

# Veg i Vest



BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I HORDALAND

VEGDIREKTORATET  
- 3 NOV 1980  
BIBLIOTEKET



**Redaktør:**  
**Ragnhild Øverland**  
**Arnesen**

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

**Opplag: 2.000**

**Forsidebilde:**

**Små grønne menn —  
nå også for de kjørende?**  
Et vittig hode i Bergen  
har lansert idéen,  
observert i en av  
bygatene en søndag  
morgen.  
(Foto: Vidar Arnesen).

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

## INNHOOLD

	Side
Støy . . . . .	3
Vegsjefen har ordet, . . . . .	4
Minneord . . . . .	5
Tema: Trafikkstøy . . . . .	6
Lyd og støy . . . . .	6
Støyskjermer eller fasadeisolering? . . . . .	8
Støy i Hordaland . . . . .	9
Eidsvågstunnelen . . . . .	10
Vegvesenet/Vegkontoret — kva er rett? . . . . .	11
Eikefet-tunnelen Noregs lengste . . . . .	12
Maskin-nytt . . . . .	14
Vel overstått 50 års-dag . . . . .	16
VHF radiosambandet blir betre . . . . .	17
Ordet fritt . . . . .	18
«Økonomisk landligge» . . . . .	21
Samferdselsminister Ronald Bye . . . . .	22
Vegvesenet med kunstgalleri og forstadsbane . . . . .	24
Teknisk stoff «bøygen» . . . . .	25
Omfattende tilsyn med kjøreskolene . . . . .	27
Kjøreskoleeier jobber i biltilsynet . . . . .	28
Travelt på førerkortkontoret . . . . .	28
Pedagogikk for biltilsynsfolk . . . . .	29
Trafikkpsykologi viktig . . . . .	30
Minibussertifikatet . . . . .	30
Kjøring i utlandet . . . . .	31
Mange nye km veg i bruk til felleferien . . . . .	32
Hordaland — bompengefylke nr. 1 . . . . .	33
Utviklinga i ferjetrafikken . . . . .	34
Flere rasteplasser må til . . . . .	35
AUTOSYS — nytt informasjonssystem . . . . .	36
Vedlikehaldsområda . . . . .	37
Arbeidsmiljøspalten . . . . .	38
Hyttene . . . . .	39
Opplæringsutvalgets virksomhet . . . . .	41
Yrkestrafikken skremmer . . . . .	41
For 57 år siden . . . . .	42
Tillitsmenn i utedrifta . . . . .	43
Sport . . . . .	44
Personalnytt . . . . .	46
Vi gratulerer . . . . .	47

# Støy

Støyer blitt eit nytt, felles problem for vegvesenet og dei som bur langs vegar med stor trafikk. Moteproblem? Nokon vil kanskje sjå det slik, men sjølv desse ville nok ha endra oppfatning om dei fekk prøve korleis det er å bu på ein stad der ein berre får fred for trafikken nokre få timar midt på natta (og snautt nok det), eller der ein nettopp ikkje får fred i desse timane, av di verste tungtrafikken susar forbi nett då.

Problemet er blitt større med åra og den stadig aukande biltrafikken. Det har vakse seg så stort at ein har innsett at noko må gjerast. Det er ikkje lenger slik at folk er glade når dei får fin, ny veg — og så gladeleg finn seg i dei negative konsekvensane som kan følgje med.

Vi er ikkje komne så svært langt med støyproblemet i Hordaland enno, men arbeidet er godt i gang, og utsette stader både langs riks- og fylkesvegane er registrerte. I planlegginga av nye vegar skal det og takast omsyn til moglege behov for støydempende tiltak.

Med utgangspunkt i det som er gjort og det som skal gjerast, har vi vald støy som eit hovudtema i «Veg i Vest» denne gongen. Støyproblema og arbeidet for å redusere desse er ei av ei rekkje nye og viktige oppgåver vegvesenet har fått å løyse i dei seinare åra.

I Bergen ser vi allereide eit nytt spørsmål reise seg: Er folk viljuge til å godta dei fysiske tiltaka vi kan by dei for å bote på støyproblemet? Er dei det ikkje — kva kan vi så gjera? Kvar går den reelle toleransegrensa?

Red.

## Biltilsynet - viktig ressurs i vegetaten

Stortingsmelding 79 trakk opp hovedretningslinjene for biltilsynet sitt arbeidsområde, og ein del av målsettinga er alt gjennomført, f.eks. utskriving av førarkort. På andre område, f.eks. bilkontrollen, er målsettinga av forskjellige grunnar ikkje nådd.

Biltilsynet har dei siste åra fått ein del nye stillingar og framleis vil det bli ein viss auke. Vi må likevel rekne med at tilgangen på nye stillingar vil avta, og det blir difor ei viktig oppgåve å vurdere og gjennomføre tiltak som kan lette arbeidet i biltilsynet.

Biltilsynet er på landsbasis bygd ut som ein desentralisert kontroll- og serviceinstans og er den avdeling i vegvesenet som i størst grad har forvaltningsmessige oppgåver som sitt viktigaste arbeidsområde.

Ei eller anna form for registrering av bilførarar, kjørety, avgifter og liknande utgjør ein stor del av arbeidet i biltilsynet. Etter kvart som motoriseringa aukar, aukar også dette registreringsarbeidet. Det er ei av våre viktigaste oppgåver å redusere arbeidsmengda ved slik registrering ved hjelp av nye teknikker og vid bruk av EDB. Først da blir det mogleg å auke insatsen på andre viktige og interessante arbeidsområde.



Som kjent har vi stasjonar i Bergen og Odda, og vi reknar med å koma i gang med bygging av ny stasjon i Leirvik neste år. Hausten 1982 blir det innflytting i nybygget i Fyllingsdalen.

I kontrollhallene vil det bli lagt stor vekt på å få mest mogleg rasjonelt og moderne utstyr. Ved innflytting i Fyllingsdalen vil det bli mogleg å gjennomføre ei rasjonalisering og integrering av dei kontortekniske funksjonane i biltilsynet og i dei andre avdelingane på vegkontoret. Biltilsynet og dei andre avdelingane på vegkontoret vil på ein heilt annan måte bli kjent med kvarandre og det vil bli vesentleg lettare å dra nytte av kvarandre. Særleg når det gjeld trafikkisikring trur eg biltilsynet sit inne med kunnskapar som til no ikkje er fullt utnytta. Biltilsynet har til no i hovudsak vore innretta på å løysa problema frå dag til dag. Det er viktig å prøve å frigjera arbeidskapasitet slik at vi også kan planleggja på litt lengre sikt, og da spesielt med tanke på den nye stasjonen på Stord og innflytting i nybygget i Fyllingsdalen.

Josef Martinsen

## MINNE- ORD



Overingeniør  
Henrik Olsen

Overingeniør Henrik Olsen er gått bort. Hordaland vegvesen har med dette mist ein trugen medarbeidar og ein dyktig ingeniør. Alle dei som fekk glede av å arbeida saman med Henrik Olsen har mist ein god arbeidskamerat og ein god ven.

Henrik Olsen var født 21. juni 1917. I 1938-40 tok han si tekniske utdanning ved Bergen Tekniske skole, etter først å ha gått i smedlære. Seinare tok han tilleggskurs ved Norges Tekniske Høgskole.

I 1940 vart han tilsett i vegvesenet med oppgåver i vegplanlegging og anleggsdrift rundt om i fylket. Henrik Olsen var levande interessert i yrket sitt og alt som kunne betra og rasjonalisera vegarbeidsdrifta. Det var difor naturleg at han vart leiar for det første veganlegget i Hordaland som vart drive med moderne anleggsmaskinar. Gode røynsler frå slik anleggsdrift førte til at han vart pålagt mange krevjande anleggsoppgåver i fylket. Han leidde soleis anleggsarbeidet på Trengereid — Vaksdal fram til 1950, då han vart sett som leiar for Odda vegavdeling og for heilårsvegen over Haukeli, som høyrer til dei store og vanskelege vegoppgåvene i Hordaland.

I 1970 kom Olsen attende til Bergen og fekk leiinga av arbeidet med motorvegen i Fana. Frå 1971 vart han tilsett som overingeniør og leiar for vegvesenet si maskinavdeling.

Under krigen var Olsen med i mot-

standsørsla og gjordeteneste i Mil.org. då krigen slutta.

Ein lang arbeidsdag i vegvesenet er over for Henrik Olsen, men dei mangegode minne han etterlet seg vil framleis leva mellom oss som vart hans vener og arbeidskameratar.

J. Martinsen

## MINNE- ORD



Overingeniør  
Sevald Høye

Like over nyttår kom det melding om at overingeniør Sevald Høye var gått bort. Det er nå gått 10 år siden han forlot Hordaland vegkontorfor godt etterat han begynte her i 1938. Han var først avdelingsingeniør og senere i en årrekke overingeniør og vegsjefens stedfortreder. I 1962 gikk han av i aktiv tjeneste, men fortsatte i pensjonistjobb her til 1970. Da flyttet han til Molde og fortsatte i pensjonistjobb ved Møre og Romsdal vegkontor til 1973. Før Høye kom til Hordaland hadde han vært ansatt i flere andre fylker, bl.a. Hedmark og Møre og Romsdal.

Høye var meget interessert i alt som angikk vegvesenet og engasjerte seg gjerne i de løpende diskusjoner. Han var en meget omgjengelig mann som hadde en lett måte å omgås sine medarbeidere på. Særlig i Midthordlandsområdet er det mange som ennå husker Høye fra hans arbeid her.

Vi lyser fred over hans minne.

E. Vedeler Lie

## Lyd og støy

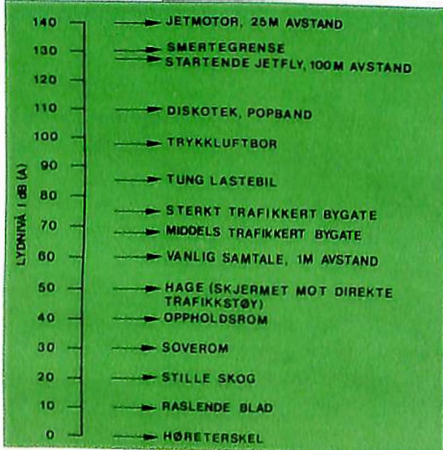
### Hvordan måles støynivået og hvordan oppfatter øret støy

Lyd oppstår når en gjenstand settes i svingninger — det kan være en fiolin-streng eller et bilhjul. Svingningene forplanter seg gjennom luften som fortetninger og fortynninger. Lydbølgene kan også forplante seg i faste stoffer og i væsker, men ikke i lufttomt rom. Det er f.eks. helt lydløst i verdensrommet.

Støy kan vi definere som *uønsket* lyd. Det medfører at det som for noen er støy, kan for andre være lyd, ja, til og med svært behagelig lyd. Jfr. en rockekonsert mot en konsert med Harmonien.

#### Begreper og måleenheter.

Det som karakteriserer støyen er tonehøyden (frekvensen) og styrken (lydnivået). *Frekvensen* angir om en tone er lav eller høy og måles i Hz (Hertz), som er antall svingninger pr. sekund. Et ungt øre oppfatter fra 20 til 20.000 Hz. Trafikkstøy er en blanding av mange ulike frekvenser og ligger stort sett mellom 100 og 4000 Hz.



*Lydnivået* angis i dB (desibel). På skissen er det oppgitt en del typiske lydnivåer mellom 0 og 140 dB.

Mennesket oppfatter ikke alle tonehøyder (frekvenser) som like sterke, selv om et måleinstrument viser at de er det. Lave frekvenser (basstøner) oppfattes som svakere enn høyere toner med samme styrke. Dette forholdet tas det hensyn til når en bruker dB(A) som enhet. A betyr her at støyen er «veid» (eller «filtrert») på en bestemt måte, slik som øret ville oppfatte den.

Når det er snakk om trafikkstøy opererer en vanligvis mellom 50 og 100 dB(A) utendørs og mellom 30 - 50 dB(A) innendørs.

Når to like sterke lyder virker sammen, øker lydnivået med 3 dB(A) (det kan være to kompressorer i forhold til én, eller at trafikken på en veg øker fra 10.000 til 20.000 kjøretøyer/døgn). Tilsvarende vil  $2 + 2 = 4$  kompressorer (eller  $20.000 + 20.000 = 40.000$  kjøretøyer/døgn) gi en økning på  $3 + 3 = 6$  dB(A) i forhold til utgangsnivået, osv. Dette forholdet kommer av at måleskalaen er logaritmisk (dvs. at skalaen er trengt veldig mye sammen, litt forenklet sagt).

#### Hva oppfatter øret?

Det menneskelige øret oppfatter imidlertid ikke en økning på 3 dB(A) som en fordobling av støyen, noe det rent fysisk er. Det er gjort en rekke forsøk som viser at dersom vi skal oppfatte en lyd som dobbelt så sterk som en annen lyd må den ligge 8-10 dB(A) høyere. Dvs. at starter vi med én kompressor (eller 10.000

kjøretøyer/døgn) må vi, for å fordoble lydinstrykket vårt, opp i 8 kompressorer (eller 80.000 kjøretøyer/døgn), det gir en økning på 9 dB(A).

For å beskrive en støysituasjon som stadig skifter i styrke (f.eks. trafikkstøy), benyttes noe som kalles *ekvivalent støynivå*. Det er en slags middelværdi av støynivået i løpet av et tidsrom, der støytøpene teller forholdsvis svært mye mer enn de lavere verdiene (p.g.a. den logaritmiske dB-skalaen). Ved et konstant støynivå fra f.eks. en kompressor, vil dette tilsvare det ekvivalente støynivået.

Det brukes også noe som kalles *maksimalt støynivå*, det er det høyeste nivået som blir registrert, som regel når en tung bil passerer.

Når det i forbindelse med trafikkstøy opereres med et støynivå på f.eks. 70 dB(A), er det nesten alltid ekvivalentnivået det er snakk om.

### Målinger eller beregninger.

Det er utviklet metoder for å beregne trafikkstøy. De er så gode at de faktisk gir sikrere resultater enn ved måling på stedet. Dette kommer av at ved målinger har en ikke kontroll over bl.a. meteorologiske forhold og føret. Det kan derfor måtte foretas meget omfattende målinger før en får sli-

ke forhold at en kan sammenligne med målinger andre steder. Praktisk talt alt arbeid som er utført i forbindelse med støy i fylket vårt, er basert på beregninger. Målinger kan imidlertid enkelte ganger være hensiktsmessige, f.eks. der det er svært uoversiktlige forhold, som gjør at en beregning blir usikker.

### Hva er det som påvirker støynivået?

*Trafikkmengden* er av stor betydning. Med 1000 kjøretøyer/døgn som utgangspunkt er det nedenfor vist hvordan øket trafikk påvirker det ekvivalente støynivået:

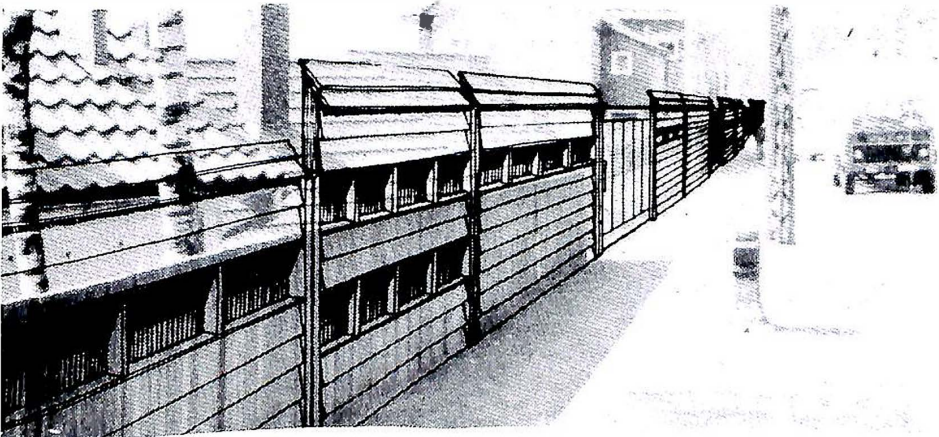
ÅDT	1000	2000	5000	10.000	30.000
Økning i dB(A)	-	+3	+7	+10	+15

*Andel tungtrafikk* er av betydning. Hver tung bil tilsvarer 10 lette biler støymessig. 10% tungtrafikk vil utgjøre ca. *halvparten* av støyen.

*Hastigheten* virker støymessig slik at ved en økning fra 50 til 80 km/t vil støynivået øke med 3 dB(A).

*Vegens stigning*. Ved at stigningen endres fra 0 til 8%, vil støynivået øke med 3-4 dB(A), avhengig av andelen av tungtrafikk.

