering foregår hver torsdag etter kontortid i Bøneshallen. Den indre kjerne av badminton-entusiaster fra Statens vegvesen Hordaland foretar da den ukentlige fysiske utskeielse. Badminton er god mosjon og fin avkoppling, forsikrer Karin Davanger, planavdelingens mest hardtslående racet-svinger for tiden.

- Får man kondisjon av å daske til en fjærlett høne?

Nytilsette Vegkontoret

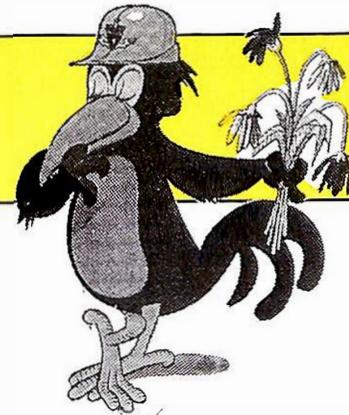
Tove Nilsen Sollie, konsulent-vikar jur. seksjon
Hilde Andersson, kontorfullm. engasjement adm.avd.

Utedrifta:

Reidar Horghagen, lærling bygg og anlegg

Biltilsynet:

Leif Åge Bjelland, ingenør-vikar
Marian Flick, førstekonsulent



60 års dagar

Gunnar Rougne
Svein Seim

09.03.29
08.04.29

Hjertelig takk

til vegkontoret og kolleger i R2 for gaver og oppmerksomhet i anledning 50-årsdagen.

Einar Lilletvedt

Takk for oppmerksamheten i anledning min 50-årsdag.

Svein Harry Hansen,
Biltilsynet

Takk til

Statens vegvesen og til arbeidskamerater i R-2 Hop, for gaver og hilsener til min 60-årsdag.

Harald Stanghelle

Hjarteleg takk

for gaver og helsing til 50-årsdagen.
Lars Nygård

Hjarteleg takk

for den flotte gåva eg har fått etter at eg slutta i Statens vegvesen Hordaland.
Alf Romarheim

Hjertelig takk

for oppmerksamheten ved oppnådd pensjonsalder.
Malvin Lekven

Hjarteleg takk

til Statens vegvesen og arbeidskamerater ved anlegget Bulken-Dale for gaver eg fekk til min 50-årsdag.
Sigbjørn Visnes

Hjarteleg takk

for gaver og helsingar eg fekk til min 50-årsdag.
Reidar Eikemo

MASSEKORSBÅND

RETURADRESSE:
Statens Vegvesen

Hordaland vegkontor
Postboks 3645
5033 Fyllingsdalen

NESTE NUMMER KJEM I APRIL

