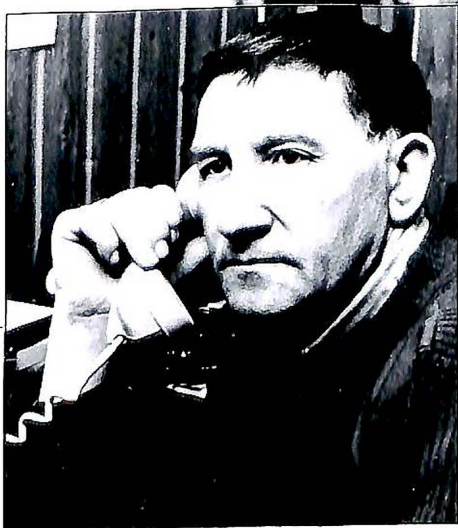
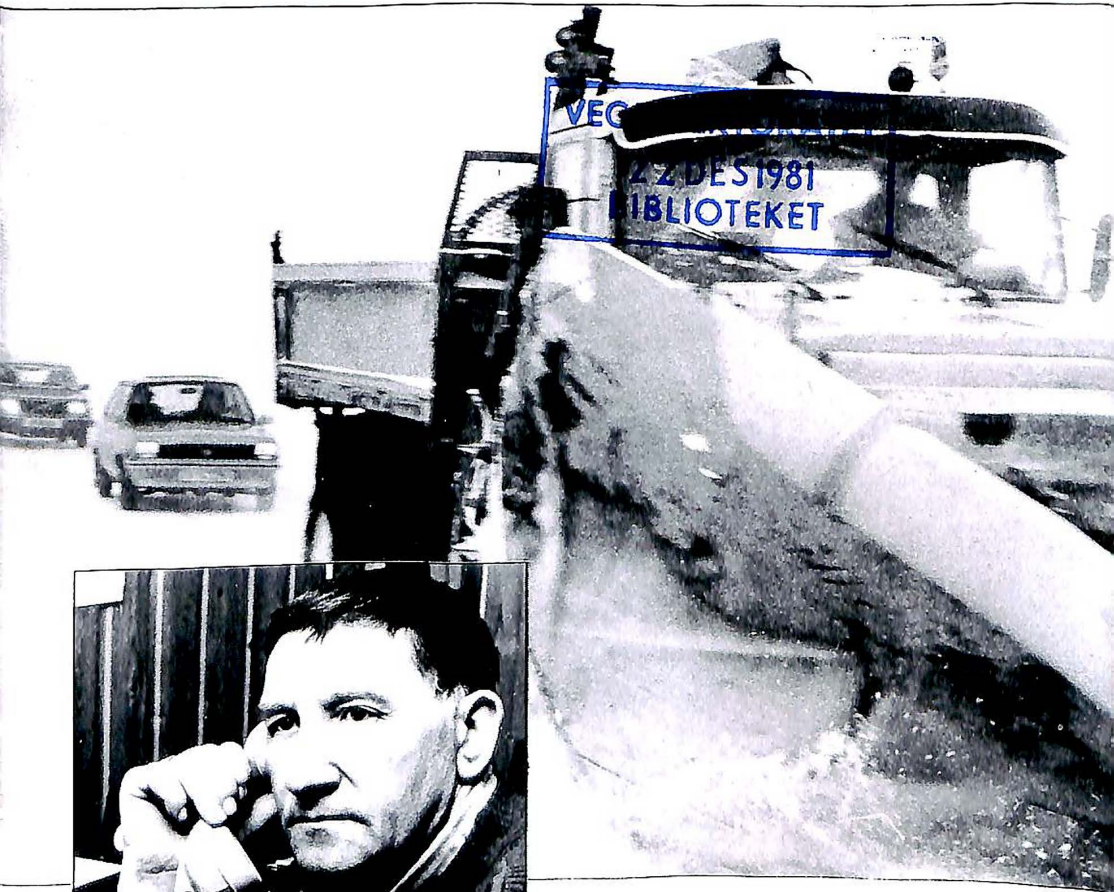


# Veg i

# West



BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I HORDALAND



God Jul!

# Veg i Vest

Nr. 4 1981 Årg. 5

Redaktør:  
Ragnhild Øverland  
Arnesen

Redaksjonsråd:  
Josef Martinsen  
Per S. Myhren  
Gunnar Gjæringen  
Konrad Ulvatn  
Nils Magnar Runnane  
Gudrun Caspersen

Opplag: 2.000

Biletet på framsida:

Vinter - brøyting - kolon-  
nekøyring er nokre av  
stikkorda for den ses-  
songen vi no er gått inn  
i. På Midtlæger har vakt-  
mannskapa kontrollen  
med meldingstenesta til  
trafikanter og oversikt  
over det som skjer i  
fylket. I jula til dømes, er  
trafikken over fjellet helt  
avhengig av at brøyte-  
og vaktmannskap er på  
plassen og passar job-  
ben sin. Medan nokre  
må ut på vegen, kan vi  
andre nyte julefri og  
julefred.  
Mannen ved telefonen  
på Midtlæger er Nils Lien.  
(Foto: VA)

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

## INNHALD:

Hordaland vil tape mest .....	3
Er du interessert i kunst? .....	4
Vegsjefen har ordet .....	5
Jann Jensen ny driftssjef .....	6
Budsjettsituasjonen i 1982 .....	8
Haukeli – betre informasjon til trafikantane .....	11
Bergen nord flytta til Rådal .....	14
Nybygget i rute .....	16
Vegvesenet under okkupasjonen 1940-45 .....	17
Trafikktellinger viktig .....	23
Informasjonsansvaret i hovedavtalen .....	26
Informasjon en forutsetning for medbestemmelse .....	28
Medbestemmelse og driftsdata sentralt for biltilsynet .....	29
Ordet fritt .....	32
Ferjetrafikken i Hordaland .....	36
Bemanningen i vedlikeholdsdriften .....	37
Gjennomslag i Trolldaugtunnelen .....	38
Fristar for hytteleige og velferdsmidlar .....	42
Sport .....	43
Pensjonisttreff i Lofthus .....	45
Personalnytt .....	48

Utrolig, men sant:

# Hordaland vil tape mest på bygging av Nord-Norgebanen

*Omfattende oppsigelser og anleggsstopp for nye vegger blir konsekvensene.*

Dersom bygging av Nord-Norgebanen skal dekkes innenfor riksvegbudsjettet (som det er antatt av Ribu-utvalget) og kostnadene skal belastes alle fylker forholdsmessig like mye, er Hordaland det fylket som vil tape mest på det i kronebeløp. Over en ti-års-periode vil anleggsbudsjettet vårt bli redusert med 568 millioner kroner, og det er ikke småpenger.

Sett i forhold til den situasjonen vi har på anleggssiden i Hordaland i dag, kan vi regne med at en slik reduksjon ville bli katastrofal for vegbyggingsevirsomheten i fylket og ikke minst for sysselsettings-situasjonen innen vegvesenet.