*Piggdekk (kjettinger) og/eller våt veg* kan øke støynivået med opp til 5 dB(A).



# Støyskjermer eller fasadeisolerering

## *Hvordan kan vi skjerme oss mot støyen?*

Der vegen ligger i tunnel eller (dyp) skjæring er normalt ikke støy noe problem. Problemet oppstår når vegen ligger i terrengnivå eller på fylling.

### **Støyvoller**

Der det er praktisk mulig ved nye vegar, bør det bygges støyvoller samtidig med vegen (overskuddsmasser). Støyvollene plantes til og vil etter et par år være en naturlig del av landskapet langs vegen.

### **Vegetasjon**

Vanlig vegetasjon (hekker, trær etc.) har liten støydempende virkning, men kan ha en viss psykologisk betydning.

### **Støyskjerm**

Ved eksisterende vegar (og der det ikke er plass langs nye vegar) er støyskjermer oftest den eneste muligheten for skjerming. Det finnes støyskjermer i tre, betong og aluminium. Betong og aluminium medfører lite vedlikehold. Likevel vil skjermer av tre i de fleste tilfeller være å foretrekke p.g.a. utseendet og at de lettere kan tilpasses omgivelsene. En støyskjerm (og -voll) vil i tillegg til støyen også være effektiv mot støv, sprut og innsyn fra vegen.

### **Fasadeisolerering**

Der utvendig skjerming ikke er mulig å få til, som flere steder i typiske bystrøk i Bergen, er fasadeisolerering eneste mulighet.

Innendørsstøyen blir akseptabel, men en har fortsatt støy utenfor huset (hagen) og problemene med støv og sprut fra vegen.

### **Virkning av en støyskjerm**

I flatt terreng vil en 2 m høy støyskjerm

langs vegen dempe støyen med opp til ca. 10 dB(A) i nivå med 1. etasje like bak skjermen. Det vil oppfattes som en halvering av støynivået, men en får samtidig et noe endret støybilde med større innslag av lave frekvenser (basstonene går lettere over skjermen). Dersom avstanden til huset er større, vil skjermvirkningen bli mindre fordi en mister bakkedempingen mellom skjermen og huset.

I praksis må en være fornøyd dersom en støyskjerm demper trafikkstøyen med 5-8 dB(A) i 1. etasje (og lite eller ingenting i 2. etasje).

### **Andre måter å bekjempe trafikkstøyen på**

Det drives i dag en utstrakt forskning i mange land for å finne metoder til å redusere trafikkstøyen, og det begynner å komme resultater som kan få praktisk anvendelse.

Bilmotoren kan kapsles bedre inn, dette gjelder særlig busser og lastebiler. Det har vært en spesielt bygget buss på prøvekjøring hos Bergen Sporveier, der støyen fra motoren ligger på samme nivå som en personbil. Dekkene kan utformes slik at de gir mindre støy, det samme gjelder vegdekket. Redusert bruk av piggdekk vil være av betydning.

Det er på eksperimentstadiet også helt andre metoder for så bekjempe støy. Et av de mest interessante kommer fra Danmark og består kort fortalt av en rekke fordypninger (grøfter) langs vegen (eller flyplassen). Når lydølgen passerer over disse spesialbygde fordypningene oppstår det en slags «akustisk reaksjon» som har som resultat at støynivået blir redusert med opptil 15-25 dB(A) (ved laboratorieforsøk). Om dette noen gang kan bli brukt langs vegen våre, er vel heller tvilsomt.



## STØY I HORDALAND:

# 85% av støyproblemene finnes i Bergen

I Stortingsmelding nr. 50 (1976-77) lanserte Miljøverndepartementet et handlingsprogram for støy langs eksisterende veger. Det tas sikte på å gjennomføre tiltak langs alle riksveger der støyen er et problem. Det ble stilt til rådighet 105 mill. kr. for en 4-årsperiode, men dette dekker bare en brøkdel av behovet på landsbasis.

I Hordaland er det foretatt registrering av støyforholdene langs riksvegene. Det viser seg at ca. 11.200 leiligheter er utsatt for et ekvivalent støynivå over 60 dB(A) (av disse lå 3.800 over 70 dB(A)). I tillegg er det registrert 6.100 leiligheter langs fylkesveger med over 60 dB(A), alle i Bergen (herav 1.700 over 70 dB(A)). I tillegg kommer skoler og institusjoner.

Det vil koste ca. 120 mill. kr. å forbedre støyforholdene for de 11.200 leilighetene langs riksvegene. Av dette har en beregnet halvparten til støyskjerm eller -voll og den andre halvparten til forbedring av fasaden. Mye tyder imidlertid på at dette forholdet vil forskyve seg i retning av mer fasadeisolerings og mindre skjerming. Tar en med fylkesvegene blir totalkostnadene for Hordaland ca. 165 mill. kr. Tallene viser at ca. 85% av støyproblemene i fylket ligger i Bergen. De resterende ca. 15% ligger ve-

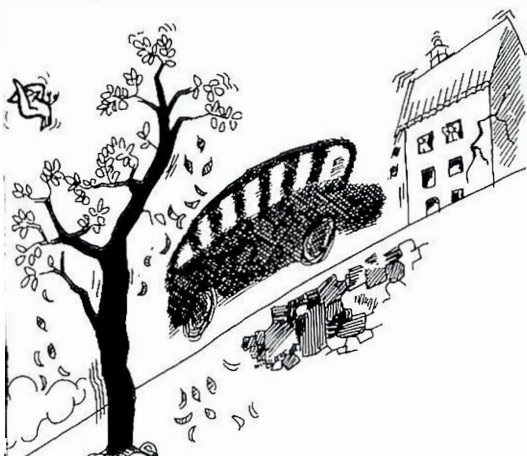
sentlig i kommunene (i rekkefølge): Odda, Kvam, Voss, Kvinnherad, Askøy, Stord, Os, Ullensvang og Lindås (sammen med Bergen ca. 97% av antall støybelastede leiligheter i fylket).

Til høsten vil de 4 første støyskjermene i handlingsprogrammet bli påbegynt i Bergen, total lengde vel 400 m. Tre skjermmer var planlagt i tillegg, men beboerne/huseierne var så mye mot dem at vi legger planene på is inntil videre. Samtidig holder Bergenkommunen på å forberede gjennomføring av fasadetiltak. Dette skjer i nært samarbeid med vegkontoret, bl.a. når det gjelder prioriteringen av hvilke vegstrekninger som skal tas først.

Miljøverndepartementet kom i august 1979 med retningslinjer for støy langs nye veger. Disse forskriftene har vært forbedret i lang tid og har vært ute til høring bl.a. i Statens vegvesen. Retningslinjene angir veiledende støygrenser for bl.a. boliger langs en veg. Det bør være et utendørsnivå som ikke overstiger 55-60 dB(A) ekvivalent nivå (med tilhørende innendørsnivå 30-35 dB(A)). Blir støynivået høyere enn 60 dB(A) bør tiltak i form av støyskjermmer eller -voller, evt. fasadeisolerings, tas med i vegplanene.

Minst like viktig er det at kommunene i sin arealplanlegging tar samme hensyn slik at en i framtida unngår tilfeller som de støymessig meget uheldige blokkene på Danmarks plass.

Det kan være akseptabelt å bygge boligblokker inntil en trafikkert veg, dersom det tas hensyn til det i planleggingen. En blokk som ligger langs en hovedåre vil virke som en meget effektiv støyskjerm for lavere bebyggelse bakenfor. Den forreste blokken må imidlertid ha en spesielt utformet fasade, ventilasjonsanlegg og planløsning som tar hensyn til støyen.



# EIDSVÅGSTUNNELEN - bedre enn sitt rykte?

Av Arild Hegrenæs

Eidsvågstunnelen er, hvis vi regner pr. meter, en av våre mest omtalte vegparseller. Tunnelen ble åpnet så tidlig som i 1956. Det var Bro- og tunnelselskapet A/S som finansierte og bygget den. Dette selskapet sto også for innkreving av bompenger, drift og vedlikehold inntil 1975, da tunnelen var nedbetalt. Statens vegvesen overtok tunnelen fra 1. september 1975 til drift og vedlikehold.

Det er særlig tre sider ved driften av Eidsvågstunnelen som for tiden interesserer mest. Disse er ventilasjonsforholdene, lysanlegget og vegdekket. I det etterfølgende skal vi prøve å gi en orientering om disse 3 faktorene.

## VENTILASJONEN

Da Eidsvågstunnelen ble åpnet i 1956 var det vifter, e i midtsjakten som alene stod for ventilasjon av tunnelen. Den gang var trafikken bare en brøkdel av hva den er idag, og de to store viftene på toppen av sjakten (Munkebotn) var nok til å ventilere tunnelen.

Etterhvert økte trafikken, og for ca. 10 år siden var det nødvendig å montere «hjelpvifter» nede i tunnelen for å holde atmosfæren i tunnelen ren nok. I dag er vi kommet opp i 16 vifter i tunnelen. Det er visse tekniske problemer forbundet med å installere flere, på grunn av manglende kapasitet i fordelingssentralene.

Ventilasjonen fungerer i dag som en kombinasjon av tidsstyring og situasjonsstyring. De store viftene på toppen av sjakten er styrt av en klokke som setter inn viftene på de tider det erfaringsmessig er behov for ventilasjon, både over døgnet og over uke. «Hjelpviftene» nede i tunnelen er si-

tuasjonsstyrte. Dette vil si at de aktuelle atmosfæreforhold i tunnelen måles, og viftene settes så inn etter behov, i antall og retning.

Hensikten med ventilasjonen er å holde konsentrasjonen av bilenes avgasser i tunnelen på et akseptabelt nivå. Slik avgasserne er sammensatt idag, vil det nok være CO (kulllos-innholdet) som bestemmer luftbehovet (vi ser da bort fra støvet). Idag er grenseverdien for CO i tunneler under 1 km satt til 250 p.p.m. (parts per million) som svarer til 0,25 ‰. Forskjellige betingelser er knyttet til denne grensen, bl.a. at tunnelen er stengt for fotgjengere og syklistene, og at gjennomkjøringstiden ikke overstiger 30 min.

Vi registrerer kontinuerlig CO-innholdet i luften på fire forskjellige steder i tunnelen. Trafikken gjennom tunnelen er relativt konstant fra dag til dag, ca. 18.000 kjøretøyer/døgn. Likevel kan vi registrere ganske store forskjeller i maksimalverdier for CO fra den ene dagen til den andre. Dette kommer av variasjoner i værforholdene, samt forskjellige avviklingsforhold for trafikken.

Vi registrerer fra tid til annen at CO-innholdet i luften overstiger grenseverdien. Dette skjer helst på høstparten med tungt, disig vær. Maksimalverdien kan under slike forhold i løpet av en måned komme opp i 3-400 p.p.m. kanskje 3-4 ganger. I løpet av meget kort tid (10-15 min.) vil som oftest CO-innholdet synke igjen til under grenseverdien.

Selv om forholdene neppe er så dramatiske som det kan høres ut til, bør vi bestrebe oss på å få eliminert disse høye utslagene. Som vi har vært inne på, er det ikke så

enkelt å montere flere «torpedoer» nede i tunnelen. Et annet poeng som også kommer inn i bildet, er at lufthastigheten i tunnelen ikke bør være høyere enn nødvendig.

Hva vil vi så gjøre? Egentlig har vi valgt mellom 3 alternativer. Det enkleste og billigste er å stenge tunnelen automatisk de få gangene CO-innholdet overstiger grenseverdien. For å få dette til å skje så sjelden som mulig, vil vi sette opp skilt om at det må holdes en viss avstand mellom bilene. Dette vil redusere CO-innholdet i luften.

Et annet alternativ er å montere en stor vifte til i midtsjakten. Foreløpig har vi ikke full kontroll over hva dette vil koste, og hvordan denne viften eventuelt kan samkjøres med de andre viftene.

---

## Vegvesenet/Vegkontoret, Staten/Hordaland - kva er rett?

*Mange har openbertt lese med interesse om vegvesenet og vår manglande namneidentitet. Kjært barn har mange namn, heiter det, men om det no er det som er utgangspunktet for dei mange namna vegvesenet har fått, skal vera usagt. Ikkje desto mindre har vi fått inn endå fleire døme på inkonsekvent bruk av namn - innan etaten.*

*Dei som har studert rekvisisjonssetlane våre grundig, vil ha sett at det øvst står «Statens Vegvesen. Hordaland», medan fakturaen skal sendast: «Vegkontoret i Hordaland». Er det det same, eller kva?*

*«Vegvesenet i Hordaland» er og eit namn som vert nytta ofte, etter det vi har fått opplyst. Fleire døme finst kanskje enno?*

*Vi har framleis ikkje fått kommentarar eller meiningar om sjølve saka. Kva bør vi eigentleg nytte? Kva føler du er det rette? Send gjerne inn nokre linjer om kva du meiner.*

Red.

Det siste alternativet er å montere flere vifter nede i tunnelen. Som vi har vært inne på, vil dette bli relativt dyrt, all den tid vi må utvide gruppesentralene.

Det vi vil gjøre nå, er å sette opp avstandsskiltene og kombinere dette med automatisk stenging. Hvis dette ikke virker (bilistene ignorerer avstandsskiltene), må vi arbeide videre med alternativ 2.

## LYSANLEGGET

De som husker godt, vil huske at før våren 1977 var det samtidig belysning i Eidsvågstunnelen. Det var montert rekker av lysrør over begge kjørebane kantene. Dette lysanlegget hadde vært i funksjon helt fra åpningen i 1956. Man fikk etterhvert problemer med å skaffe reservedeler til anlegget, i det armaturtypen var gått ut av produksjon. I 1976 ble det bestemt at hele lysanlegget skulle skiftes ut. Det ble valgt et høytrykknatriumlegg med armaturplasing over senterlinjen.

Det står ikke til å nekte at vi inntil for ca. et halvår siden hadde en del barnesykdommer med det nye lysanlegget, men det ser nå ut til å fungere brukbart.

## VEGDEKKET

Sommeren -77 ble det lagt nytt betongdekk i Eidsvågstunnelen. Hensikten var at vi skulle slippe den årlige reasfalteringen, samt at støvplagen skulle bli redusert. Nå kan vi vel neppe si at våre forventninger til betongdekket er blitt innfridd.

Støvplagen i Eidsvågstunnelen er ikke blitt mindre etter at betongdekket kom. Nå er det ikke så lett å si om det virkelig er mer støv, eller om det er støvets karakter som gjør at det blir mer synlig enn asfaltstøv. En annen teori er at det nye lysanlegget eksponerer støvet på en kraftigere måte enn det gamle lysanlegget. Men uansett hvordan vi så snur og vender på det, kommer vi ikke fra at mye betong er blitt slitt vekk. Det dreier seg om i størrelsesorden 100 faste

m<sup>3</sup> i løpet av disse 3 årene. Dette er noe ganske annet enn det vi hadde regnet med.

Hva kan så årsaken til denne store slitasjen være? På alle andre betongveger i Norge har man bare gode erfaringer med hensyn til slitestyrken.

Det finnes neppe noe klart og entydig svar på spørsmålet. Antakelig er det en kombinasjon av flere faktorer som har vært årsak til den store slitasjen.

For det første var kjørebanelens bredde tillagt for liten vekt. Total kjørebanebredde er 6 m. Når vi trekker fra bredden på «kattøyene», blir det ikke mye slingringsmonn igjen til de store bilene. Resultatet er at praktisk talt hver eneste stor bil kjører i samme hjulspor. Dette gjør selvfølgelig at slitasjen i dette sporet blir svært høy. De andre betongvegene i Norge er bredere, slik at slitasjen blir mer fordelt.

En annen mulig medvirkende årsak til den høye slitasjen kan være at betongener for fingradert. Maksimal steinstørrelse var satt til 16 mm. I det prøvedekket som nå er lagt i Særetunnelen på rv. 560, er maks. steinstørrelse økt til 22 mm.

Mange er nok interesserte i hva vi nå skal gjøre med dekket i Eidsvågstunnelen. Det er sannsynlig at noe må gjøres med hjulsporene i sommer. Det vil i midten av juni bli holdt et møte der folk fra Vegdirektoratet og fra vegkontoret vil delta. På dette møtet vil forskjellige metoder for utbedring bli diskutert, og alternativ bli valgt. En mulighet er å legge støpeasfalt i sporene. Det var dette som ble gjort sist sommer på et lokalt parti. Foreløpig synes dette å stå bra. En annen mulighet er å legge en epoxymasse i sporene.

Vi må ta hensyn til både kostnader, levetid og hvor raskt utbedringen kan skje når vi skal velge alternativ.

Det er altså mange ting å skjerpe seg på når det gjelder Eidsvågstunnelen. Det kan vel forresten være bra trening, når vi tenker på hva som med tid og stunder kommer av tunneler i Bergen.

## VEGOPNING BJØRSVIK-VIKANES:

# Eikefet-tunnelen Noregs lengste

### *Nær 5 km tunnel gir køyrande veg til dei indre delane av Nordhordland*

I isande kald austavind vart den nye vegen mellom Bjørsvik og Vikanes, med Noregs lengste tunnel — 4,92 km —, opna 27. mars i år. Mange interesserte hadde funne vegen for å sjå lensmann Olav Jordal opne vegen offisielt. Det har vore stor interesse i fylket for dette prosjektet som har gjort ferja meil-

*Stortingsmann Sverre Helland, som har vore ein av forkjemparane for vegen Bjørsvik - Vikanes, fekk æra av å vere første trafikant gjennom den lange tunnelen. (Foto: Røa)*



lom Bjørsvik og Vikanes unødvendig og gjev ekøyrende atkomst til dei indre delane av Nordhordland. Dette viste ikkje minst det at presse og NRK var møtt mannsterkt fram.

Etter ein kort opningsseremoni bar det på rekkje og rad attom stortingsmann Sverre Hellands bil gjennom den nye Eikefettunnelen, med ein stogg for musikalsk underhaldning på vegen. I Vikanes var samtlege inviterte til samankomst i gren-dahuset for å feire dagen saman med arbeidarane på anlegget.

Sjølv om vegen vart farbar til påske, stod det då framleis att å gjere ferdig siste tunnelen ved Vikanes. Den skal etter planen opnast til sommarferien. Likevel er det framleis ein del arbeid å gjera her før vegen er heilt ferdig.



*Drifts-sjef Jan Søylen representerte leiinga ved Vegkontoret ved opninga — her mellom Jostein Vike og Olav Solheimsnes.*

*Arbeidarar og anleggsleiing samla like ved Eikefet-tunnelen.*



# MASKIN- NYTT

For budsjettåret 1980 har vi hittil fått levert følgende større maskiner:

- En lastebil Scania LBSIII, 305HK, med 9 m<sup>3</sup> dumperkasse. Påbygget er levert og montert av ARKA (Andr. Rasmussen karosserifabrikk A/S). Dette er en typisk anleggssbil. Den går i Oddaområdet med Arne Eide som sjåfør. Prisen er kr. 592.000,-.
- En brøytebil Magirus 256D19AK med firehjulstrekk, 256 HK, vanlig lastekasse og bakmontert 6,5 tm HMF kran — den største vi noensinne har hatt på brøytebil i Hordaland. Sjåfør er Nils Skjelde, Voss. Prisen er kr. 603.000,-.  
Til utskifting av gamle pickuper og små lastebiler i vedlikeholdet er innkjøpt i alt 10 biler:
- En Mercedes 608D med dobbelt fører-



Den nye Scania LBS III, som er bygd opp i Bergen. En fornøyd Arne Eide har inntatt fører-setet.

(Foto: B. Prebensen, VDR)

hus, 2,25 tm. kran, tipp, og motor 85HK.

Den går i Ri, Gjervik, med John Sjurseter som sjåfør. Bilen koster kr. 191.000,-.

- 2 stk. VW LT35D, med enkelt førerhus. Bilene koster kr. 97.500,- pr. stk., og går i Bømlo og Sveio med Lars Hotlund og Svein Stueland som sjåfør.
- 4 stk. VW LT31D med enkelt førerhus. Bilene koster kr. 100.000,- pr. stk. og går i Austevoll, Romarheim, Røldal og verkstedet i Rådal. Søren Haveland, Håkon Juvik og Birger Eigestad er sjåfør.
- 3 stk. VW LT35D med dobbelt førerhus. Bilene koster kr. 107.300,- pr. stk. og går i Ølen, Odda og Voss med Albert Harde-land, Ola Stana og Nils Gjermesom sjåfør.
- Verkstedet i Rådal har fått 2 stk. LT35D med høyt tak. Bilene er oppbygd som

verkstedsvogner og erstatter de gamle verkstedsvognene. Prisen er kr. 130.000,- pr. stk. inkl. oppbygging.

Alle VW LT31/35 er utstyrt med 6 cyl. 75HK dieselmotorer som ergodt lydisolert fra førerhuset.

- Våre to gamle Bolinder dumpere som har gått på anlegg i Nordhordland er utskiftet med to Moxy dumpere, — 12,3 m<sup>3</sup> kasse og 207HK. Prisen er kr. 561.000,- pr. stk. Reidar Birkeland og Magne Toft er sjåførere.
- En av våre gamle Cat D6C dozere er erstattet med en ny Cat D6D, vekt. 18,4t med vinsj, til en pris av kr. 734.400,-. Ola Natland er kjøper.
- Til erstatning for gamle borrhjører innkjøpt 4 stk. Atlas Copco Roc 302 utstyrt med støvsugeranlegg, hydraulisk vinsj, retningsinstrument og Cop 115 EB borhammer. Prisen er kr. 490.000,- pr. stk.
- Til erstatning for gamle kompressorer er innkjøpt en Atlas Copco type XAS 80 (4,8 m<sup>3</sup>/min), pris kr. 72.500,-, fem Atlas Copco type XAS 160 (9,5 m<sup>3</sup>/min.) til kr. 126.000,- pr. stk. og to AMA type SM40AL (38 m<sup>3</sup>/min.) til kr. 441.000,- pr. stk. Alle kompressorene er lydempet.
- Etrekkverkslag har i noen måneder hatt en helhydraulisk spesialrigg GM 100 på prøve. Den er bygget på en industritraktor John Deere 3130 påmontert ekstra ramme for borutrustning, hydraulisk borhammer Krupp HB 103, Krupp hydraulisk mater og Krupp hydraulisk støvsuger. Riggeren har vært justert og videreutviklet i prøvetiden og skal bl.a. få større motor. Riggeren er nå kjøpt for kr. 666.000,- med returrett 3 mnd. etter at motoren er skiftet. Kapasiteten for nedsetting av rekkverkstolper vil bli vesentlig øket, og miljømessig er riggeren et stort fremskritt.
- En av våre gamle hjullastere er utskiftet med en ny Cat 966D, med 3,2 m<sup>3</sup> skuff

og vekt 18 tonn. Prisen er kr. 724.000,- og Terje Abelsen kjøper maskinen ved knuseverket i Vallavik.

- I Vallavik er montert et to trinns knuseverk bestående av: 1 stk. Svedala Arbrå forknuser R-9090-160 med en Svedala Arbrå 25 m<sup>3</sup> horisontalmater som innlastingsenhet. Etterknuseren er en Lokomo GE 2610 spindelknuser. Siktestasjonen er en Lokomo B 3100 — 3 dekk. I tillegg er nødvendige band, siloer, mattere, fordelingsentraler m.v. innkjøpt. Det taes nå ut 3 fraksjoner, 0-5 mm, 5-32 mm og 32-64 mm. Verket kan utbygges til 3 trinn med ytterligere nedknusing og fraksjonering. Maskininvesteringene beløper seg til ca. 1,4 mill. kr. I tillegg kommer riggekostnader, kaianlegg etc. Den lave innkjøpsprisen skyldes at en del av utstyret er overtatt brukt fra Vestfold fylke, en del gjennom Telemark fylke og en del utstyr er nytt.
- Til knuseverkene i Vallavik og Matre er montert støvdempningsutstyr til henholdsvis kr. 130.000,- og kr. 160.000,-.
- For å spare masser ved asfaltlegging er innkjøpt 1 stk. Hoes Vario vibrasjonscreed med 3 knekkpunkter for overhøyde 0-40 m/rm med sporfyllinger. Denne er montert på Barber Green SB 140 asfaltutlegger. Pris kr. 162.000,-. En regner med å spare 60 t asfalt pr. km veg. Med en pris på kr. 250,-/tonn utgjør det kr. 150.000,-/km veg. I tillegg ventes høyere kvalitet og lengre levetid på dekket.
- 1 stk. alfallspredertanktype Salco HCH — 110. Tankvolum 11000 l. Tanken er montert på Magirus 310, 4 × 4. Levetid 20/5 1980. Denne erstatter eldre Salco tank. Den nye tanken er utstyrt med mye automatikk og miljøvifte for operatør.
- Det er også kjøpt et transportabelt generatoraggregat 200 kVa 220V, 50Hz for variabel belastning og Volvo motor TD120Ag. Pris kr. 250.000,-. Maskinavd.



Samferdselsstyret ved varaformann Arne E. Ekeland var også blant gratulantene.

(foto: BLa)

## Vel overstått 50-års dag!



— Denne må vel fisken bite på! Det var ikke så langt fra at gaven fra de ansatte ble prøvd på flekken av den fiske-glade jubilanten.

(Foto: Røa.)



Vegsjef Josef Martinsen var 50 år 13. mars i år. Han var borteist på dagen, som det heter, men ble «kapret» av gratulanter innen vegvesenet og utenfra «dagen derpå», som bildene viser noen glimt av.

«Veg i vest» gratulerer med vel overstått!

(Foto: Røa)

Teknokratkunst av beste klasse ble overrakt ved en representant fra provinsen over Vågen, Arild Eggen. Verket er kalt «Compromis» og visernordre innfartsåre, slik kunstneren har oppfattet saken...

(Foto: Røa)





# VHF radiosambandet blir betre

Utbygginga av VHF radiosambandet i vegvesenet i Hordaland har gått føre seg sidan 1966, men framleis har vi ikkje full dekning i fylket. I dag har vi følgjande sambandsnett:

I Oddaområdet er basisstasjonen plassert ved Midtlæger med linje til hjelpe-stasjon ved Solfonn hotell og styrestasjonar ved Røldal vegstasjon og vegkontoret i Odda. Dette har vore eit særst godt samband, men utstyret er no slite og snart moge for utskifting.

I Vossområdet har vi basisstasjon på Lønahorgi og linje til styrestasjon ved vegmeisterkontoret. Det er same type utstyr som i Odda, men nyare.

I Nordhordland har vi basisstasjon på Arnanipa med radiosamband til styrestasjon ved Gjervik vegstasjon og anleggs-kontor i Arna. Også her er same utstyr som i Odda, men nyare.

Alle desse områda har eit samband som er ope innan vegvesenet (alle høyrer kalling og samtalar), men det er ikkje mogleg å komme inn på telefonnettet.

Bergensområdet har basisstasjon på Ulriken med linjer til styrestasjon ved Råd-dal vegsentral (05-27 41 00) og vegkontoret i Bergen (Strandgt. 209, tlf. 05-21 76 16). Begge styrestasjonane har telefonoverdrag til og frå mobilstasjonane, som har selektiv kalling og skjerma samtale.

Sunnhordland og Hardanger har basisstasjon på Kattnakken, Stord, med linje til styrestasjonar i Norheimsund, Stord og Ølen vegstasjonar. Dette er det beste basisstasjonen i fylket med svært stor rekkje-vidd. I Norheimsund (055-51 837) er det telefonoverdrag som i Bergensområdet. Mobilstasjonane i Sunnhordland kan ein nå med telefon over Norheimsund, men ein kan ikkje komme inn på telefonnettet frå mobilstasjonane. Sambandet til/frå stasjonane er ope innan vegvesenet (som Odda, Voss og Gjervik).

## Vidare utbygging:

Vi reknar med å få ein ny basisstasjon på Store Dystingen i Vaksdal i løpet av hausten. Den vil dekkje vegen over Hamlagrø og så å seie heile Nordhordland. Basisstasjonen vil bli injestyrd frå Råd-dal vegsentral med telefonoverdrag.

Det er og sannsynleg at vi kjem til å bygge ut Snøn-ut i år. Den vil truleg bli radio-styrt frå Midtlæger med telefonoverdrag, men dette er ennå ikke avgjort.

Store delar av Hardanger og heile Hardangervidda har ikkje dekning i dag. Vi har køyrt dekningsprøver frå Oksen, 1241 m.o.h. mellom Granvin og Eidfjorden. Desse var tilfredsstillande. Stasjonen bør styrestyrast frå Midtlæger med telefonoverdrag. På Oksen er ikkje straum tilgjengeleg, så her må vi eventuelt lage vårt eige elektrisitettsverk. (Vindmølle/solenergi kan vera aktuelt å prøve.)

I løpet av sommaren vil vi i samarbeid med Vegdirektoratet også vurdere andre alternativ i Hardanger — Røldalområdet.

Telefonoverdraget i Bergen og Norheimsund kan berre nyttast når det er folk på kontora. Vi vonar at basisstasjonane kan linkoverførast til Midtlæger, der vi har skiftordning. Då kan telefonoverdraget nyttast heile døgnet, og heile fylket vil bli dekt herfrå.

I februar sende Vegdirektoratet ut ei pressemelding der det m.a. heiter:

«Statens vegvesen satser på ny mobilstasjonstype i 1980 årene... Det nye radiosambandsutstyret vil være spesialtilpasset vegvesenets behov fullt ut, og det vil bety en vesentlig økt sikkerhet og bruksverdi for etatens ansatte over hele landet... Det er tatt hensyn til at det nye radiosambandet skal kunne benyttes sammen med vegvesenets gamle anlegg. Mikroprosess-teknikken har imidlertid gitt systemet utvidet kapasitet og en større grad av automa-

## Brøyting i egen regi eller entreprise?

Av Hermann Lund

Siden arbeidsmiljøloven trådte i kraft, og 1/5-dels regelen for hvilende hjemmevakt var en realitet, har en stadig større del av vinterberedskap/brøytetjeneste systematisk blitt overført fra vegvesenet til mer eller mindre seriøse private brøytekontraktører. I Hordaland utførte vi for eksempel i vinter-sesongen 1979-80 kun 4,6% av brøytingen i egen regi. Begrunnelsen for dette er at vintervedlikeholdet dermed kan utføres til en langt rimeligere pris enn om vi brøyter i egen regi.

I samme tidsrom er vi til kjedsommelighet blitt neddyngnet med påstanden om at arbeidsmiljøloven med sine arbeidstidsregler er årsak til dette. Påstanden om at arbeidsmiljøloven er på kollisjonskurs med værguder og snøfall, med henvisning til statistikk for dette, står også å lese i «Våre vegger» nr. 2, mars 1980. Her står det faktisk at det helst snør i helgene, når brøytemannskapet har fri. (Her siktes det åpenbart til vegvesenets egne ansatte.)

---

tisering. Det opereres med en kapasitet på 160 kanaler, og for første gang har man innen vegvesenet fått en standardstasjon som vil passe i alle fylker og som dermed kan benyttes over fylkesgrensene uten vanskeligheter . . . Nye anskaffelser har vært holdt noe tilbake i påvente av å få utviklet en stasjon som fullt ut ville tilfredsstillte vegvesenets krav.»

Vegvesenet i Hordaland har tinga flere nye mobilstasjoner, og 63 stk. vert levert i 1980.

Etter mitt syn har Arbeidsmiljøloven til fulle tatt hensyn til at det både kan snø i helgene og etter arbeidstid for øvrig. Loven sier at de som må ta belastningen med å vekte vegene, eventuelt rykke ut uten varsel for å rydde dem, skal få en del av ulemmene ved dette kompensert. Både helsemessige og sosiale kriterier tilsier at det er en uforholdsmessig stor belastning å måtte utføre den slags tjenester i fritiden, og at kompensasjon er berettiget.

Dette er vel hva Stortinget i klar tekst har gitt uttrykk for gjennom Arbeidsmiljøloven — den vi som arbeidstakere hilste velkommen med glede.

Vi tok det også som en selvfølge at ledelsen innen vegvesenet ville gjøre sitt til at Stortingets vedtak om dette skulle bli oppfylt. Men hva har skjedd? Vegvesenets ledere har med iver og glød lett etter — og funnet — utveier til å omgå disse bestemmelsene. Ved å overføre brøyteberedskap til private kontraktører, har man på kort sikt klart å få kostnadene ned. Dette har man gjort, vel vitende om at disse kontraktørene tøyser både arbeidsmiljølov og vegtrafikklov (om kjøre-/hviletid) så langt de kan for å kunne underby vegvesenets ansatte. På kort sikt kan en nok få kostnadene ned, men over lengre tid kan det nok hende at rovdrift på menneskelige ressurser kan gi utslag på andre offentlige budsjetter.

Som arbeidstakere i vegvesenet kan vi ikke finne oss i at etatens ledelse søker slike utveier for å få budsjettene til å balanse. Vi kan ikke tolerere at våre arbeidsplasser, som p.g.a. arbeidsmiljøloven skulle bli

## De ansattes medinnflytelse på arbeidsmiljøet

Av Svein Utkilen

Formann i VIO,  
Vegetatens Ingeniørorganisasjon

I forrige nummer av «Veg i Vest» stod det å lese, nesten bortgjemt på nest siste side, at Arbeidsmiljøutvalget hadde fått nye medlemmer. Ikke et ord var nevnt om den diskusjonen ledelsen har hatt med samtlige organisasjoner ved vegvesenet i Hordaland om å utvide AMU fra 6 til 8 representanter.