Opplysningene går fram av Vegdirektoratets uttalelser til Samferdselsdepartementet i samband med utredningen om Nord-Norgebanen. Her har utvalget som har vurdert saken gått inn for at byggekostnadene skal dekkes innenfor riksveg-budsjettet, fordelt på alle fylkene. Alternativet er å dekke det inn under anleggsbudsjettet i de nordligste fylkene, noe som vil innebære full anleggstopp i 10 år i Finnmark, Troms, Nordland og Nord-Trøndelag, i følge Vegdirektoratets uttalelse.

Konsekvensene av et vedtak i tråd med Ribu-utvalgets innstilling vil totalt sett bli at 1150 mann i vegvesenet må sies opp, anleggsvirsomheten på vegger over hele landet må reduseres, det vil føre til flere trafikkulykker og gi minimal økning i det

tillatte akseltrykket rundt om på vegene, hevdes det fra Vegdirektoratet.

Ribu-utvalget har altså foreslått at det i en ti-års-periode årlig skal overføres til jernbanen omkring 30 prosent av veg-investeringsbudsjettene for samtlige fylker, uten at det er tatt særlig hensyn til at disse budsjettene, ikke minst her i Hordaland, er svært hardt beskåret fra før. Det er allerede et faktum at det skal overføres folk fra Hordaland til bygging av veg til Kårstø i Rogaland, blant annet fordi vi har vansker med å sysselsette dem her hos oss. Hva blir så det neste? Det er begrenset hvor lenge en kan bruke den metoden, ikke minst dersom samtlige anleggsbudsjett skal skjæres ytterligere ned.

## **Store konsekvenser for Hordaland og Bergen**

– Hva vil et eventuelt vedtak om bygging av Nord-Norgebanen på disse premissene bety for vegvesenet her i fylket?

Vegsjef Martinsen er ikke i tvil: – Sett på bakgrunn av den store nedgangen vi allerede nå har hatt i anleggsbevilgningene vil en ytterligere reduksjon bare gi ett resultat: oppsigelser i stor stil. Videre vil det føre til at vi må stoppe bygging av nye vegger. Dette vil gå ut over de viktige hovedsambandene Bergen - Voss og Bergen - Sogn, og ikke minst vil det gi store reduksjoner når det gjelder anleggene i

---

## Er du interessert i kunst?

Ikkje alle kjenner seg på så trygg grunn at dei utan vidare vil svare ja til eit slikt spørsmål. Men noko vakkert å ha på veggene heime, det vil nok dei færraste av oss seie nei til.

No er det ikkje alltid så lett å bestemme seg for slikt, og det er dessutan dyrt å kjøpe «skikkelege» bilete, så det blir nok oftast fælt lite dei fleste av oss investerer i kunst, sjølv om vi kunne ha tenkt oss det.

### Kunstlag

No har vi idrettslag, vi har Bilklubben og vi har «Salven», for nevne noko, så kvifor ikkje fa i gang eit kunstlag også? Forslaget kjem frå Per Steffen Myhren, som kan vise til liknande tiltak i Vegdirektoratet og i ei rekkje andre firma, etatar og bedrifter. Det heile går ut på at det skal vere rimelegare og enklare å skaffe seg kunst, i første rekkje måleri og grafikk.

Konkret vil dette skje slik at kvart medlem i kunstlaget betaler ein viss sum, t.d.

100-150 kr. i året. Styret i laget kjøper inn etter økonomi og behov, og måleria skal etter regelen henge på ein sentral stad i bedriften ei tid, slik at alle har høve til å sjå dei. Deretter vert det halde trekning mellom medlemene, og dei som vinn, har høve til å velje mellom dei innkjøpte måleria, så langt det let seg gjere. Trekninga vert lagt opp slik at alle medlemene vil vinne innan ein viss periode, t.d. fire år.

Før ein kan setje i gang, er det naudsynt å vite litt om kor mange som har lyst til å vere med i eit slikt lag. Vi strekar under at tilbodet gjeld *alle* tilsette i vegvesenet i Hordaland, uansett kor han/ho har arbeidsstaden sin.

Dersom du er interessert, så meld deg til: Per Steffen Myhren, hovudkontoret, tlf. 23 23 10, lokal 231. Han må ha melding innan utgangen av januar.

Roa.

---

### Hordaland vil tape mest....

selve Bergen. Det er på disse stedene det vil svi mest, dersom så galt skulle skje.

Martinsen tror ellers ikke at faren for et positivt vedtak om Nord-Norgebanen er så stor, – men bare det at en tenker på det, er skremmende nok, sier han.

I Vegdirektoratets uttalelse om Nord-Norgebanen pekes det eilers på at Ribu-utvalget ikke har vurdert hvilket transportsystem den nordlige landsdelen vil være best tjent med om så store beløp skulle tilføres det vanlige samferdselsbudsjettet. Dette burde i alle tilfeller vært gjort før en kan ta endelig stilling til bygging av banen, går det fram. Et tilsvarende beløp ville fram til 1995 kunne dekke de viktigste behovene de nordligste fylkene i dag har på vegsektoren, framholdes det i

uttalelsen. En forlengelse av Nord-Norgebanen vil ikke løse landsdelens uløste vegoppgaver.

Samtidig blir det pekt på at overslagene en går ut fra i forbindelse med banen, er for lave. En foreløpig gjennomgang tyder på at overslaget for de 240 km tunneler det er behov for, kan ligge ca. 800 mill. kroner for lavt. Dessuten er ikke tilførselsveger til jernbanestasjonene tatt med i overslaget. Disse er anslått til over 300 mill. kroner. I tillegg må en regne med stor usikkerhet så tidlig i planprosessen for et prosjekt. Det vil altså si at konsekvensene for fylkene kan bli enda større enn det vi har nevnt ovenfor, dersom det skulle bli noe av jernbanebygging videre nordover.

Roa.

### Utsiktene ikkje dei beste, men grunn til optimisme



Den avgåtte regjeringa har lagt fram sitt forslag til riksvegbudsjett for 1982, og stort sett er forslaget som venta. Den nye regjeringa har når dette vert skrive ikkje lagt fram sitt forslag, men det er liten grunn til å tru at det blir gjort framlegg om auka løyvingar.

Ser vi på budsjettframlegget for riksveg-anlegga så betyr det ein liten nedgang i løyvingane frå 1981 til -82. Til riksvegvedlikehaldet blir det truleg ein auke, men ikkje meir enn det som tilsvarar auka veglengd.

Fylkesvegbudsjettet kjem opp på fylkestinget i desember, men eg går ut frå at det ikkje vert vesentlege endringar i forhold til forslaget.

Løyvinga til fylkesveganlegg for 1982 blir truleg berre vel tredjeparten av det som er oppført i langtidsplanen. Også løyvinga til fylkesvegvedlikehaldet vil gå ned frå 1981 til -82. Utsiktene framover er difor ikkje dei beste, men likevel er eg optimist. Grunnen til min optimisme er det som har skjedd i inneverande år. Vi rekna med å få eit underskot i år på riksveganlegga på ca. 20 mill. kr. Anleggsavdelinga har imidlertid drive svært stramt, slik at det knapt blir noko underskot i det heile. Dette er gjeledeg, og anleggsavdelinga skal ha ros

for det fine resultatet. Det gjer at vi truleg kan stå litt friare heretter, og det er ingen fare for oppseiing av folk.

Sterk prisauke på vegolje og bitumen har skapt store vanskar for vedlikehaldet i inneverande år. Budsjettsituasjonen er difor kritisk både for riks- og fylkesvegvedlikehaldet. Eg vonar likevel at det skal vera mogeleg å kunna avslutta rekneskapen utan fare for store overskridingar. Vi må truleg senka vedlikehaldsstandarden endå meir for å unngå overskridingar på budsjetta i framtida. I tillegg må vi gjennomføra fleire rasjonaliseringstiltak og få ein betre budsjett disiplin i enkelte vedlikehaldsområde. Grappa som nå arbeider med bemanninga i vedlikehaldet har ei svært viktig oppgåve, og deira undersøkingar kan få mykje å seia for det framtidige vedlikehaldsopplegget.

Planavdelinga har også hatt eit vanskeleg arbeidsår i 1981. Spesielt vanskeleg er det å få nødvendige planar og grunnavståing for trafikksikringsprosjekta, og her blir det nødvendig å satse sterkare i året som kjem. Det er grunn til å gle seg over at dei store vegplanane for Bergen nå ser ut til å gå igjennom.

Til slutt vil eg nytta høvet til å ynskja alle ei riktig god jul og takke for eit godt arbeidsår i 1981.

*J. Martinsen*

# Jann Jensen ny driftssjef frå 1. november.

*Vonar vi er over verste kneiken  
med omsyn til sysselsettinga no.*

Frå 1. november har Hordaland Vegkontor fått ny driftssjef. Jann B. Jensen, 43 år gamal, har faktisk vore i 20 år i vegvesenet den 2. januar 1982. Og før han kom så langt hadde han rokke å få med seg fire år som vanleg anleggsarbeidar, så grunnlaget skulle vere solid, sett frå ein slik synsstad.

## «Anleggsmann» fullt ut

Jensen har stort sett halde seg til anleggsavdelinga i heile denne tida, med unnatak av den tida han tok over som leiar for maskinforvaltninga, frå mai 1980 til januar i år. – Eg hugsar at eg først tok til under avd. ing. Thorvald Olsen på ein parsell på ytre Laksevåg, men det første anlegget eg fekk drive åleine var den såkalla Solstrandvegen mellom Hausvik og Bruvik grense på Osterøy. Det første store anlegget eg fekk ansvaret for, var utbetningsarbeidet over Hardangervidda frå 1967-70, fortel Jensen til «Veg i Vest».

Driftsplanlegging tok han til med alle-reide frå 1964, og i 1974 blei driftsplanseksjonen oppretta, der han sidan har vore leiar. – Nett denne jobben har gitt meg store fordelar sett i høve til den eg no skal ta over, meiner Jensen. – Den har gitt meg nær kontakt med andre avdelingar, også gjennom arbeidet med dei koordinerande møta, og det har gitt meg bra oversikt over det som skjer innan vegvesenet.

– Vil den nye stillinga innebere mykje nytt for deg?

– Ja, det er ikkje tvil om det. Eg har t.d. ikkje hatt noko med vedlikehaldet å gjere tidlegare. Mi første oppgåve vil difor bli å bruke ein del tid på å setje med inn i ting eg



Jann B. Jensen – vår nye driftssjef. (Foto: Roa)

ikkje har kjennskap til. Arbeidet med budsjettet kan mellom anna vere til hjelp der.

## Planar

– Har du elles bestemte planar for drifts-avdelingane?

– Når det gjeld anleggsavdelinga meiner eg vi må halde fram med den linja vi har lagt oss på, nemleg å rasjonalisere drifta. Dette arbeidet har synt glødelege resultat dei siste åra.

For maskinavdelinga gjeld det å få bygd opp ein maskinpark som er riktig avstemd i høve til oppgåvene. Det gjeld om å få det til å svare seg med maskindriften, utnytte utstyret betre enn i dag og finne fram til

riktigare rutinar i oppgjeret mellom avdelingane. Eg vil og arbeide for at den einskilde maskinkøyraren kan hende kan komme meir aktivt med når det gjeld å følgje opp oppgjersformene ute i drifta.

Heile tida må vi ha som mål å få anleggs- og vedlikehaldsavdelingane til å gjere større nytte av dei tenestene distriktslaboratoriet kan by. – Dersom det ser ut til at kapasiteten er for liten i dag, må vi vurdere om vi kan utnytte menneskapa betre, eventuelt om det er naudsynt å supplere med fleire, seier Jensen.

– Det er viktig at laboratoriet kjem sterkare med i drifta til anlegg og vedlikehald, og det ser og ut til at avdelingane ønskjer det.

– Vedlikehaldsdrifta må eg vedgå at det er vanskeleg å seie stort om førebels. Først og fremst må eg setje med inn i dei oppgåvene avdelinga har. Generelt er det elles driftssjefen siitt ansvar å syte for at dei midlane vi får vert utnytta mest mogleg effektivt – på tvers av avdelingane – og for øvrig koordinere drifta.

### **Syssettinga**

– Då er det naturleg å spørje om syssettinga?

– Ja, til no har vedlikehaldet stort sett fått behalde løyvingane sine, medan anleggsavdelinga har fått oppleve store nedskjeringar. På denne avdelinga har vi klart å rasjonalisere slik at vi i dag ligg på eit nivå som gjer at vi i 1982 stort sett vil kunne balansere mellom oppgaver og talet på tilsette. Føresetnaden for dette er likevel at vi får dei tilskota vi har rekna med, i form av forskot frå kommunar, midlar frå Sivilforsvaret i samband med tunnelen under Nygårdshøyden og bompenginntekter og -lån. I alt utgjer dette for 1982 vel 60 mill. kroner. Får vi ikkje dette, så kan det bli verre med syssetsettingssituasjonen. Ei anna sak er det at vi kan hende må sjå anlegg og vedlikehald meir under ett når det gjeld syssettinga, men førebels er det vanskeleg for meg å seie noko konkret om dette, seier Jensen.

– Men er det då naudsynt å sende folk til vegbygging i Rogaland?

– Ut frå ei totalvurdering av syssetsettingssituasjonen på anleggs- og vedlikehaldsavdelingane trur eg dette kan vere ei god løysing. Men, som sagt, er løyvingane i tråd med vegplanen og dersom forskota, t.d. til nordre innfartsåre, held, vil vi få brukbar balanse. Vi reknar då med at den naturlege avgangen held fram som venta. Slår alt dette til, så kan vi vone på å vere over den verste kneiken.