Alle organisasjonene har funnet det formålstjenlig å utvide utvalget med 2 representanter. Den ene skulle representere de organisasjonene som i dag ikke er med i AMU.

En rekke møter og skriv resulterte i et «tilbud» fra ledelsen. Det gikk ut på at de organisasjonene som ikke er representert i AMU skulle få en felles observatør. Dette «tilbudet» kunne ikke organisasjonene akseptere, fordi det ville innebære at fellesrepresentanten for ca. 250 ansatte, for det meste ved hovedkontoret, ikke ville få fullverdig medlemskap med de rettigheter det medfører.

På bakgrunn av dagens demokratisere-

ringsprosess og stadig økende medinnflytelse, mener jeg at ledelsen ikke burde ha brukt sin styringsrett i denne sammenheng. I dette tilfelle går det ut over medinnflytelsen (i arbeidsmiljøspørsmål) for en bestemt gruppe. Det kan virke som om ledelsen i denne saken har oversett viktige deler av målsettingen i arbeidsmiljøloven, siden de ønsker å nå den uten å samarbeide på like vilkår med en fellesrepresentant for denne gruppen.

### Fastlåst standpunkt

En parallell når det gjelder manglende medinnflytelse fra de ansattes side, er en sak som nylig var oppe i Samarbeidsutvalget. Det gjaldt områdeinndelingen i vedlikeholdet. Denne saken kan vise seg å få konsekvenser for hele organisasjonsmønstret ved vegkontoret. I dette tilfelle ga de berørte organisasjonene sin uttalelse om saken, og samtlige mente at den burde utsettes for nærmere utredning. Da saken var oppe i SU virket det som om ledelsen al-

enda bedre og mer meningsfylt, skal brukes som salderingspost på for trange budsjett. Dersom bevilgningene vegvesenet får ikke rekker til å få utført brøyte-tjenesten etter intensjonene i arbeidsmiljøloven, må de bevilgende myndigheter få vite det — i så klar tekst at det blir forstått. Vegvesenets ledere bør se det som en hovedsak å utføre enhver tjeneste — brøyting, strøing eller annet — i henhold til gjeldende lover og regler.

Dersom de bevilgende myndigheter ikke maktet å fremskaffe de nødvendige midler til å gjennomføre de servicetiltaksom samfunnet forlanger, får den delen det ikke er dekning for, utstå til midlene er til stede.

Heller det — etter min mening — enn at våre ledere skal operere på kanten av det tilbørlige for å omgå loven, og etter beste evne torpedere intensjoner og regelverk for å få kabalen til å gå opp — med våre arbeidsplasser som innsats.

lerede før møtet hadde låst fast sitt standpunkt, trass i organisasjonenes syn på saken.

Dette erto saker som samtlige organisasjoner i den senere tid har engasjert seg i. Jeg sitter likevel igjen med følelsen av at vi har vunnet lite gehør hos ledelsen for synspunktene våre.

### Den menneskelige faktor

Det er beklagelig at organisasjonene ikke har større medinnflytelse i saker som berører de ansattes eget arbeidsmiljø. Jeg vet at både ledelsen og organisasjonene er enige om målet, slik det er trukket opp i «Grunnlag og hovedmål for Statens Vegvesen». Vegen mot målet ser tydeligvis ledelsen og organisasjonene på forskjellig vis. Ledelsen legger stor vekt på en effektiv organisasjon. Det har aldri vært min eller andres tanke å legge opp til et ineffektivt system, men etter min mening legger ledelsen for liten vekt på det vesentligste i sin iver etter å nå målet, nemlig den menneskelige faktor. Min påstand er at det ønskede resultatet ikke kan oppnås før det skapes gjensidig tillit, forståelse og respekt på alle plan i organisasjonsmønsteret ved Hordaland Vegkontor.

### Samarbeid viktig

Mitt primære mål som tillitsmann for ingeniørene er at organisasjonen og ledelsen i fellesskap tar vare på de menneskelige ressursene og legger vekt på å skape et meningsfylt og utviklende arbeidsmiljø. Dette målet kan vi bare nå dersom ledelsen er villig til aktivt å lytte til og samarbeide med organisasjonene. Dersom ledelsen fortsetter slik de la opp til i disse to sakene, vil jeg våge å påstå at organisasjonene vil stake ut sin egen veg i stedet for å gå parallelt med ledelsen mot et felles mål. Det vil si at når loven om medbestemmelse for de ansatte ligger på bordet, kan det komme til

å medføre at ledelsen og organisasjonene møtes — ikke som samarbeidspartnere — men som forhandlingspartnere i et klima som lite vil tjene vårt felles mål.

Dersom vi ikke aktivt går inn for å legge forholdene til rette for et meningsfylt og utviklende arbeidsmiljø, kan resultatet også bli at vegkontoret kan bli ribbet for dyktige og arbeidsvillige arbeidstakere.

### SU strør sand

Til slutt må jeg si meg enig med ledelsen når de hevder at møteaktiviteten ved vegkontoret for mange arbeidstakere går ut over produktivt arbeid. For å rette på dette forholdet ligger det snublende nær å foreslå en nedleggelse av SU. Jeg tror nemlig at dette kommer av den utvikling SU har hatt. Organisasjonene har etter min mening liten eller ingen medinnflytelse på de viktige sakene som behandles i SU. Jeg vil nærmest betrakte SU som et «sandpåstrøingsapparat».

Det er da nærliggende å spørre hvorfor et organ som burde ha vært et viktig forum der ledelsen og organisasjonene kunne drøfte felles problemer, har utviklet seg slik. Organisasjonene må nok påta seg en vesentlig del av skylden for dette. Men samtidig har jeg inntrykk av at uansett hvor godt organisasjonene hadde gjort sitt arbeid, så ville det ikke ha fått nevneverdige konsekvenser for utfallet av sakene som behandles.

Jeg håper og tror tross alt at vi nå er inne i en utvikling som betyr et første, forsiktige skritt mot vårt felles mål. Jeg tenker da på det pågående POU-arbeidet ved vegkontoret.

Problemstillingen jeg her har vært inne på, er bare nevnt overfladisk. Jeg håper likevel at dette kan være innledningen til en konstruktiv diskusjon og et åpent samarbeid mellom ledelsen og organisasjonene.

ØKONOMISK LANDLIGGE



Her er ein sprekk!  
BÅTEN ER LEKK!!

Berre vi rekk  
med pengeskral sekk  
å føreta  
turvande utbetringssekk  
før all von er vekk?

*Mas*

«Veg i Vest»-artiklar om «økonomisk katastrofe» og ventande vinterstorm har inspirert til dette diktverket. Biletet er teke på ei

synfaring på Stord i mai 1968. Vi treng kan hende ikkje å fortelje at det er plansjefen vi ser til venstre og vegsjefen til høgre.

**Samferdselsminister  
Ronald Bye:**

# Ikkje klårt skilje mellom draumar og behov i vegetaten

## *Reagerer mot overdramatisering av sysselsettingssituasjonen*

Mange stiller seg spørsmålet — kva kan vi i vegvesenet eigentleg vente oss i tida framover? Det er openbertt slutt på den jamne framgangen frå år til år som vi har opplevd det siste ti-året, men kva vil dette seie for vegvesenet totalt, for økonomi og for arbeidsplassar? «Veg i Vest» fekk sjansen til å spørje samferdselsminister Ronald Bye sjølv:

— Vegvesenet må nok generelt moderate dei store vonene ein til no har hatt, utan at eg har noka tru på «barkebrødtider», var

samferdselsministerens svar på spørsmåla.

— Dette vil nok føre til at ein må tenkje annleis, det vil stillast andre krav til kvarein skal satse, kvar ressursane skal nyttast, og mange oppgåver vil nok kjennast verre å løyse, trur Bye.

### **Draumar/behov**

— Kan dette konkretiserast nærare?

— Ja, vegvesenet i dei einskilde fylka må kan hende moderate seg i høve til gamle draumar om store nyanlegg. Mitt inn-



Samferdselsminister Ronald Bye og den nye vegdirektøren, Eskild Jensen. (Foto: M. Krogh, Sørlands-porten).

trykk er at det ikkje alltid har vore eit klårt skilje mellom draumar og behov, seier Bye.

— Vegsektoren har vore betre stilt enn andre hittil, og einskilde sektorar vil nok måtte merke innstramminga sterkare enn andre.

### Syssettinga

— Kva då med syssettingssituasjonen? Oppseiingar er eit av dei tiltaka som har vore framme til drøfting i Hordaland?

— Til no har ikkje nokon blitt sagt opp i staten, og eg vil reagere mot ei overdramatisering av situasjonen. Det er på det reine at det er vanskeleg å oppretthalde ei høg syssetting, men masseoppseiingar blir det neppe noko av.

Eg trur heller vi kan vente harde tak i spørsmålet om eigen regi og entreprise, legg Bye til. — Eg trur og det kan vera nyttig å ha i tankane at ikkje *allt* skal vekse seg inn i himmelen. Den etaten som ikkje klarer å innrette seg etter situasjonen, har planlagt gale.

### Salhusbrua

— Vil dette seie at prosjekt som t.d. den omdiskuterte Salhusbrua, som jo er eit omfattande og kostbart prosjekt, må skytast ut i det blå?

— Personleg ser eg Salhusbrua som eit kostnadmessig fordelaktig prosjekt, som kan opne utveggar for rimelegare bruløysingar andre stader. Økonomisk sett er nok flytebrualternativet meir realistisk enn andre løysingar.

— Men svært mange er skeptiske til prosjektet?

— Det er riktig, men eg tykkjer ikkje summen av innvendingar er slik at dette bør stoppe prosjektet, slår Bye fast.

Likevel peiker Ronald Bye på at ein ikkje må tru at gigantprosjekt blir tekne opp i den økonomiske situasjonen vi har nå. Vi må godta ein kvilepause når det gjeld dei *store* investeringane, seier han. — Dette kan nok vera nyttig, for det vil gje fylkene tid til å vurdere det dei har med omsyn til standard, vedlikehald og bruk.

### Bergens-problemet

— Men kva då med Bergen? Dei prosjekta vi ventar på er dyre, og problema er store?

— Problemet i Bergen er for det første å få fram planer som det kan bli politisk semje om, og for det andre å finansiere desse. Her ser eg ikkje noka von om løysing på kort sikt, seier Bye.

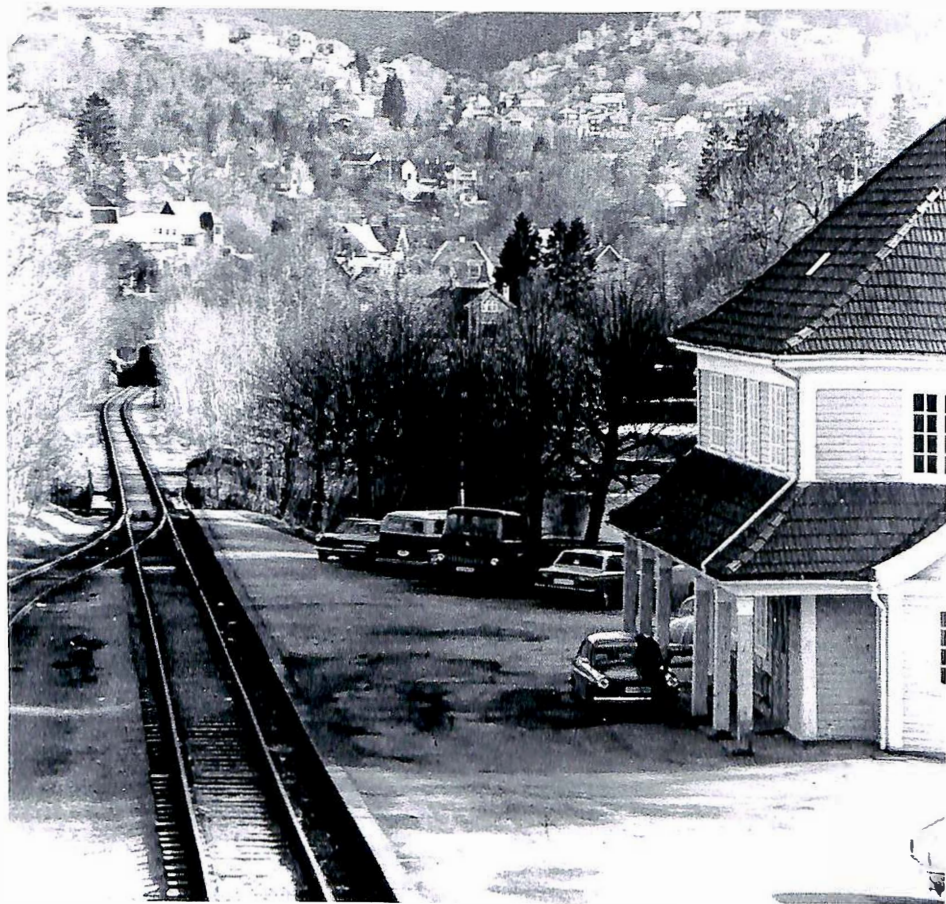
### Storbykonferanse

Han kan elles fortelje at det er planar om å arrangere ein storbykonferanse til hausten, derein vil ta opp til drøfting trafikkproblema i dei store byane i landet.

— I Bergen, der bykjernen er nokså spesiell, kan det for øvrig være interessant å sjå kva stortingsmelding nr. 9, «Om bruk av riksvegmidlene», kan føre til, avslutter samferdselsministeren.

(Leangkollen 2. juni 1980)

Røa.



### *Vegvesenet med kunstgalleri og forstadsbane*

Bildet viser Hop stasjon og jernbanelinjen mot Fjøsanger, som nå er nedlagt. Hele «herligheten» er vegvesenet nå eiere av, og for så vidt kunne det ha vært interessant å utvide virksomheten slik vi har antydnet det i overskriften. I det minste ville nok tilhengerne av forstadsbane ha stilt seg noe mindre negative til oss i vegvesenet, tror vi.

Faktum er imidlertid følgende: vi leier ut lokalene og har gjort vårt beste til at kunstgalleriet ble en realitet, men banen kan vi nok ikke gjøre det samme med. Den skal bli

reversibel veg mellom Hop og Fjøsanger når arbeidene på søndre innfartsåre kommer i gang over sommeren. Kontorene for dette anlegget blir plassert i 2. etasje i stasjonsbygningen.

Også to andre nedlagte jernbanestasjoner er vegvesenet blitt eiere av, Nesttun og Fjøsanger. Om det er en tilfeldighet eller ikke, skal være usagt, men også på Nesttun er det sannsynlig at vegvesenet får anledning til å «gå inn for kunsten». En av byens kunstnere har sagt seg interessert i å bruke lokalene til atelier, og saken er under forhandlinger nå. Stasjonen på Fjøsanger er imidlertid bortleid, bl.a. til boligformål.



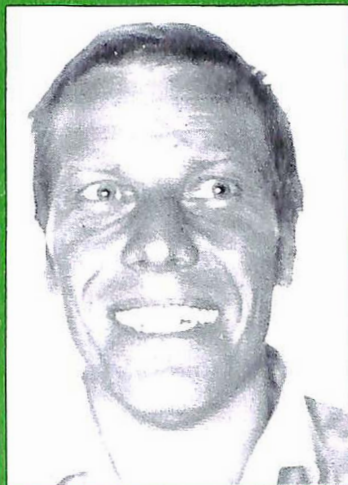
## GLØTT FRA BILTILSYNET:

### Opplæring i mange slags «faser» ved biltilsynet

- Stadig større krav stilles til erfaring og kunnskaper hos personellet
- Ikke bare elev, men også lærer og sensor må finne seg i å slite skolebenken

### *Førerprøven for vogntog:*

## Teknisk stoff «bøygen» for mange av elevene



*Sigurd Læg Reid*

Sigurd Læg Reid har i mange år hatt med klasse II-prøvene å gjøre.

— Er det dyktige kandidater som møter til prøvene, Læg Reid?

— Stort sett må man si at elevene kan stoffet. Noen problemer er der jo, f.eks. når det gjelder de kvinnelige kandidatene og det tekniske stoffet og forståelsen av dette i teori og praksis.