### **Meir entreprise**

– Er det elles spesielle mål du tek sikte på?

– Ut frå den driftsforma vi har i dag er det ønskjeleg at vi kjem opp på eit høgare entreprenernivå enn vi har no, – frå 12-14% i dag til vel 20% reknar eg vil vere rimeleg. Dette ønskjer eg fordi vi må ha noko å måle drifta vår opp mot, dersom vi skal ha ei effektiv vegarbeidsdrift. Beste målestokken er då å setje delar av drifta vår ut på entreprise. Det gir eit inntrykk av kor vi står. Stortingsmelding nr. 80 trekkjer opp retningslinjer for drifta vår, og skal vi oppfylle intensjonane der med omsyn til effektivitet, treng vi denne målestokken.

– Korleis har effektiviteten vore til no?

– Vi har hatt visse undersøkingar på dette. Ei rapport om tunneldrifta syner at vi ligg på om lag same nivå som private entreprenørar, og undersøkingar omkring arbeidet på Holmestrandstunnelen stadfester dette. Undersøkingar på bore- og sprengingsarbeidet gir same resultat.

Kort sagt, det ser tilfredsstillande ut, men det kan sjølvstøtt svinge frå anlegg til anlegg. Likevel har vi for få entreprenørar inne no, slik at vi ikkje har ein så sikker målestokk som vi kunne ønskje.

### **Arbeidstida**

– Ei anna sak eg vil peike på er dette med arbeidstida. Mange tykkjer vel at det vert så altfor mykje masing om dette. Dei fleste har heller ikkje grunn til å føle seg trakka på tærne, for stort sett vert arbeidstida halde. Men det er naudsynt å ha ein viss kontroll, både for at det skal vere likt for alle og for å kunne praktisere forskove arbeidstid. Dette må ein akseptere – det er òg naudsynt dersom vi skal ha håp om å kunne halde på

# Størst nedgang for fylkesveganlegg, – meir til trafikksikringstiltak

1982 er første året i den nye vegplanperioden 1982-85. Det kan følgjeleg vere av interesse å sjå om løyvingane til riks- og fylkesvegar er i samsvar med dei føresetnadene som vart sett i Norsk vegplan og i fylkesvegplanen.

## RIKSVEGBUDSJETTET Anlegg

Til riksveganlegg får vi i 1982 ei løyving på 247 mill. kroner. Av dette er 6,5 mill. kroner refusjon av uoppgjorde forskot og 1,4 mill. kroner er tilskot til kommunane sine utgifter til grunn til gang- og sykkelvegar.

Til samanlikning har vi i år ei løyving på 226,7 mill. kroner. Dette gir ein auke på vel 20 mill. kroner eller 9 %. Denne auken vil

## Jann Jensen....

den driftsforma vi har no, som ser ut til å vere godteken av alle. Det gjeld berre å finne fram til ei smidig form for kontroll. Både lønsrapport og stemplingsur er brukbare etter mi meining, men det siste høver nok best til større arbeidsplassar. Jensen peikar dessutan på at upopulære tiltak, som det nemde, kan vere naudsynte for at vi skal kunne halde på den gode arbeidsplassen vi har.

– Eg vil elles satse på sakleg diskusjon og godt samarbeid med organisasjonane og vil leggje vekt på klare og greie retningslinjer frå leiinga, strekar Jensen under.

– Kan vi vente spesielle endringar, t.d. organisasjonsmessig, med den nye driftssjefen?

– Det er vanskeleg å uttale seg om no.

knappt nok dekkje den kostnadsauken vi må rekne med frå 1981 til 1982.

Løyvinga i 1982 er i samsvar med St.meld. nr. 80 (1980-81) om Norsk vegplan, men som det vil vere kjent ligg vegplanen sine rammer ca. 15 % lågare enn det forslaget til vegplan fylkestinget gjekk inn for i desember 1979.

Sjølv om det er nedgang i løyvingane, så aukar no aktiviteten i Bergensområdet. Arbeidet med innfartsårene frå nord og sør går vidare, samstundes med at arbeidet har teke til på Straumevegen, Salhusvegen og tunnelen under Nygårdshøyden. I tillegg kjem vel 15,0 mill. kroner i trafikksikringsmidlar. Tilsaman får Bergen

Men det gjeld å ha auga opne for eventuelt å endre organisasjonsforma vår slik at den samsvarer med krava til ei effektiv drift. Eit døme er utestasjonering av anleggsstyrarar. Det meiner eg er naudsynt for å halde ei effektiv drift på anlegga. Likevel er det viktig at det skjer på frivillig basis og at det blir gitt økonomisk kompensasjon for det.

– Eg vil og leggje stor vekt på eit anna tiltak som kan få mykje å seie for verksemda vår og for dei tilsette, nemleg attføringsarbeidet. Dette kjem eg til å prioritere høgt. Ved å drive førebyggjande arbeid i dag kan vi kan hende unngå ein del problem som kan skaffe oss og mange tilsette store vanskar i framtida, avsluttar den nye driftssjefen.

Røa.



vel 80 mill. kroner, dette svarer til 33 % av løyvingane til Hordaland og er ein markert auke i høve til tidlegare år.

Ein annan ting ved 82-budsjettet som det kan vere grunn til å merke seg, er den store auken i løyvingane til spesielle miljø- og trafikksikringstiltak, frå 14,9 mill. kroner (eller 6,6 %) i 1981 til 28,4 mill. kroner (eller 11,5 %) i 1982. Dette er også i samsvar med den prioritering trafikksikringstiltak har fått i vegplanen for perioden 1982-85.

### **Vedlikehald**

Til vedlikehald av riksvegnettet i Hordaland har vi fått ei løyving for 1982 på 113 mill. kroner. Dette er ein auke på 13 mill. kroner i høve til 1981, då løyvinga var på 100 mill. kroner.

Vegdirektoratet reknar med ein prisauke på 12 % frå 1981 til 1982. Dette skulle gi oss ein reell auke i vedlikehaldsløyvinga på 1 % frå 1982 til 1982. Dette er lågare enn den auken på 3 % pr. år som er sett opp for vegplanen for 1982-85.

### **FYLKESVEGBUDSJETTET**

Budsjettarbeidet i fylket er ikkje kome så langt at det ligg føre noko endeleg forslag frå fylkesrådmannen. Men på grunnlag av forslaget til langtidsbudsjettet som fylkestinget vedtok i juni i år, er det utarbeidd eit forslag til 1982-budsjett for fylkesvegane. Vi har på det noverandetidspunkt (1.11.81) ingen grunn til å tru at det vert store endringar i det budsjettforslaget som skal vedtakast på fylkestinget i desember.

### **Anlegg**

Løyvingane til fylkesveganlegg har gått radikalt nedover dei siste åra, frå 48,4 mill. kroner i 1980 til 36,0 mill. kroner i 1981 og med eit forslag for 1982 på 26,4 mill. kroner. Rekna i faste prisar betyr dette at fylkesvegbudsjettet vert redusert med 55 % frå 1980 til 1982. Samanliknar vi forslaget til 1982-budsjettet med fylkesvegplanen for perioden 1982-85 som fylkestinget vedtok i desember 1979, så skulle løyvinga liggje på 68,2 mill. kroner i 1982, medan fylket no ikkje fekk plass til meir enn 26,4 mill. kroner.

Dette betyr naturlegvis ei radikal nedtrapping av anleggsdrifta på fylkesvegane. I 1980 hadde vi løyving til 16 ordinære anlegg, i 1982 er det ført opp midlar til 7 ordinære anlegg og av desse er 6 vegar til veglause strøk. Det kan ikkje reknast med heilårsdrift på meir enn 5 av desse anlegga.

### **Vedlikehald**

Situasjonen når det gjeld vedlikehaldet av fylkesvegane er ikkje like dystert. Der har vi fått følgjande løyvinger i løpande prisar:

1980 : 75,3 mill. kroner

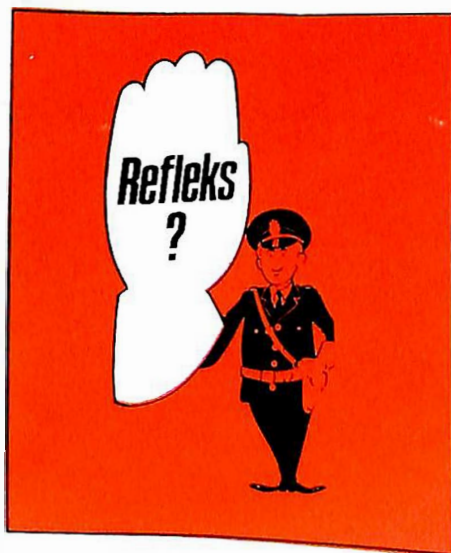
1981 : 77,5 mill. kroner

1982 : 83,8 mill. kroner (forslag)

Dersom ein tar omsyn til prisauken betyr dette at vi har hatt ein årleg reduksjon i vedlikehaldsløyvingane på 6 % frå 1980 til 1982.

Vi reknar likevel med å kunne halde eit forsvarleg vedlikehald på fylkesvegane med den løyvinga som er foreslått for 1982, men dersom den sterke prisauken vi har hatt på oljegrus og asfalt held fram, så vil det vere vanskeleg å halde dekkestandarden på eit forsvarleg nivå.

*P. S. Myhren*

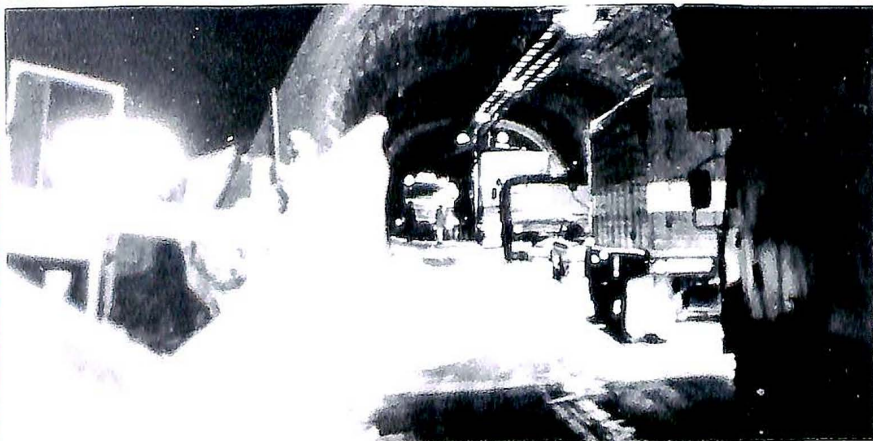




*Klart for kolonnekjøring.* Dei siste ordrene vert gjevne om korleis trafikantane skal te seg i kolonnen. Det *kan* vere eit problem å få dei til å skjønne kor viktig det er å rette seg etter den instruksjonen dei får, og mange har ikkje det nødvendige utstyret med seg, som t.d. kjettingar. Vi veit elles døme på at leiteaksjon må setjast i gang av di siste bilen i kolonnen snur undervegs utan å melde frå. Slikt seinkar både kolonnekjøringa og brøytinga og gir mannskapa unødvendige problem på vegen.

(Foto: VA)

Stogg i Haukelitunnelen. Bileta kan sjå uskarpe ut, men det er snødrevet som er skuld i det. Her er ikkje alltid like triveleg på denne tida av året. (Foto: VA)



*Heilårsvegen over Haukeli:*

# Betre informasjon til trafikantane

*Brøyte- og beredskapsopplegget for vinteren  
blir elles stort sett som tidlegare*

Det vert stadig arbeid for å betre trafikant-servicen over fjellet, kanskje gjeld dette særleg høgjellsvegen over Haukeli. Nytt i år er at det i løpet av vinteren skal monterast radiostyrt informasjonstavle som skal fortelje trafikantane korleis tilhøvet over fjellet er. Tavla skal stå ved Texaco-stasjonen i Røldal, og den vert styrt frå Midtlæger. Ei tilsvarande tavle skal og plasserast på Telemark-sida. Det er Vegdirektoratet som har ansvaret for dette opplegget.

Tavla vil få følgjande tekst:

- a) E 76 open
- b) Kolonnekøyring
- c) E 76 mellombels stengd

På denne måten vil det bli enklare å kontrollere og informere trafikantane, ikkje minst på dei dagane då fjellet står i kok. Det er Olav Lundstad, leiar for dei indre vedlikehaldsdistrikta, som fortel dette til Veg i Vest.

## Informasjonstenesta

Nytt er det også at vedlikehaldssjefane i Hordaland og Rogaland har drøfta om det kan vere mogleg å få i stand felles informasjonsteneste for dei to fylka, basert på vaktordninga på Midtlæger. Radarvarsling for heile Vestlandet, på same måten som ein austpå har kopla meldingstenesta til verradarsystem og Hovedvaktssentralen på Kjellerbru, er og under drøfting. Også her er Midtlæger så så seie midt i brennpunktet, peikar Lundstad på.

For øvrig vil vi halde fram med informasjonsoopplegget for vegmeldingstenesta som vi tok til med litt seint i fjorårs-sesongen. – Dette må vi satse på å bruke – og verkeleg utnytte – heile året, så lenge vi har vaktar på Midtlæger, seier Olav Lundstad. Kort går dette opplegget ut på at vakta på Midtlæger skal vere «sentral» for alle meldingar om vegtilhøva i heile fylket heile døgnet utanom kontortida og i alle helgar.