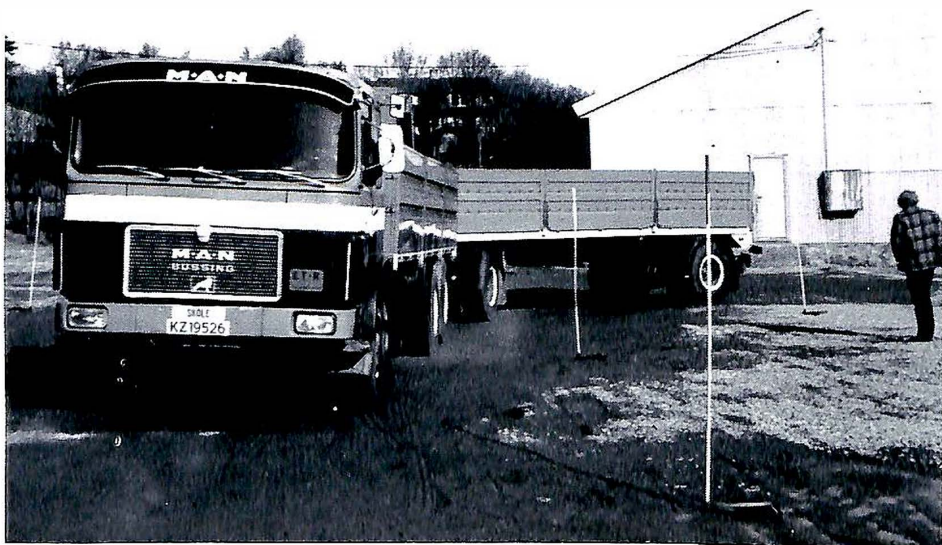
— Hvor meget av disse problemer kan tilbakeføres til opplæringen for klasse II-elevene?

— På bakgrunn av liten teknisk erfaring/kunnskap kan det være vanskeligere for

dem å forstå tørt, teknisk stoff ved undervisningen. Her kunne det være ønskelig at eleven hadde fått litt mer praktisk undervisning av skolene.

— Inndelingen av teoriprøven, Læg Reid, avdekker den forståelsen for den enkelte kjøretøygruppe, eller hva?

— Slik prøvene nå er lagt opp her i Bergen har vi delt inn teorien i klasse D med tillegg for C og med tillegg for CE. Med denne inndeling tror vi at vi greier å få frem momentene for de forskjellige kjøretøygruppen. For å bestå CE-teorien må de andre undergruppene være bestått.



*Fra prøvene for kjøring av vogntog. Her rygges det i høyre-sving.*

— Og den praktiske prøven?

— Den er og inndelt i tre deler. Der kommer C-klassen lavest, deretter D og til slutt CE.

— Hva går prøven ut på?

— Den starter med en sikkerhetskontroll. Biltilsynet har laget til 7 kort med 3 oppgaver på hvert kort. Disse skal utføres før den praktiske kjøreprøven avlegges.

F.eks. skal man kunne foreta kontroll av servostyring/bremser og lys. Etter sikkerhetskontrollen går man over til en manøvrerprøve som består av rygging med vogntog rett bakover ca. 30 mtr og deretter høyresving med oppretting. Se bilder med kommentar.

Til slutt går prøven på landeveien med særlig vekt på beherskelse av kjøretøy/vogntog, hensynsfullhet og aktpågivenhet. Dette gjelder da særlig fartstilpasning, plassering og bruk av speil ved passering av andre trafikanter langs veien.

— Samarbeidet med opplæringsinstitusjonene er meget godt, hevdes det — hvordan arter det seg i praksis, Læg Reid?

— Det foregår for det meste ved møter og samtaler over den enkelte kandidats prestasjoner. Det er i det hele full kontakt over alle teoretiske og praktiske problemer.

C.J.

*Sammenkopling av vogntog. Arne Hilton dirigerer.*



**Nye oppgaver for  
trafikkseksjonen:**

## **Omfattende tilsyn med kjøreskolene**

***Kapasitetsvansker for praktisk  
opplæring for tyngre kjøretøy***

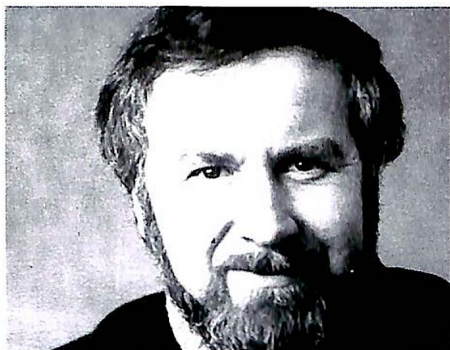
Bergen, Voss og Stord har tilsammen 46 trafikkskoler med ca. 180 ansatte kjørelærere og instruktører. Ca. 180 skolevogner er i drift i distriktet og Biltilsynet har lagt opp til avvikling av ca. 12000 førerprøver med tilsammen 50 reiser i distriktet. Tilsynet med kjøreskolenes undervisnings-opplegg skal utbygges og opplæring av eget personell skal utvikles. Trafikkseksjonen har dermed foran seg et omfattende arbeidsprogram som krever både ekspertise og kapasitet i meget høy grad.

— Har vi den nødvendige ekspertise og kapasitet til å møte framtiden med, Arne Hilton?

— Vi håper og tror at vi har ekspertisen, men det er litt verre med kapasiteten. I forbindelse med Vegdirektoratets desentraliseringsprogram har vegvesenet/biltilsynet stadig fått seg tildelt nye arbeidsoppgaver. Med den kontinuerlige etteropplæring som foregår blant kjørelærere/instruktører har biltilsynet i disse dager også fått rettearbeidet med eksamensbesvarelsene fra opplæringspersonellet. Biltilsynet må også stå for de praktiske prøvene som kjørelærerne/instruktørene skal igjennom. For vårt vedkommende gjelder det denne gang 47 prøver. Dette arbeidet vil nok gå på bekostning av det arbeidet vi allerede har.

— Er der noe nytt på området tyngre kjøretøyer?

— Ikke annet enn at der er avdekket et



Arne Hilton

stort behov for førerkort for tyngre kjøretøyer. I Bergen har vi nå fått øket kapasiteten med en ekstra buss, mens distriktene ennå ikke har fått i stand brukbare opplæringstilbud.

— Og på motorsykkelsektoren?

— Når det gjelder klasse A har vi brukbare opplæringstilbud både i Bergen og i distriktene.

— Hvordan fungerer de etablerte opplærings-institusjonene i privat og offentlig regi, Arne Hilton?

— Vi har idag 3 godkjente opplæringstilbud for tyngre kjøretøyer: Fana Yrkesskole, O. Sælen Kjøreskole A/S og Undervisningskontoret, Haakonsvern. O. Sælen kjøreskole A/S har størst kapasitet. På grunn av at AOF og Friundervisningen har meget stor søkning til sine teorikurs for tyngre kjøretøyer har vi visse vanskeligheter med den praktiske opplæringen. Det kan gå lang tid fra eleven har bestått den teoretiske prøven til de kan avlegge den praktiske. Men disse forhold må vi bare leve med foreløpig.

— Hva skjer på fase II-feltet?

— Her er det nedsatt et utvalg som består av personell fra biltilsynet og personell fra opplæringssiden. Gruppen skal ha ferdig et notat om fase II-opplæringen 1. juli i år. Dette medfører også et ganske omfattende merarbeid for biltilsynet, ettersom dette arbeid skal prioriteres. C.J.

# Kjøreskoleeier jobber i Biltilsynet

**Kjøreskoleeier Arne Rogstad vikarierer for tiden som førerprøvekontrollør ved Biltilsynet:**

— Hva er mest interessant ved Biltilsynet sett fra opplæringshold, Arne Rogstad.

— Det er å se i hvilken grad kjøreskolene har nådd målene som normalplanen for kjøreskolene fastsetter. Kravene til førerprøven er ikke strengere enn de må være — f.eks. blir kandidaten godskrevet opptil flere feil som ikke går på trafikksikkerheten. Førerprøven er for mange «oppskrytt» slik at de møter unødvendig nervøse. De fleste tar det fint når de hører at det ikke legges feller for dem, og at det er en vanlig kjøretur de skal ut på.

— Hvis du nå ser på kandidatenes opplæringstilbud med biltilsynets øyne — hva vil du først kommentere da, Rogstad?



— Kandidatene tilfredstiller stort sett kravene når det gjelder å behandle bilen i bytrafikken. Verre er det med landeveiskjøring. Generelt vil jeg si at elevene har for liten øvelse her. Landevegskjøring er en viktig del av opplæringen da en stor del av de alvorligste ulykkene skjer her. Opplæringen må intensiveres på dette feltet. Ingen er vel interessert i å møte kjørende på feil side av vegen eller ligge bak førere som ikke kan kjøre fort nok. Dette skaper farlige situasjoner som ingen er tjent med. Ellers ser vi ved vår skole fram til glattkjøringsbane-opplegget som vil gi økt ferdighet og sikkerhet hos bilførerne på vinterføre.

— Hvordan ser du på fase II-opplegget i det hele, Rogstad?

— Som en stor utfordring for kjøreskolene.

— Kjører du med dine egne elever mens du nå er biltilsynets mann, Rogstad.

— Nei, her er vi konsekvente, disse blir tatt hånd om av mine kolleger her på biltilsynet.

---

## Travelt på førerkortkontoret

Fra vi åpnet 3. sept. -79 til 1/4-80 har førerkortkontoret foretatt 17509 ekspedisjoner over post og skranke. Av disse ekspedisjoner er det utkommet 10159 ferdigproduserte førerkort og ca. kr. 700.000,- i gebyrer. Gjennomsnittlig har 110 mennesker møtt fram hver dag for å få ordnet sine førerkort-saker mens 20-30 har gjort bruk av lensmanns-ordningen eller postforsendelse.

Med god grunn kan det hevdes at biltilsynet/vegvesenet ved overtakelsen av førerkortutstedelsen har utvidet sin kontaktflate med publikum i betydelig grad.

C.J.

C.J.

# Pedagogikk for biltilsynsfolk

Høsten 1977 startet Vegdirektoratet i samarbeid med Statens Trafikklærerskole i Stjørdal et 1/2 års tilleggskurs for personell i biltilsynet. På hvert av disse kursene har det vært deltakere fra de fleste biltilsynsstasjonene rundt om i landet, og fra Bergen har avd.ing. Alf Trætteberg deltatt.

— Vi skal bli mer pedagogisk bevisste av oss i biltilsynet — gav kurset i Stjørdal som du nå har gjennomgått, impulser i så henseende?

— I de senere år har kjøreskolepersonell ved kurser o.l. tilegnet seg pedagogiske kunnskaper som har vært til nytte i undervisningen. Trafikklærerskolen kom i gang i 1972, og elevene herfra får yrkesstatus som trafikklærere. De har fått en faglig bakgrunn som skulle gjøre dem skikket til en ansvarsfull, og i mange tilfeller komplisert lærergjerning. Det er vel ikke mange skoleslag som har et så forskjelligartet elevgrunnlag som trafikkskolene. Derfor stilles det også spesielle krav til pedagogiske evner og formidling av positive holdninger til elevene.

På dette området hadde ikke biltilsynet fulgt med, derfor var det rimelig at våre folk etter hvert fikk den nødvendige bakgrunn på dette feltet.

Undervisningen dekker fagene pedagogikk, trafikkpsykologi, jus og fysikk. Dessuten hadde vi glattkjøring på Orkangerbanen. Emner som arbeidsfysiologi og innføring i ulike typer trafikkskader hørte også med.

I og med at dette er det første kursopplegg av sitt slag i vår etat, er det nok meningen å innhente en del erfaringer med opplegget.

I forbindelse med Stjørdalkurset ble det



Alf Trætteberg

også holdt et to ukers førerprøve-seminar i Trondheim. Det teoretiske og praktiske opplegg for førerprøvene ble gjennomgått, samt evalueringen av disse. Det var gjort avtaler med kjøreskolene i Trondheim, der vi foresto de praktiske testene med folk fra vegtrafikkavd. i Vegdirektoratet som observatører. Mange sider ved førerprøveordningen ble belyst ved seminaret, avslutter Trætteberg.

C.J.



# Trafikkpsykologi viktig i kjøreopplæringen



Også bilsakkyndig Halvor Heldal har gjennomgått et tilleggskurs ved Statens Trafikk lærerskole nylig.

— Etter så mange år ved biltilsynet, kan et slikt kurs gi en «gammel bilsakkyndig» noe særlig nytt?

— Ja, absolutt. Når det gjelder opplæring av førerkortkandidater har det foregått en stor utvikling blant kjøreskolepersonale, og biltilsynets folk er faktisk blitt hengende etter når det gjelder denne utviklingen. Statens Trafikk lærerskole har utdannet kjørelærere i mange år, men først i de to siste årene har biltilsynets folk fått en tilsvarende utdanning. Som sensor ved førerprøven har jeg nå fått en bedre forståelse for hvordan opplæringen skal foregå, og kan uttale meg — ikke bare om hva som er

galt med en elev og hvorfor — men også om hvordan elev og skole kan rette på dette.

— Hva la man mest vekt på i undervisningen?

— Hovedvekten av undervisningen lå på det pedagogiske plan og på metodikken i opplæringen. De fleste av biltilsynets folk har ingen pedagogisk bakgrunn, og dette er et handicap når man skal være sensor og bedømme et menneske som har vært under opplæring i en kjøreskole.

Et av fagene vi var igjennom, var trafikkpsykologi, det som handler om den menneskelige siden av bilkjøringen: menneskelige svakhet, styrke, holdninger, bedømmelsesevne, livsmønster o.a. Dette er faktisk den viktigste delen av bilkjøringen, det som ligger til grunn for hele opplærings situasjonen.

C.J.

---

## Minibussertifikatet

Den 1. april 1980 opphørte ordningen med midlertidig adgang til å avlegge særskilt prøve for minibuss. Pr. telefon har vi i dag, 28/5, fått bekreftet at Samferdselsdepartementet i brev til Vegdirektoratet, datert 16/5-1980, har bestemt at denne ordningen skal innføres på nytt. Den skal gjelde fram til 1/4-1983.

Ordningen var i utgangspunktet en overgangsordning som skulle gjelde i et år etter at de nye førerkortforskriftene trådte i kraft den 1/4-79. Ordningen kom i stand etter en rekke henvendelser fra bedrifter og institusjoner som ikke klarte å skaffe folk med bussertifikat og/eller hadde gått til anskaffelse av minibuss av andre grunner.

Kjøresedler for drosje og rutebiler vil fortsatt bli utstedt av politiet. Kjøresedler som er utstedt før 1/4-79 gir rett til å søke om førerkompetanse for minibuss, forutsatt at man søker før kjøreseddel/førerkort utløper.

C.J.

# Kjøring i utlandet med gammelt førerkort

## *Med bil over 3.500 kg kan man møte problemer*

Etter at Norge begynte å utstede førerkort av den nye plastlaminerte typen med Wiens-konvensjonens klasseinndeling, har vi fått mange forespørsler om hvordan det nå vil gå med kjøring i utlandet på den gamle typen førerkort.

I noen tilfeller har folk som kjører motorvogn over 3500 kg på klasse I-førerkort hatt visse vanskeligheter ved kjøring i utlandet.

I utgangspunktet har alle de land som tidligere var tilsluttet vegtrafikk-konvensjonen av 1949 (Norge ble medlem 11/5-57) noenlunde tilsvarende lovgivning og klasseinndeling. Når de samme land etter hvert gikk inn for Wien-konvensjonen av 1968, og inngikk avtaler om lik klasseinndeling, hadde de og samme slags gjennomføringsproblemer som man hadde her i landet med reduserte vekt-grenser i forhold til tidligere klasser for person-/vare/kombi-/lastebilgruppen. Angivelig har de ordnet seg på samme vis som vi, med midlertidig adgang til å kjøre innenlands med kjøretøyer over 3500 kg. Man kan dermed regne med å møte forståelse når man kjører i utlandet med motorvogner over/under 3500/7500 kg.

Nå har de enkelte medlemsland tatt forbehold om å beholde rettsmyndighet til selv å regulere trafikken på sitt eget vegnett, og til selv å sette vilkår for å tillate internasjonal trafikk på eget vegnett. Det kan derfor ikke utelukkes at enkelte land vil innskjerpe at klasseinndelingen for internasjonal trafikk bli overholdt.

Vi har brakt i erfaring at bilorganisasjonene som utsteder internasjonale førerkort, stempler inn den nye klasseinndelingen i det internasjonale førerkortet. Dette begynte de med her i distriktet

samtidig som vi overtok førerkortutstedelsen. Folk som kjører motorvogn over 3500 kg i utlandet på klasse I førerkort, og samtidig foreviser internasjonalt førerkort med de nye klasseinndelinger, kan nok tenkes å komme opp i vanskeligheter. Det må likevel kunne slås fast at det ser ut til å gå bra ved kjøring i de nordiske og mellom-europeiske land, og at man kan påregne at det norske «grønne» førerkortet fortsatt er «like godt» som det nye i utlandet.