Alt som skjer på vegane og som vil ha noko å seie for trafikantane, skal varslast her, og vaktmannskapa skal ha ansvaret for å formidle vidare det som må meldast til trafikantane – gjennom radioen, først og fremst. Vegmeistrar/beredskapsvakt skal melde frå til Midtlæger om vegstengingar, -opningar etc. slik at vi har **eitt** telefonnummer der trafikantane kan vende seg for å få opplysningar om vegane, uansett kor i fylket det gjeld. Telefonnummeret er ført opp i katalogen no. Meldingar utanfrå skal og gå om Midtlæger, og folka her skal melde frå vidare til vegmeisteren.

– Det er opp til vegmeistrane og beredskapsvakten kring i fylket å få opplegget til å fungere effektivt, strekar Lundstad under.

## Brøyteopplegget

På spørsmål om brøyteopplegget for sesongen 1981-82 svarar Lundstad at det ikkje er planlagt store endringar i høve til i fjor, korkje på Haukeli eller andre stader.

– Det har vore på tale å kutte ut ein av dei fire bilane vi til vanleg har nytta i området Odda - Røldal - Haukeli, den sokalla «Seljestadbiilen», som går mellom Fjæra

og Seljestadtunnelen. Det er ikkje umogleg at det kan skje neste år, men i år har vi funne det rett å nytte denne og dei andre brøytebilane i massetransporten i Røldal. Med det vert kapasiteten på bilane nytta fullt ut, meiner Lundstad.

Tre bilar til tek seg av brøytebesten her ved den einaste fjellovergangen som gjev oss samband med andre landsdelar om vinteren.

Ein av desse går mellom Hordalia og Nyastøl bru, ein går mellom Nyastøl bru og Haukelitunnelen vest og ein går frå Røldal og rv. 46 til Nesflaten. – I år vert alle desse sett på massetransport når det ikkje er behov for dei til brøyting, fortel Lundstad. Dei tre er brøytebilar med liten lastekapasitet, medan Seljestadbilen har stor kapasitet, og tilsaman skal desse transportere om lag 16.000 m<sup>3</sup> steinmasse frå tunnelen i Austmannalia til utbetring mellom rasoverbygga i Røldal.

Også dette opplegget skal styrast frå Midtlægger.

### Like bra tilhøve som før

Ut over dette vil det meste av brøytinga stort sett gå føre seg som i fjor, for det meste med kontraktbrøyting. Eigne bilar har vi på Hardangervidda, fram til vegen blir stengd her, og elles mellom Måbødalen og Kinsarvik. To bilar har vi på strekkinga mellom Dale og Bulken, men der er no natt- og helgebroytinga teke over av private sjåførar. Den eine av dei to bilane våre her skal køyre den nye isreinskeriggen som skal nyttast til isreinsk i tunnelane i distriktet omkring Voss - Norheimsund. – Det er vidare utarbeidd skiftplanar for veghøvlane, fortel Lundstad, – men desse vil berre tre i kraft når det er behov for det.

Beredskapsteneste vil det elles bli for mannskapa i R-2 og R-8 i områda kring Bergen. Det er planlagt strøteneste for innfartsårene til Bergen på Sotra, Askøy, Laksevåg, Fana og Åsane. I Åsane vil ein ta seg av denne jobben frå kl. 21 til 01.00, i dei øvrige områda vil ein ta seg av dette frå

kl. 03.00 til arbeidstida for folk flest tek til, fortel Lundstad.

### Tar over Bergen sentrum

Ei vesentleg endring finn vi likevel i Bergensområdet. Vegvesenet har no teke over alt vedlikehald også på riksvegane i Bergen sentrum, som før Bergen kommune tok seg av. Det vil altså seie at vi har ansvaret for innfartsvegane heilt inn i bykjernen, seier Lundstad. – I praksis vert dette ordna slik at Bergen Sør har alt vedlikehald i sentrum, medan mannskapet frå Åsane arbeider seg inn til Amalie Skramsvei i Sandviken. Med det har vegvesenet også teke over dei problema Bergen kommune har hatt med vintervedlikehaldet. Sesongen vil vise korleis det vil fungere for vår del.

Det skal elles ikkje bli dårlegare tilhøve på vegane i år enn dei siste åra, meiner Lundstad. For nokre år sidan fekk vi ein kraftig reduksjon i vinterberedskapen, utan at det gav alvorlege negative reaksjonar. Opplegget vårt har fungert svært bra likevel, og trafikktilhøva har ikkje vore stort dårlegare enn før. Sjølv sagt vonar vi likevel på at ikkje vinteren gjer altfor mykje gale på vegane våre, slik at mannskapa slepp å få hardkøyr heile vinteren igjennom.

Røa.



---

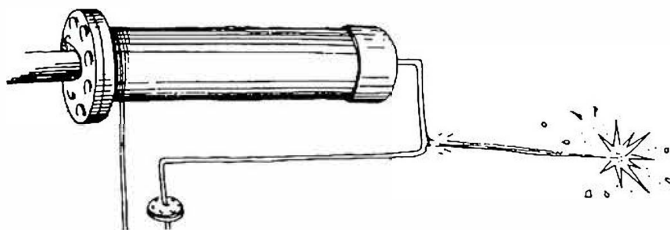
## Olje under trykk er farlig

I «Nytt fra vernetjenesten» fra Statskraftverkene finner vi en orientering om risikomomentene i forbindelse med olje under trykk, noe som også forekommer i andre virksomheter med hydraulisk utstyr.

Ved et anlegg skjedde nylig to ulykker fremkalt av olje under trykk. Det var et lite

Skaden er særlig kjent fra bruk av smørepistoler.

Oljetrykkskader gir vanligvis intense smerter og hevelser. Smertene kommer gjerne straks, men kan også utvikles gradvis i løpet av de første 12 timer – noe som kan føre til at skadens omfang



hull på hydraulikkslangen, så lite at en mann måtte føle langs slangen med hånden for å lokalisere det. Strålen var likevel sterk nok til å trenge gjennom huden, og fingeren måtte amputeres. Ved den andre ulykken berget en mann fingeren. Ikke alle leger kjenner umiddelbart behandlingsmåten, men det er av viktighet for resultatet at behandlingen starter tidlig (Tidsskrift for Den norske lægeforening 1966, s. 1339–1340).

undervurderes ved første undersøkelse. Avhengig av trykkets størrelse kan oljen bre seg utover i hele fingeren eller hånden.

Ved ubehandlet skade er utfallet oftest dårlig. Ved tidlig behandling kan resultatet bli tilfredsstillende, men selv da kan en få mén.

Behandlingen, som bør skje på sykehus, går ut på å oppheve trykkvirkningen, samtidig som det tilstrebes å fjerne så mye som mulig av den inntrengte olje.

(Fra «Teknikk og miljø» 1980)

# Vedlikehaldsdistrikt Bergen nord flytta til Rådalen

Vegmeister Johannes Haukanes og folka hans innanfor vedlikehaldsomsråde 8, Bergen Nord, flytta i slutten av september frå Nyborg i Åsane og ut til kollegene sine i Bergen Sør i Rådalen. Det vil seie at kontora på Nyborg ikkje lenger er i bruk, berre garasjen med ein del utstyr vert nytta.

– Korleis vil dette slå ut reint arbeidsmessig?

– Når det gjeld dei faste rutine skal det nok gå bra, men det kan nok av og til bli eit problem med dei lange avstandane om det skjer noko ekstra, er Haukanes redd for. – Det tar tid å køyre frå Rådalen til Åsane og radiosambandet med Åsane er ikkje så

godt. Då vi heldt til på Nyborg fekk vi dessutan mange direkte oppringingar og spørsmål og tips, og formannen fekk raskt melding om det hadde skjedd noko. Denne kontakten har vi ikkje lenger no.

– Kan dette med andre ord gå ut over trafikktilhøva i Åsane?

– Eg trur ikkje det. Formannen vår bur strategisk til i Åsane, noko både billaget og mange andre kjenner til, slik at dei kan varsle han direkte.

– Flyttinga inneber kan hende fordelar óg?

– Ja, beredskapsmessig kan det vere ein viss fordel å samarbeide nærare med Bergen Sør. Vi har no delt beredskaps-



Haukanes og Haugen, vegmeistrane i Bergen Nord og Sør, i gemyttleg samtale over skrivebordet. (Foto: T. Haugen).



*Vegmeistrar og oppsyn samla utanfor. Frå venstre bak: Johannes Haukanes, Jon Nordhuus, Amund Holdhus, Sverre Haugen. Foran frå venstre: Roald Amundsen, Anders Trefall og Gunnar Lund.*

vakta for begge dei to distrikta mellom oss, slik at det vert ikkje så ofte vakt på kvar einiskild som før, fortel Haukanes.

Vegmeisteren føyer elles til at det er eit spørsmål om ikkje salting- og strøingsberedskapen burde ha vore endå betre. – Det vert skulda på økonomi seier han, – men det spør om det ikkje likevel ville svare seg å spandere litt salt t.d. dei 3-4 frostnettene vi til vanleg har i november månad. Røynslene viser at folk legg om til

piggdekk etter første frostmorgonen og så køyrer dei med desse dekkja heile vinteren, sjølv om vegane er bare. Vi veit kva slitasje dette fører til på vegane, så det kan vel diskuterast kva som svarar seg best – å salte litt meir eller å lappe på utslitne vegdekke.

★

Ja, Haukanes spør – kva svarar andre vedlikehaldsfolk? Ordet er fritt!

Red.



*Målfrid Knoph tek seg av telefonar og skrivearbeid m.m., og då kan vi samstundes minne om nye, direkte nummer til vedlikehaldet i Rådal: 27 67 95, 27 67 96.*

# Nybygget i rute

Førebuinga til innflyttinga har teke til

Arbeidet med bygget i Fyllingsdalen går sin gang. Som biletet syner, er hovudbygget kome eit godt stykke over bakken, medan bygget for Biltilsynet så vidt var påbegynt då biletet vart teke i slutten av oktober.

Det er sett ned ei gruppe som skal arbeide med førebuinga til innflyttinga. Gruppa er sett saman av Edgar Aaland, Bjørn Langedal og Gunn Haugland.

Det første som no skjer, er at det er laga ei ramme med eit førebels framlegg til areal for kvar avdeling. Dette er send ut til avdelingane, for å få drøfta korleis fordelinga på dei ulike kontora bør bli, fortel Aaland til Veg i Vest. – Vi vonar å ha svar på dette innan jul. Men ei sak er sikker allereide no – vi har ikkje *eitt* ledig kontor ved innflyttinga. Då har vi til og med gjort framlegg om å plassere fire personar fast på teiknesalar.

Det vert elles peika ut ein kontaktperson på kvar avdeling for å ta del i førebuinga til innflyttinga, fortel Aaland.

Gruppa vil vidare sjå på organiseringa av fellestenester, som sentralbordteneste, kopieringsteneste og arkiv- og skrive-teneste. – Eit problem som allereide har dukka opp, er at vi ikkje får nytt sentralbord. Dette gir inga god løysing, for sentralbordet

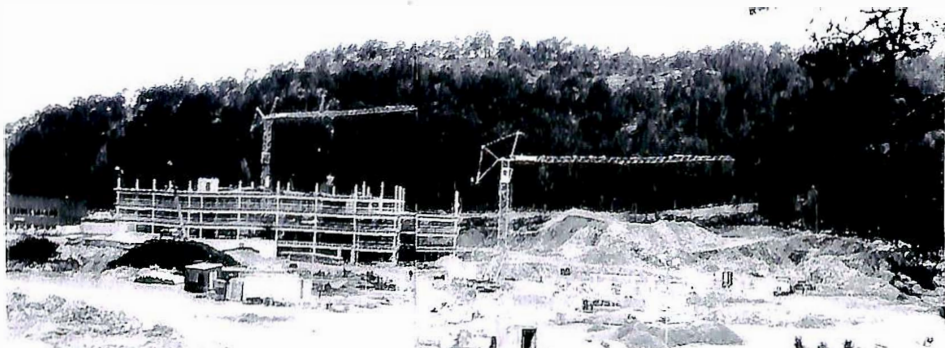
vårt kan ikkje byggjast ut seinare. Hadde vi fått ny sentral no, ville vi hatt stor nok kapasitet i lang tid framover. Når vi no seinare får behov for utviding av sentralbordet, må det investerast i heilt nytt utstyr, og utgiftene vil bli atskilleg større. Direkte innvalgsnummer hadde vi og hatt stort behov for, men det let seg nok ikkje gjere no, seier Aaland.

Det er lagt opp til at den nye kantina kjem inn under Statens Kantiner, og tilbodet blir i første omgang utvida, men det blir ikkje kapasitet til middagsservering.

– Vi vil og undersøkje om det er mogeleg å etablere barnehage, det vil seie kva vegvesenet kan stille til rådvelde for slik verksemd, men her veit vi førebels ikkje stort, seier Aaland. – Men det vi veit, er at sjølv om mange får lengre veg til jobben, så vil i alle fall parkeringstilhøva bli betre enn dei vi har i dag.

Hovudentreprenør for bygget er O.L. Kyte A/S, Voss. Til no er arbeidet i rute til innflytting ca. 15. november 1982. I tillegg til Vegkontoret og Biltilsynet skal også Bergen Justerkammer og Statens Teknologiske Institutt ha kontorlokale i biltilsynsbygget.

Røa.