Folk som vedvarende skal kjøre motorvogn over 3500 kg i utlandet, bør likevel anbefales å ta førerkort i klasse C. C.J.

## ***- og skulle noen ha utenlandske slektninger:***

### **Innbytte av utenlandske førerkort**

Den som har gyldig utenlandsk førerkort i klasse A og/eller B, har rett til å søke om å få utstedt varig norsk førerkort uten å måtte avlegge førerprøve, dersom vedkommende kan dokumentere tilsvarende opplæring. I praksis vil dette si at vi bytter inn gyldige utenlandske førerkort fra land vi vet har samme trafikklovgivning og føreropplæring som oss. Førerkort utstedt i Europa (alle land), i Canada, Nord-Amerika, Australia, Japan, New Zealand, Israel, Zimbabwe og Sør-Afrika blir ut fra dette byttet inn i norsk førerkort uten førerprøve. Har man førerkort fra andre land enn disse, må full prøve avlegges for biltilsynet. Dersom biltilsynet er i tvil, kan man forlange praktisk kjøreprøve — dette gjelder *alle* utenlandske førerkortinnehavere. C.J.

# Mange nye km veg i bruk til fellesferien

***Den nye vegen forbi Stalheim og Masfjordvegen blant dei største og viktigaste***

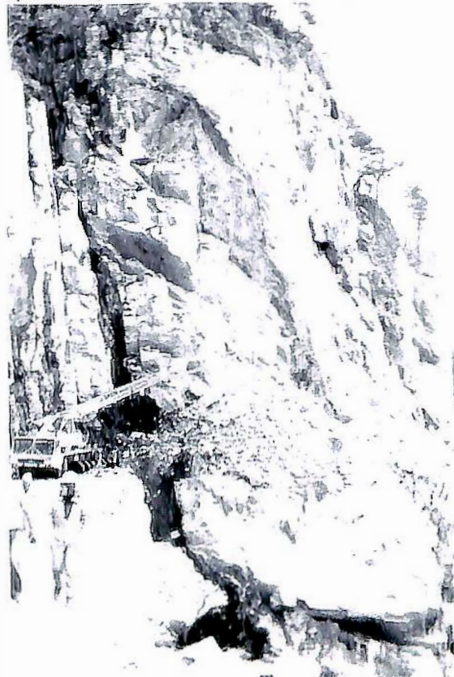
Mange nye vegstrekningar skal opnast for trafikk i dagane like før sommarferien i år. Det gjeld mellom anna fylkesvegen Mollandseid—Krossleitet, eller Masfjordvegen, som han vert kalla. Arbeidet her har vore til dels svært vanskeleg og omstendeleg. Bileta her på sida gir eit lite inntrykk av vegen med den 42 meter høge skjeringa,

der fjellet er dårleg og mykje reinskearbeid har vore påkravd. Siste salven vart eigentleg skoten i februar, men ein siste, seigliva og riktig hardbalen nabb stod att i april, då desse bileta vart tekne. Her måtte handboring til. Mange og store støttemurar vart og naudsynte på denne vegen som knyter indre og ytre delar av Masfjorden kommune

*Høgt opp —*

*— og langt ned.*

*Bileta gjev eit inntrykk av den største skjeringa på Masfjordvegen, og i kva høgd reinskegjengen opererer. (Foto: O. Midtkandal, Røa).*







*Den siste nabben på Masfjordvegen var hard å få bukt med, og handboring måtte til på grunn av det dårlege fjellet. (Foto: Røa)*

saman, og som gjev veg til veglause gardar. Vegen vert opna 9. juli.

Eit anna stort anlegg, som mange nok har venta på i mange år, vil og bli opna til sommaren. Det er den nye riksvegen forbi Stalheimskleivane, som den avtroppande vegdirektøren etter alt å dømme kjem til å opne offisielt 15. juli. Stalheims- og Sivle-tunnelane vil bety ei stor lette i sambandet mellom Hordaland og Sogn, især om vinteren. Gamlevegen, sjølve kleiva, skal haldast vedlike, slik at turistar og andre som har lyst, kan køyre derom sommaren. Men traktorslep om vinteren er det nok no jamt slutt med.

Dei øvrige veganlegga som skal opnast til ferien, er følgjande:

Rv. 7 — tunnelen i Måbødalen (11. juli)

Rv. 14 — tunnel ved Vikanes (9. juli)

E68 — tunnelen øvst i Trengereiddalen og ca. 2 km frå Ådland mot Lauvskar i Samnanger.

Rv 555 — strekinga frå Skålevikskrysset til Ørjebekk (11. juli)

Rv 553 — gangveg fram til Fana kyrkje (11. juli)

Trafikksikringstiltak ved Minde Allé vert og klart til denne datoen.

## HORDALAND - bompengefylke nr. 1

### *9 bompengeprosjekt i fylket for tida og fleire kan det bli*

Hordaland vert ofte kalla bompengefylket, og det er ikkje rart. Bompengefinansiering av veg-, bru- og tunnelprosjekt har lange tradisjonar her i fylket.

Av prosjekt som har vore heilt eller delvis bompengefinansiert og som no er ferdig nedbetalt, kan nemnast Eidsvågstunnelen og Puddefjordsbrua i Bergen, Alverstrømmen bru og veganlegget Trengereid — Vaksdal.

#### **Eksisterande bompengeordningar.**

Det er for tida 20 bompengeprosjekt i Norge, av desse er heile 9 i Hordaland.

Det er følgjande:

#### **Riksvegprosjekt:**

E76 Haukelivegen

E68/Rv. 7/Rv. 550 Indre Hardanger  
(Granvin-Vallavik)

Rv. 14 Steinestø — Knarvik } (Salhus —  
Rv. 564 Salhus — Frekhaug } Flatøy bruer)  
Rv. 550 Sotrabru  
Rv. 546 Selbjørn bru  
Rv. 547 Lukksund bru

#### **Kommunale prosjekt:**

Tinhølvegen, Eidfjord kommune

#### **Privatprosjekt:**

Løvestakktunnelen, Bergen kommune

I 1978 blei det kravt inn 18,0 mill. kroner i bruttobompengar i Hordaland.

Bompengeordninga på Haukelivegen vart utvida frå 1. april i år. Bompengesatsane vart då dobla og ordninga forlengd til 1990. Med desse nye bompengane tar ein sikte på å byggje om Austmannalia, vegen gjennom Røldal sentrum og Hordalia.

Hausten 1980 vert Annanipatunnelen opna for trafikk. Denne tunnelen er delvis finansiert med lånemidlar og dette lånet skal betalast ned med bompengar. Bomstasjonen vert på Tunes og bomsatsane vert 4 kroner for personbil og 8 kroner for lastebil. Bussar vil køyre gratis.

Når dessenyne ordningane kjem i drift, vil dei årlege bompenginntektene i Hordaland kome opp i omlag 25 mill. kroner.

### **Framtidige bompengeprojekt.**

I forslaget til vegplan for perioden 1982-85 og 1986-89 er det vidare føresett at flytebru over Salhusfjorden og bru til Askøy skal finansierast med bompengar, tilsaman omlag 600 mill. kroner.

Det vert og arbeidd med spørsmålet om bompengefinansiering av innfartsvegane til Bergen. Mest aktuelt er nordre innfartsåre mellom Nygårdstangen og Eidsvåg og vestre innfartsåre mellom Nygård og Gyl-denpris. Eit meir vidtgående forslag går ut på å krevje bompengar på alle innfartsåre til Bergen sentrum. Med ein sats på 4 kroner pr. bil vil dette kunne gi ei inntekt på omlag 60 mill. kroner kvart år, eller omlag likemykje som dei årlege løyvingane til riksvanlegg i Bergen kommune.

Ser vi endå lenger inn i framtida er Kvisti bru til Osterøy eit interessant prosjekt for bompengefinansiering.

### **Innkrevingsmåtar.**

Den tradisjonelle innkrevingsmåten av bompengar har vi på Sotrabraua, Løvstakktunnelen og Haukelivegen. Dette er ein kostbar innkrevingsmåte som krev store trafikkmengder eller høge bomsatsar for å vere rekningssvarande. Det kostar omlag 500.000 kroner pr. år å drive bommen på Sotrabraua og omlag 1.000.000 kroner pr. år å drive bommen på Haukelivegen.

Det er i høve til dette bortimot gratis å krevje inn bompengane saman med ferjebilletten. Dette er grunnen til at vi i dag krev

---

# Utviklinga i ferjetrafikken hittil i 1980

---

inn bompengar på i alt 9 ferjesamband i Hordaland.

Desse er:

- Steinestø — Knarvik
- Salhus — Frekhaug  
Inntektagår til Salhus — Flatøybruer
- Krokeide — Hufthamar/Austevollhella  
Inntektagår til Selbjørn brua.
- Hattvik — Venjaneset
- Våge/Bruntveit — Halhjem
- Jektevik — Flatråker  
Inntektagår til Lukksund bru
- Kvanndal — Utne  
Inntektagår til vegen Odda — Utne
- Kvanndal — Kinsarvik
- Bruravik — Brimnes  
Inntektagår til tunnel Vallavik — Granvin

Denne metoden er særleg aktuell ved innkorting av eit ferjesamband, men som vi ser av lista er den og aktuell ved andre prosjekt og den kan brukast sjølv om dei årlege inntektene er relativt små, sidan innkrevinga er så rimeleg. PSM.

Hordaland er det fylket i landet som har størst ferjetrafikk. Det gjeld både talet på bilar og talet på passasjerar. I 1979 frakta ferjene i Hordaland 4 millionar bilar og 12 millionar passasjerar. Dette er ein svak auke i høve til året før, omlag 2,5% for bilar og 1% for personar.

Men 1979 var eit spesielt år, med svært dårlege ver- og føreforhold i første halvår. I dei fem første månadene av 1979 gjekk ferjetrafikken ned med nesten 3% i høve til 1978, i februar var reduksjonen på over 10%.

På denne bakgrunn må ein sjå trafikktala for dei første månadene i 1980. Desse ta-

la viser at trafikken har auka med både 20 og 30 prosent i høve til 1979. Ser vi derimot på den gjennomsnittlege årlege veksten frå 1978 til 1980 så ligg den på ca. 6%. Det som ser ut til å ha hendt er at vi har teke inn att svikten i 1979 og at vi no har fått tilbake den «normale» veksten i ferjetrafikken.

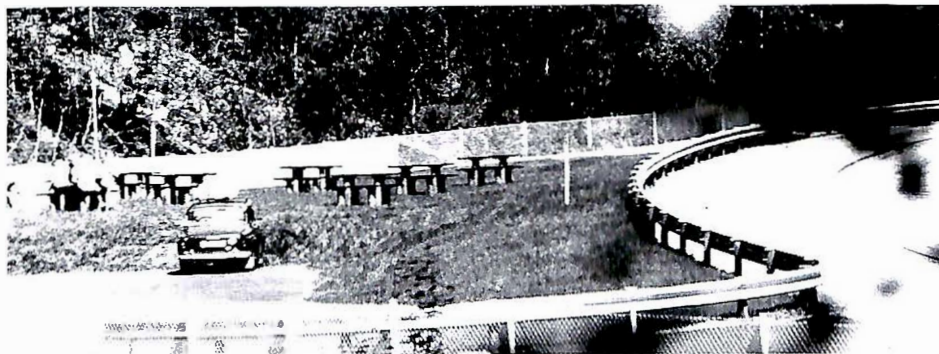
PSM.

*«Ferjeavisa» som Vegdirektoratet har gjeve ut i mai, kan fortelje deg ein heil del om ferjetrafikken i landet, og ikkje minst her på Vestlandet. Avisa vert distribuert på ferjer og ferjekontor.*

Red.

*Med tanke på vår og sommer...*

## Flere rasteplasser må til!



Rast og hvil ved E 68.

(Bilde: T. H.)

Vi står foran sommerens invasjon av bilturister, campingfolk og bussturister på vei til vår storslagne natur.

På mine mange reiser rundt omkring i fylket har jeg ofte savnet en rasteplass eller lignende, der det kunne friste å ta fram lunsjpakken og termosene. Turister og an-

dre som bruker vegnettet vårt har åpenbart samme ønske: Det finnes for få rasteplasser eller åpne plasser der man kan ta seg en hvil eller beundre naturen.

De fleste stedene der folk ønsker seg slike plasser, skal det ikke mye til for å gjøre dem trafikksikre og innbydende.

Thorstein Haugen

# AUTOSYS - nytt informasjonssystem for motorvogner og førerkort

## Delprosjekter

Etter Autosys-rapporten av 30. mars 1978 har Vegdirektoratet i samråd med Samferdselsdepartementet gått inn for en trinnvis videreføring av arbeidet innenfor følgende 4 delprosjekter:

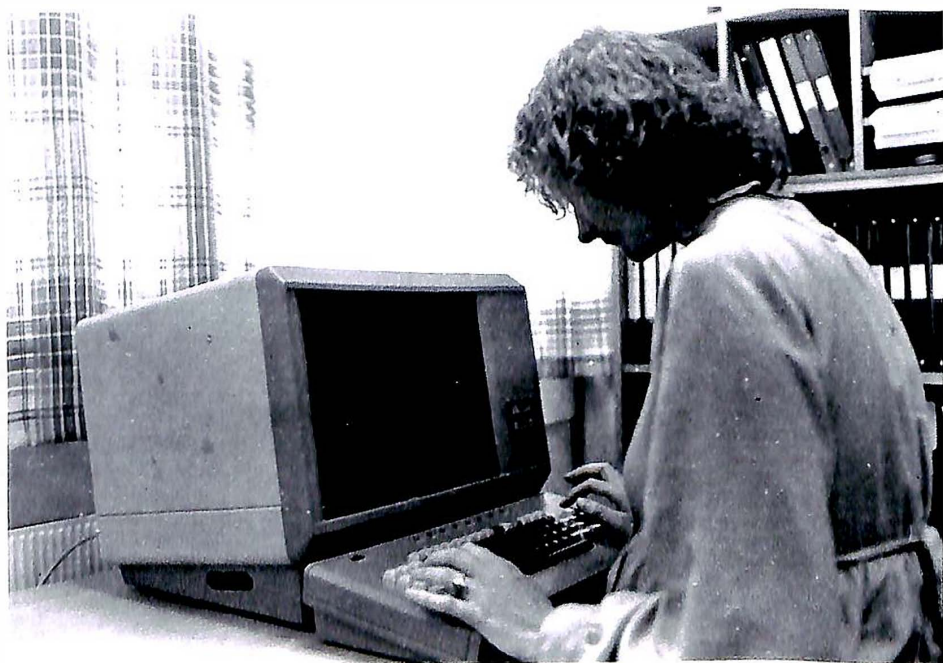
**Delprosjekt 1** — Effektivisering av trafikksikringssystemet.

**Delprosjekt 2** — Utvidelse av opplysningsinnholdet i det nåværende EDB-motorvognregister med motorvogn-eiernes fødselsnummer/arbeidsgivernummer samt motorvognens modell, farge og kjøringens art etter samferd-

selsloven. Videre skal opplysninger om utførte motorvognkontroller og om sterkt skadde motorvogner m.v. tas inn.

**Delprosjekt 3** — Etablering av prøve-drift med en landsomfattende database for motorvogn- og førerkortopplysninger med mulighet for uthenting av enkeltopplysninger (spørring) fra dataskjermer. (Database er en måte å lagre EDB-opplysninger på, bl.a. for å finne dem raskt igjen.)

**Delprosjekt 4** — Endring og tilpassing av regelverket i tilknytning til de foran nevnte delprosjekter.



### Kortsiktig mål for Autosys-prosjektet

Målet for første trinn i utviklingsplanene for Autosys-prosjektet skal være å etablere prøvedrift med en database for motorvogn- og førerkortopplysninger innen utgangen av 1980. Som prøvesteder under Delprosjekt 3 er valgt biltilsynsstasjonene i Moss og Oslo samt Vegdirektoratet. Disse vil bli knyttet til databaser med dataskjermer. Videre vil Toll- og avgiftsdirektoratet og politiet få tilgang til databasen fra egne dataskjermer under prøveperioden, som skal vare minst 1 år. Det er ikke tatt beslutning om videreføring av Delprosjekt 3 etter dette.

### Personvern

Lov om personregistre m.m. av 9.6.78 trådte i kraft 1.1.80. Lovens bestemmelser om innsynsrett i personregistre gjelder fra 1.7.80.

Arbeidet med Autosys-prosjektet er allerede fra starten av lagt opp etter personregisterlovens bestemmelser. Arbeidet fremover vil skje i samråd med det nyoprettede Datatilsynet.

### Opplæring

Ansatte ved prøvestedene vil få nødvendig opplæring. Erfaringene fra denne opplæringen vil bli benyttet ved beslutningen om videreføring av Delprosjekt 3.

I Vegdirektoratet (A-data) arbeides det dessuten med planer om en hospitantordning der folk fra vegvesenets ytre etat vil kunne få grunnleggende EDB-opplæring.

### Prosjektorganisasjon — medvirkning fra de ansatte

Autosys-prosjektet blir ledet av en styringsgruppe hvor bl.a. de ansattes hovedorganisasjoner er representert. Styringsgruppen består av følgende personer:

Avdelingsdirektør Aksel Bruun, Vegdirektoratet (formann).

Økonomisjef Thomas Schiøtz, Vegdirektoratet.

Biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard, Vegkontoret i Buskerud.

Administrasjonssekretær Odd Ekre, Kartellet.

Stasjonssjef Halvard Kveseth, AF.

Administrasjonssekretær Arvid Løkkeberg, YS.

Rasjonaliseringsleder Inger E. Kvaase, Statens rasjonaliseringsdirektorat.

Daglig prosjektleder er kontorsjef Bjørn K. Nærnes, Vegdirektoratet.

Berørte ansatte vil bli trukket inn i det løpende arbeid gjennom arbeidsgrupper m.v.

Til støtte for styringsgruppen og den daglige prosjektleder vil det bli oppnevnt en rådgivende gruppe med representanter fra instanser utenfor vegvesenet.

Bjørn K. Nærnes

---

## Reduksjonen av vedlikeholdsområda

*I førre nummeret av «Veg i Vest» hadde vi med Samarbeidsutvalets handsaming av saka, med vedtak og protokolltilførsle. I SU-møte 11. april i år fekk Oppsynsmannsforeninga endra protokolltilførsla og har uttalt følgjande:*

*«NVF (Norsk Vegteknisk forening) sin representant i Samarbeidsutvalet er i prinsippet einig om at ein utreiar nærare forslaget om reduksjon av vedlikeholdsområde frå 10 til 7 område. Viser til innsendt skriv frå NVF av 30. oktober 1979 der ein del spørsmål framleis står ubesvarde. Før desse spørsmåla er svarde på og diskutert med NVF, kan representanten ikkje ta stilling til saka.»*

*Norges Ingeniørorganisasjon (NITO) slutta seg til Norsk Arbeidsmandsforbund (NAF) sin protokolltilførsle.*

# ArbeidsmiljøSpalten

## Registrering av verneombod

*Vi har hatt vanskar med å registrera kven som fungerer som verneombod på dei forskjellige arbeidsplassane frå årsskiftet 1980. Namnelista nedanfor viser kven som er registrerte som verneombod, og kvar dei arbeider.*

*Dersom du er vald som verneombod, men ikkje finn namnet ditt på lista, må du melda frå om dette til AMU-sekretariatet snarast. Dersom du står på namnelista, men likevel ikkje er verneombod, må du også melda frå om dette til AMU-sekretariatet.*

### ARBEIDSPASS.

	Verneombod
R-1 Nordhordland	Atle Haugsdal
R-1 Nordhordland	John Sjurseter
R-1 Nordhordland	Halvor Urhaug
R-1 Nordhordland	Nils J. Hagesæter
R-1 Nordhordland	Oliver Toft
R-2 Osterøy	Magne Fitje
R-2 Osterøy	Reidar Eikemo
R-2 Osterøy	Anders Stusdal
R-3 Åsane	Svein Helle
R-3 Åsane	Selmer Holdhus
R-3 Åsane	Olav M. Gausereide
R-3 Åsane	Ole H. Kjerrgård
R-3 Åsane	Einar Fløysand
R-4 Voss	Kåre Olsen
R-4 Voss	Ivar Vethe
R-4 Voss	Nils Gjermø
R-4 Voss	Magnar Horvei
R-4 Voss	Anders Humlebrekke
R-4 Voss	Oddmund Gilborne
R-5 Kvam	Ole Totland

R-5 Kvam	Asbjørn Ådland
R-7 Stord	Sverre Skaten
R-7 Stord	Johs. L. Tufteland
R-8 Bømlo	Lars K. Hollund
R-8 Bømlo	Ellef Kvalvågnes
R-9 Etne	Olav Eide
R-9 Etne	Albert Hardeland
R-10 Odda	Tore Stengårdsbakken
R-10 Odda	Arne Hagen
R-10 Odda	Arne Sekse
R-10 Odda	Lars Johan Lundal
R-10 Odda	Arne J. Hereid
R-10 Odda	Johan Lofthus
R-10 Odda	Birger Eigestad
R-1 Maelag	Åsmund Kleiven
Betonglag	Ivar Veka
Betonglag	Kjell Olav Sandvik
Betonglag	Anders Myking
Betonglag	Oddbjørn Henne
Betonglag	Jan Hårvik
Betonglag	Karl Borgen
Betonglag	Alv Nilsen
Rekkverk	Mikkel Kolltveit
Rekkverk	Leif Myhre
Rekkverk	Arnfinn Gjerde
Rekkverk	Reidar Bruvik
Fjellsikring	Ingjald Markhus
Fjellsikring	Einar Solvang
Asfalt/oljegrus	Arne Dyrkollbotn
Forarb. oljegrus	Johs. Storhaug
Biltilsynet	Evelyn Knappskaug
Biltilsynet	Sigurd Lægred
Vegkontoret	Odd Høydalsvik
Vegkontoret	Roar Østerbø
Vegkontoret	Kjell Valle

Vegkontoret	Willy Karlsen
Vegkontoret	Svein Wiik
Vegkontoret	Aud Bjørgås
Vegkontoret	Kirsten Kårbo
Stord vegstasjon	Inge Søreide
Håkonsvern-Alvøy	Mathias Kolltveit
Utbedr. rv. 567	Håkon Tangerås
Isdalstø — Sva	Ingmar Haukeland
Tysse-	
Eikelandsosen	Per Brekke
Våge — Lunde	Henrik Flakke
Drotnv.-Ørjebekk	Mons J. Haugland
Årland-Haga	Ole Bolstad
Grimo — Utne	Gunnar Samland
Dalstøv.-Holme	Knut Langeland
Jøsendal-Fjæra	Jon Vintertun
Veg til Sunde fk.	Aksel Slåke
Ørjebekk tunnel	John Kjellesvik
Ørjebekk tunnel	Jostein Flatekval
Måsfjordvegen	Klaus Nordli
Måsfjordvegen	Ingvald Sandnes
Vågsbotn-I. Arna	Svein Engstrøm
Veg til Mangerøy	Gunnar Hosøy
Odda-Tokheim	Knut Vikane
Veg til Lervåg fk.	Magnus Tvedt
	Lars Borgen
	Johs. R. Vågen
Svabakken-	
Vaksdal	Engel Østvik
	Atle Johannesen
	Øyvind Skaftun
Trengereid-	
Gullbotn	Sverre Hisdal
Helland-Teigen	Kåre Huse
Betonglag	Magne Rykkje
Laboratoriet	Roald Bruvik
Grunnboring 1	Tor Drevsjø
Grunnboring 2	Haldor Vaage
Arnanipa tunnel	William Albregtsen
	Johs. R. Vågen
Oljegruslag 1	Johs. Storhaug

# HYTTENE

## Årsmelding for 1979

1979 har også vore eit arbeidssamt år for hyttestyret. Av bygningsmessige arbeid er utført full oppussing av hytta på Staven, Svandalsflona på Haukelifjell, og tilbygg til vegvokterhytta. Til Staven vart materialane innkjøpte i 1978, og alt arbeidet utført i 1979. Hytta er klar for bruk, og vart utlyst til leige i vinterferien i februar 1980.

### Skjermbilete- fotografering

Det er fleire år sidan vi har hatt skjermbiletefotografering i samband med bedriftslegeundersøkinga, — og det er kome ein del spørsmål om når vi skal få denne undersøkinga igjen.

Vi har vore i kontakt med Helseseksjonen i Bergen om dette, og dei opplyste at dei som ynskjer skjermbiletefotografering kan møte på Helseseksjonen utan på forhånd å ha tinga plass. Dei tek også imot personar som ikkje er busette i Bergen kommune.

Det vil såleis *ikkje* bli innkalling til skjermbiletefotografering frå vegkontoret.

Helseseksjonen har opningstid måndag — fredag kl. 09.00 - 14.00.

Adressa er:

Helseseksjonen i Bergen  
Engen 39  
5. etg.  
Lungeavdelingen

Skjermbiletefotograferinga er gratis.

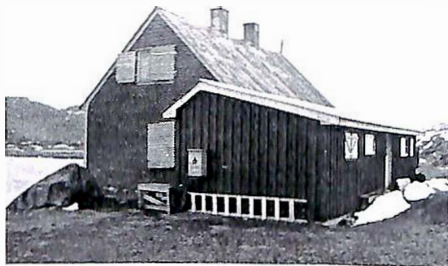
## Hyttene...

Fossen-Bratte Nedre hytta har ikkje vore utleigd siste halvår av 79, og det er usikkert om den vil bli nytta meir.

Dei fleste hyttene er no i relativt god stand, men ein del vanleg vedlikehald og restarbeid etter tidlegare ombyggingar er utført i 1979. Det er og innkjøpt ein del møblar og supplering av utstyret.

Hyttestyret har i 1979 for første gong handheva punkt 10 i reglementet om at brot på reglane kan føra til at vedkomande blir nekta leige seinare. To personar blei nekta å leige hytterresten av året (frå juli) av di dei forlet hytta i nedsota stand utan å gje beskjed. I tillegg måtte dei betala halvparten av vaskerekninga på kr. 680,-. Grunnen til nedsotinga er feil bruk av parafinlampar. Det syner seg at liknande tilfelle har skjedd tidlegare, og hyttestyret har kome til at av sikkerhetsmessige grunnar må det skaffast andre typar lampar.

Utover våren og sommaren kom det



svært mange avbestillingar p.g.a. det dårlege veret.

Elles er det ein del problem som går igjen: *Det er vanskeleg å få nøklane i retur*, hytteleiga blir ikkje betalt og det blir ikkje meldt avbod når bestilt hytte ikkje vil bli brukt. I tillegg har vi i fleire tilfelle oppdaga misbruk av bestemmelsen i punkt 5 i reglementet om søknadsfrist på max. 1 mnd. F.eks. tingar ein hytte frå onsdag, når ein har tenkt å nytte seg av den frå fredag. Dette for å sikre seg plassen.

### TALET PÅ GJESTEDØGN PÅ VEGVESENETS HYTTES 1978-1979.

	1978	1979
Vikafjellet	318 gjestedøgn	265 gjestedøgn
Tokagjelet	608 gjestedøgn	605 gjestedøgn
Vegvokterhytta	510 gjestedøgn	360 gjestedøgn
Fossen-Bratte Øvre	185 gjestedøgn	144 gjestedøgn
Fossen-Bratte Nedre	134 gjestedøgn	109 gjestedøgn
Garasjen	227 gjestedøgn	178 gjestedøgn
Midtlæger	466 gjestedøgn	386 gjestedøgn
Håradalen	397 gjestedøgn	464 gjestedøgn
Nupshadlene	348 gjestedøgn	289 gjestedøgn
Krossdalen	584 gjestedøgn	486 gjestedøgn
Bømlo	300 gjestedøgn	517 gjestedøgn
Ovågen	124 gjestedøgn	18 gjestedøgn
Drotningstvik	51 gjestedøgn	57 gjestedøgn
Flatøy	85 gjestedøgn	8 gjestedøgn
Totalt	4337 gjestedøgn	3886 gjestedøgn

Antall gjestedøgn 1976: 2180

Antall gjestedøgn 1977: 3188 Stigning 46,1 %

Antall gjestedøgn 1978: 4337 Stigning 36,0 %

Antall gjestedøgn 1979: 3886 Nedgang 10,0 %



# Opplæringsutvalgets virksomhet i 1979

Opplæringsutvalget har hatt 11 møter i løpet av 1979. Vi har utarbeidet retningslinjer for vår virksomhet (se VIV nr. 1/79), og har forsøkt å kartlegge opplæringsbehovet ved vegkontoret. Vi har videre fått kontaktpersoner på avdelingene som skal fungere som bindeledd mellom utvalget og avdelingene, (se navneliste i nr. 2/79). Disse kontaktpersonene har ansvaret for å få ut informasjon om kurs.

Opplæringsbehovet ved vegkontoret er stort, og utvalget hadde håpet å kunne utvide den interne kursvirksomheten. Men her har foreløpig ikke tid og krefter strukket til. Vi ser det derfor som vesentlig at avdelingslederne i større grad tar på seg ansvar for opplæring og videreutvikling av sine ansatte. Saken er drøftet på et hovedmøte, og der var det enighet om at avdelingslederne

- i større grad tar ansvar for interne kurs på avdelingen, event. nedsetter kursutvalg
- følger opp og utnytter kompetanse og kunnskaper hos folk som har vært på kurs.
- planlegger opplæring og evt. hvert år prioriterer opplæringstiltak innenfor bestemte emner slik at vi får en målrettet opplæring

## Eksterne kurs:

I 1979 har vi hatt deltakere på ca. 20 kurs arrangert av NIF/NITO, ca. 10 FAD-kurs og ca. 20 kurs arrangert av andre etater/bedrifter. De fleste har hatt deltakere fra kantsiden, men det har også vært kurstilbud for driften, særlig for ansatte i maskinavdelingen. I tillegg har Vegdirektoratet hatt 25 konferanser/kurs hvor vi har hatt en eller to deltakere med.

## Interne kurs:

Opplæringsutvalget har arrangert et kurs i arbeidsledelse for oppsynet i samarbeid med STI. Ellers har den interne kursvirksomhet omfattet:

- førstehjelp
- arbeidsmiljøloven
- betonglære
- generell vegbygging
- egenkjøring med vogntog
- motorsykel
- trafikkseminar
- kvalitetskontroll

De siste 4 kursene er arrangert av biltilsynet.

For at opplæringsutvalget skal kunne behandle søknader på en forsvarlig måte, må vi ha dem *senest en uke før søknadsfristen går ut*. Søknaden må ha påtegning eller anbefaling av avdelingsleder.

MA.



Vi sakser fra en pressemelding

fra Trygg Trafikk:

## Yrkestrafikken skremmer selv om fartsgrensene holdes

Kjører yrkessjåfører med tyngre kjøretøyer fortere i boligområder enn andre bilister? En telefonrazzia fra TRYGG TRAFIKK til ulike kanter av landet gir oss ikke noe holdpunkt for en slik påstand. Tvert imot viser det seg ofte at det er de som klager over at det kjøres for fort i boligområdene som er de første til å bryte fartsreglene.

Men tunge kjøretøyer er skremmende. Hastigheter som for andre kjøretøyer er

## Yrkestrafikken...

normale, kan virke mer truende på de myke trafikantene når et tungt kjøretøy kommer dundrende.

Som politiadjutant Lars Haavik ved Oslo politikammer sier, den psykiske frykten er sterk overfor de tunge kjøretøyene. Det har også med miljømessige kvaliteter å gjøre. Vi har hatt en utvikling i de senere år, fra den tiden da en tenkte bare trafikkavvikling, via trafikkikkerhet til bevaring av miljøkvaliteter. Nå klager folk ofte over støypoblemer og psykisk usikkerhet. I Oslo hender det at en sanering går mer på en bevaring eller forbedring av miljøet enn en bedring av trafikkikkerheten.

Klager over at det kjøres for fort får vi ofte i forbindelse med andre spørsmål, sier Haavik. Vi har foretatt en del målinger. Vi har kommet til noe varierende resultater. Gjennomsnittlig kjører bilistene i 35 km/t i 50-sonene. Andre steder er det snakk om reelle overtredelser. Det en vet er at det kjøres fortere i gjennomfartsveier enn i gater som ender blindt i selve boligområdet, og at det statistisk sett er de yngste som kjører fortest. Og vi mener å ha konstatert at de som bor i boligområdene er mye mer vare for enkelte slengere som kjører for fort enn de mange som kjører lovlydig.

— Noen gode råd til førere av tyngre kjøretøyer?

— Oslo har mange hovedtraseer som går gjennom boligområder. Om jeg kan komme med en henstilling, sier Haavik, så vil jeg oppfordre folk til å kjøre mindre gjennom boligområdene. Folk bør bruke de veier som går utenom de tettest bebygde områder, og aller helst bruke motorveiene, som er de sikreste.

For 57 år siden...

## Den vældige Bilindførsel

**For 11,4 Mill.Kr. de første 6 Maaneder.**

**Privat Meddelelse til «Bergens Aftenblad»**

Kristiania idag.

Automobilkjørselens vældige Utvikling herhjemme trækker stadig flere og flere Millioner ut av Landet hvert Aar, og der rettes nu en Henvendelse til Regjering og Storting om at bremsenoget paa den overhaandtagende Bilkjørsel, særlig i Byerne, som kan sies at være mere eller mindre nødvendig og derfor under de nuværende vanskelige Forhold landsskadelig.

Mens der i første Halvaar 1922 til Norge indførtes 1225 Biler til en Værdi av 4,4 Millioner blev der i de første 6 Maaneder iaar indført 3538 Biler til en Værdi av 11,4 Millioner Kroner.

I samme Tid steg Benzinimporten med 5000 Tons til 15580 Tons. Bare Stigningen i Benzinimporten repræsenterer antagelig for et Halvaar ca. 2,8 Mill. Kr. Stigningen er uhyre sterk og Importen av Smøreolje, Gummi etc, for Biler er vistnok steget i samme Forhold. Som et Bremsemiddel mot den overhaandtagende Bilkjørsel nævnes Benzintold. Om denne ikke sattes høiere end 40 Øre pr. Kilo vilde den antagelig bringe Statskassen en aarlig Indtægt paa ca. 10 Mill. Kr.

(Bergens Aftenblad, 31/10-1923)

# Tillitsmenn i utedrifta

Tillitsmenn i vedlikeholdet:

Nordhordland R-1	Halvor Urhaug, 5120 Manger	Odda	R-10 Arne Hagen, 5760 Røldal
Nordhordland R-1	Atle Haugsdal, 5190 Risnes	Odda	R-10 Arne Sekse, 5773 Hovland
Osterøy R-2	Magne Fitje, 5250 Lonevåg	Odda	R-10 Tore Stengårdsbakken, 5760 Røldal
Osterøy R-2	Knut Høvik, 5294 Eidslandet		
Bergensh. R-3	Dagfinn Blindheim, 5090 Nyborg	<b>Tillitsmenn på maskinavdelinga:</b>	
Bergensh. n. R-3	Erling Steinsland, 5659 Haga i Samn.	Røldal brøytestasjon:	Nils Magnar Runnane, 5763 Skarde
Voss R-4	Anders Humlebrekke, 5713 Vossestrand	Gjervik vegstasjon:	Oddvar Bjørge, Gjervik vegst., 5100 Isdalstø
Voss R-4	Johannes Kvitne, Rute 4427, 5700 Voss		
Norheimsund R-5	Kåre Storli, 5664 Eikelandsg.	Maskinsentralen, Rådal:	Leif Solberg, Ny-Paradis 1, 5040 Paradis
Norheimsund R-5	Harald Hoff, 5630 Strandebarm		
Bergensh. s. R-6	Selmer Litanger, 5658 Årland		Lars Holmefjord, Eidsvågsk. 16, 5082 Eidsvågn.
Bergensh. s. R-6	Oddbjørn Lunde, 5200 Os		
Bergensh. s. R-6	Knut Fimland, Bjørndalen 263, 5072 Bj.træ		Norvald Breivik, Fanahammeren 63, 5047 Stend
Stord R-7	Johannes Tuftealand, 5419 Fitjar	Stord vegstasj.:	Inge Søreide, 5410 Sagvåg
Bømlo R-8	Lars K. Hollund, 5427 Urrangsvåg		
Bømlo R-8	Svein J. Stueland, 5530 Førde		
Etne R-9	Olav Eide, 5476 Mauranger	<b>Tillitsmenn på oljegruslaga:</b>	
Etne R-9	Albert Hardeland, 5590 Etne	Oljegruslag nr. 1:	Olav K. Tvedt, 5582 Ølensvåg
Odda R-10	Arne J. Hereid, 5783 Eidfjord	Oljegruslag nr. 2:	Harald Hoff 5630 Strandebarm
		Oljegruslag nr. 3:	Arne Dyrkolbotn, 5065 Blomsterdalen

# SPORT

## SKIRENNET PÅ KVAMSKOGEN:

# Utedrifta gjorde reint bord

Noko seint å snakke om skirenn, kan hende, men Hordavegs skirenn på Kvamsko-gen er jo ei av dei verkeleg **store** idrettshen-dingane kvart år, så vi tek med resultatlista her. Som det vil gå fram av lista, gjorde ute-drifta så å seie reint bord — i nesten alle klassar! Fortast gjekk Erling Steinsland i klassen for menn over 35 år med 36 min. 38 sek. på den 9 km lange løypa.

---

## Botnplassering for fotballen

Etter halvspela vårsesong kan ikkje Horda-vegs fotballag skryte av dei store sigrane. Pr. 28/5 er det spela 3 kampar — 4 står att før ferien — og situasjonen ser slik ut:

Hordaveg - Norjern II	1-3
Hordaveg — Maritrimmen	0-4
Hordaveg - Plumbus	2-2

Siste kampen tyder kanskje at formen er stigande? Leiaren for fotballgruppa, Svein Presthus, strekar under at ein treng dyktige spelarar til A-stallen (så her kan alle fotballinteresserte melde seg).

### DAMER 2 runder á 3 km

1. Eli Brekke	42 min. 50 sek.
2. Ann Gunn Fadnes	43 min. 02 sek.
3. Marit Tømmerstrand	43 min. 03 sek.
4. Sølvi Markhus	44 min. 13 sek.
5. Eldbjørg Markhus	53 min. 50 sek.
6. Toril Eliassen	56 min. 04 sek.

### HERRER OVER 35 ÅR 3 runder á 3 km

1. Erling Steinsland	36 min. 38 sek.
2. Per Brekke	40 min. 03 sek.
3. Sverre Amundsen	46 min. 00 sek.
4. Nils P. Mo	47 min. 03 sek.
5. Erling Pettersen	51 min. 28 sek.
6. Gunvald Ingebrigtsen	55 min. 33 sek.
7. Johannes Markhus	55 min. 55 sek.
8. Kjell Follesø	56 min. 17 sek.
9. Torleif Øye Tveit	59 min. 42 sek.
10. Eystein Knag	1 t 21 min. 59 sek.
11. Karl Pharo	1 t 32 min. 38 sek.

### HERRER UNDER 35 ÅR 3 runder á 3 km

1. Oddleif Malkenes	36 min. 53 sek.
2. Ivar Vik	39 min. 00 sek.
3. Torgeir Markhus	41 min. 45 sek.
4. Ole Bjørn Fadnes	41 min. 51 sek.
5. Arvid Birkeland	43 min. 39 sek.
6. Eivind Høysæter	51 min. 03 sek.
7. Stig Mo	51 min. 50 sek.
8. Knut Johan Ådland	56 min. 52 sek.
9. Knut Sakstad	1 t 08 min. 59 sek.
10. Aksel Sørensen	1 t 13 min. 28 sek.

## FAMILIEKLASSEN

1. Familien Arne Sværen	32 poeng
2. Familien Øyvind Søvik	30 poeng
3. Familien Olav Bakke	28 poeng
4. Familien Øystein Hisdal	26 poeng
5. Familien Lars Nygård	25 poeng
6. Familien Magnar Ivarsflaten	20 poeng
7. Familien Steinar Sårheim	18 poeng
8. Familien Birger Hanstvedt	17 poeng
9. Familien Knut Sævild	16 poeng
10. Familien Kvalsås/ Tømmerstrand	14 poeng
11. Familien Odd G. Eriksen	13 poeng
11. Familien Jan Søylen	13 poeng
11. Familien Gunnar Thunestveit	13 poeng
12. Familien Nancy Mo	6 poeng

## JENTER 5-7 ÅR ca. 1 km

1. Rita Tveiterås	7 min. 02 sek.
2. Lisbeth Marie Tveit	7 min. 18 sek.
3. Lillian Pettersen	8 min. 11 sek.
4. Anne Kristine Øye Tveit	9 min. 05 sek.
5. Evelyn Frøland	9 min. 08 sek.
6. Torunn Håland	9 min. 21 sek.
7. Hilde Frostad	11 min. 56 sek.
8. Jannicke Tufteland	13 min. 35 sek.
9. Irene Sakstad	14 min. 34 sek.

## JENTER 8-10 ÅR ca. 1 km

1. Hilde Brekke	6 min. 30 sek.
2. Belinda Totland	6 min. 33 sek.
3. Anita Steinsland	7 min. 11 sek.
4. Wenche Pettersen	7 min. 19 sek.
5. Anita M. Nilssen	7 min. 23 sek.
6. Bjørg Norunn Ådland	7 min. 24 sek.
7. Wenche Frøland	7 min. 44 sek.
8. Mona Iren Natland	7 min. 47 sek.
9. Heidi Gjerde	9 min. 20 sek.

## JENTER 11-14 ÅR ca. 3 km

1. Randi Brekke	15 min. 55 sek.
2. Janne Skarsbø	16 min. 20 sek.
3. Monika Tveiterås	16 min. 45 sek.
4. Linda Tveiterås	18 min. 35 sek.
5. Gunn Bjørg Håland	18 min. 57 sek.
6. Vigdis Ingebrigtsen	19 min. 30 sek.

6. Katrin Skarsbø	19 min. 30 sek.
8. Hilda Birgitte Haga	20 min. 05 sek.
9. Nina Elisabeth Mo	20 min. 30 sek.
10. Lise Pharo	24 min. 26 sek.
11. Lene Bjørnsen	24 min. 37 sek.
12. Linda Gjerde	26 min. 08 sek.
13. Janiche Flagtvedt	26 min. 48 sek.
14. Irene Ludvigsen	29 min. 34 sek.
15. Torill Rolfsvåg	31 min. 33 sek.
16. Signe Sævild	38 min. 27 sek.

## GUTTER 5-7 ÅR ca. 1 km

1. Ole Morten Fadnes	7 min. 07 sek.
2. Arild Amundsen	9 min. 18 sek.
3. Roar Pettersen	9 min. 48 sek.
4. Ole Tvedt Olsen	10 min. 17 sek.
5. Arve Frostad	11 min. 15 sek.
6. Stein Birger Haga	12 min. 20 sek.
7. Vegard Markhus	13 min. 00 sek.
8. Trond Tvedt Olsen	16 min. 04 sek.

## GUTTER 8-9 ÅR ca. 1 km

1. Knut Harald Frøland	6 min. 38 sek.
2. Frode Tufteland	6 min. 53 sek.
3. Geirmund Mo	6 min. 56 sek.
4. Dag Øye Tveit	7 min. 15 sek.
5. Atle Markhus	7 min. 37 sek.
6. Frank Ludvigsen	10 min. 51 sek.

## GUTTER 10-11 ÅR ca. 3 km

1. Jan Georg Tveiterås	15 min. 41 sek.
2. Johnny Steinsland	17 min. 40 sek.
3. Petter Pharo (9 år)	18 min. 56 sek.
4. Geir Markhus	18 min. 57 sek.
5. Arild Petter Søvik	19 min. 25 sek.
6. Ronny Gjerde	19 min. 35 sek.
7. Bjarte Fadnes	19 min. 41 sek.
8. Hans Jakob Håland	21 min. 45 sek.
9. Jørgen Fredriksen	22 min. 40 sek.
10. Jan Ove Haga	28 min. 47 sek.

## GUTTER 12-15 ÅR ca. 3 km

1. Ben Sture Tveit	17 min. 06 sek.
2. Magne Høysæter	17 min. 21 sek.
3. Ole Øystein Bakke	18 min. 48 sek.
4. Kjell Høysæter	19 min. 49 sek.

# Personalnytt:

## Nye ved vegkontoret:

Sigmund Riis, avdelingsingeniør, planavdelinga. Egil Tvibolt, inspektør, biltilsynet. Torill Eliassen, kontorassistent, arkiv/ skrivestove, Randi Skjærstad, kontorassistent/puncheoperatør, rekneskapsavdelinga, vikar.

## Endringar:

Jann Jensen fungerer som leiar for maskinavdelinga frå 19. mai og til ny leiar er tilsett. Arild Hegrenæs har overteke leiinga av driftsplanseksjonen etter Jensen, i tillegg til arbeidet sitt som leiar for tunnelseksjonen.

## Slutta:

Oppsynsmannsassistent Tor Magne Birkeli slutta i februar. Kontorassistent Olaug Brændø slutta i februar. Overingeniør Hans Nortvedt slutta i mai/juni. Avdelingsingeniør Arve Johannessen slutta i mars. Juridisk saksbehandlar Jon Olav Holvik slutta i april.

## Nytilsette i oppsynet:

Hermann Fosse, oppsynsmannsassistent, maskinforvaltninga.

Gunnar Markhus og Alf Skage er rykka opp til oppsynsmenn på anlegg.

## Slutta i drifta:

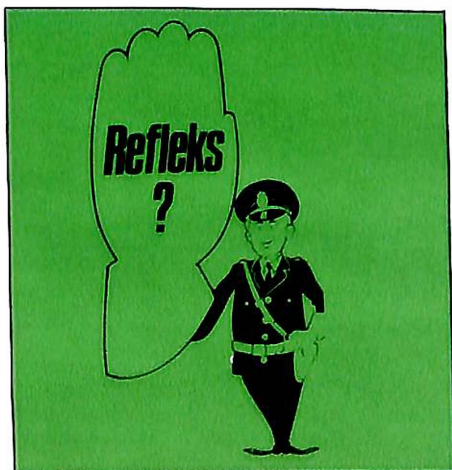
Nils Gunnar Vik, spesialarbeidar, slutta i mars. Mona Edvardsen, kontorassistent, slutta i april.

## Døde:

Overingeniør Henrik Olsen, død 5/5. Spesialarbeidar Øyvind Strømme, død 18/2.

## Nye pensjonistar:

Harald Magnussen, vegmeister  
Nils J. Frotveit, maskinførar  
Knut N. Gjerde, spesialarbeidar  
Oskar Hammer, oppsynsmannsassist.  
Mons O. L. Haugland, spesialarbeidar  
Olav H. Jøsendal, spesialarbeidar  
Per Rullestad, spesialarbeidar  
Petter Skulerud, spesialarbeidar  
Johannes Skaar, spesialarbeidar



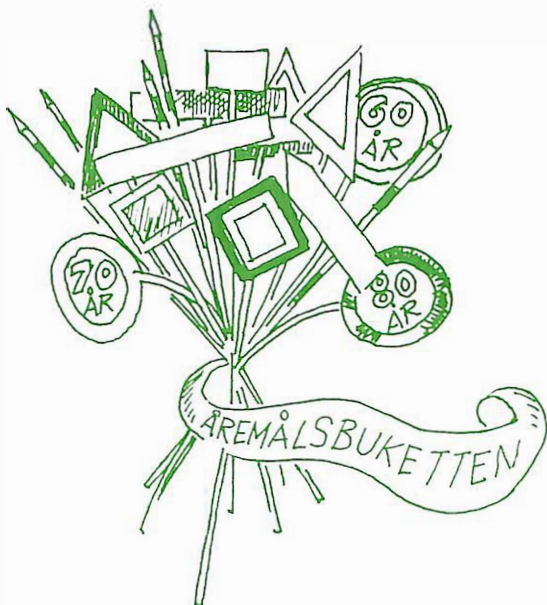
## Premiering av forslag

Kjell Nordvik har kome med forslag til ombygging av reguleringssystem på kompressor Atmo M7. Systemet er skifta på 3 kompressorer. Det nye reguleringssystemet sparer ca. 1,5 liter drivstoff (diesel) pr. time. Dette fører til ei sparing av kostnader på ca. kr. 6.000,- til 7.000,- pr. år for dei 3 kompressorane. Den lokale forslagsnemnda har behandla forslaget på vanleg måte, og SU var samde om ei premiering på kr. 400,-.

SU gratulerer Kjell Nordvik og takkar for forslaget.

# VI

# GRATULERER



## 60 år:

Hermann Ettersvoll,  
Haugsvik 3/6-20  
Einar Solvang,  
Baldersheim 6/7-20  
Gunnar Helle, Rosendal 10/7-20  
Ingolf Hagen, Odda 2/8-20  
Olav Skar, Bergen 12/8-20  
Magnus Tvedt, Myking 23/8-20  
Nils Uglehus,  
Mundheim 14/9-20  
Tjerand Nybø, Horda 15/9-20  
Hermod Onarheim,  
Husnes 19/9-20

## 50 år:

Martha Larsen, Førde 18/6-30  
Karl J. Fjærvold,  
Isdalstø 22/6-30  
Alf Botnevik, Stend 15/7-30  
Ragnar Vabø, Myking 26/7-30  
Olav Bergstad,  
Bolstadøyri 26/9-30  
Eivind Svåsand, Odda 27/9-30

# NESTE NUMMER

*av Veg i Vest*

*skal vera ferdig til utsending  
månadsskiftet september/oktober.*

FRIST for innsending  
av stoff er sett til  
*fredag 22. august*

Adressa er: «Veg i Vest», Hordaland Vegkontor,  
C. Sundts gt. 64, 5011 Nordnes.

***GOD SOMMAR!***