Biletet er teke på byggjeplassen i slutten av oktober. Til venstre hovudbygget. Under krana til høgre er arbeidet på biltilsynsbygget på vidt kome i gang. (Foto: T. Haugen)



# Vegvesenets virksomhet i Hordaland under okkupasjonen 1940-45

I en skuffe på et av kontorene i Strandgaten 209 dukket det for en tid siden fram en beretning som sannsynligvis svært få innen vegvesenet kjenner til. Det er rett og slett en historisk beskrivelse av forholdene for vegvesenet i Hordaland under krigen, gjengitt slik vegsjefen i denne perioden, Sven Waage, husket den noen år etterpå. Vegdirektøren bad i 1948 samtlige vegsjefer om å skrive en slik beretning, men etter det vi har kjennskap til, var det visstnok ikke så vært mange som fikk gjort det. For vegvesenet er det derfor et helt enestående dokument og ikke minst et verdifullt bidrag i den innsamlingen av vegvesenets historie som nå pågår.

Vi tror at mange kan ha interesse av dette stoffet, men ettersom det finnes svært få kopier av vegsjef Waages beretning, har vi valgt å gjengi den, delvis fullt ut, delvis i utdrag, i bedriftsavisen. For ikke å tvære det ut over flere år, vil vi nok måtte korte ned på en del detaljer, men stort sett følger vi vegsjefens ord fra ende til annen.

*Red.*

Bergen, den 6. februar 1952  
Herr vegsjefen i Hordaland  
Bergen

Da jeg innehadde vegsjefstillingen i Hordaland i okkupasjonstiden har jeg etter avtale utarbeidet nedenstående beretning

som svar på Vegdirektørens rundskrivelse nr. 54 av 20. november 1948 angående

## **Vegvesenets virksomhet i okkupasjonstiden.**

Jeg har tatt med det jeg kan erindre og mener er av interesse, men da jeg ikke har opptegnelser å støtte meg til, tør det være at en del annet, som burde ha vært nevnt, ikke er kommet med.

### **Arbeidsdriften**

Ved okkupasjonen 9. april 1940 var vegarbeidet igang som vanlig på denne årstid. – I Hordaland stoppet det vesentlige anleggsarbeidet ved hovedanleggene opp i de nærmest følgende dager, da arbeiderne på grunn av den usikkerhet som rådet fandt å måtte reise hjem og fordi den vesentligste pengetilgang opphørte som følge av at forbindelsen med Oslo var avbrudt og foreliggende sjekker fra Vegdirektøren ble nektet utbetaling i Norges Banks herværende avdeling. – Også andre vegarbeider ble for den største del lammet, således bygdevegbyggingen og vegvedlikeholdet. – Teleløsningen var nettopp begyndt på flere strekninger, hvor trafikken øket sterkt på grunn av evakueringen, samt på enkelte strekninger, særlig på rute 500 mellom Fjæra og Odda, norsk militærtrafikk. – Av hensyn til avvikling av disse transporter og landsdelens øvrige trafikk søkte en så vidt mulig å holde vegene i farbar stand og samtidig beskjefte folk som ikke hadde annet å leve av. Myndighetenes oppfordring gikk jo også ut på å holde arbeidslivet igang.

De pengemidler som de enkelte kasserere satt inne med ble disponert til de mest påtrengende behov og det fra Fylkesmannen mottatte direktiv om 50 % utbetaling av ordinær lønn gjorde at de forhånden værende midler varte tilsvarende lengere. Dette kom særdeles vel med

da den foreløpige reduksjon også omfattet funksjonærene, så disse måtte tilgodesees av de hos kassererne beroende midler. Det ble forholdt på samme måte ved de to avdelingskontorer på Stord og i Odda, som en her var uten forbindelse med den første tid.

Under slike forhold ble naturligvis vedlikeholdsarbeidet utilstrekkelig. Det ble senere (30/4) gjennom fylket fremsatt krav fra okkupasjonsmakten om økning av vedlikeholdsarbeidet og antydning å sette inn krigsfanger, hvilket jeg bestemt satte meg imot. Vedlikeholdsarbeidet ble øket etter at det igjen ble forbindelse med Oslo. En fikk nu midler til vedlikeholdet og unngikk å gjøre bruk av Fylkesmannens bemyndigelse av 15. mai til i Norges Bank Bergen å heve inntil kr. 100.000,- til riksvegvedlikeholdet og kr. 10.000,- til høgfjellsvegene. Den 20.-21. mai ble det på Vegdirektørkontoret holdt møte, hvori deltok de fleste vegsjefer i de okkuperte landsdeler og en representant for okkupasjonsmakten. Det ble herunder gitt rapport om stillingen i fylkene og en ble orientert om den foreliggende situasjon, likesom enkelte retningslinjer for vegvesenets arbeide og forhold til okkupasjonsmakten ble gitt, blandt annet at alle meddelelser til vegvesenet skulle gå gjennom Vegdirektøren.

### De ekstraordinære vegarbeider

I et senere – 11.-12. juni – hos Vegdirektøren – avholdt møte, hvor representanter for de tyske myndigheter deltok, ble det tatt bestemmelser om igangsettelse av meget store ekstraordinære utbedringer med delvis omlegginger på vegene:

*Nesttun - Øystese* (rute 20) og *Kinsarvik - Buskerud grense* (rute 20) hvilke to utbedringer senere ble kalt *Oslo - Bergen* i Hordaland. Senere på sommeren ble det bestemt at ekstraordinære arbeider skulle settes igang også på strekningene:

*Kyrping - Fjæra* og *Fjæra - Steinaberg - Kinsarvik, Telemark grense (Haukeli) - Steinaberg, Eide - Voss - Sogn* og *Fjordane grense* samt *Øystese - Eide* og i november måned 1940 *Ulvik - Osa* som

først kom igang i 1941. Om de enkelte av de ekstraordinære arbeider skal jeg meddele:

### Oslo - Bergen – 3270 i arbeid

Iberegnet de midler som ble anvendt i etterkrigsårene utgjorde de samlede netto-utgifter ved Oslo - Bergen kr. 6.393.674,01. Oslo - Bergen omfattet strekningene av nuværende riksveg 20 *Nesttun - Lone - Arna - Garnes - Tunes*, og *Trengereid - Aadland - Tysse - Kvamskogen - Norheimsund - Øystese* samt *Kinsarvik - Bu - Erdal - Eidfjord - Sæbbø (Øvre Eidfjord) - Måbø-Garen - Maurset - Buskerud fylkesgrense*.

På nevnte møte hos Vegdirektøren 11.-12. juni 1940 ble det av Vegdirektør Baalsrud opplyst at utbedringene skulle utføres med 4,50 m kjørebredde + grøft 0,50 m., tilsammen 5,0 meter og at veggen skulle gjøres telefri (frostfri). – Det forelå ikke omkostningsberegning for de nevnte strekninger i Hordaland, og det overslag jeg nærmest ble tvunget til å sette opp mellom første og annen dags møte var helt skjønnsmessig, for en større del nærmest gjetting, for ikke å bruke et sterkere uttrykk. Det fantes nemlig ingen profiler – det eneste en hadde å bygge på var vegglengdene og skjønnsmessig bedømmelse av omkostningene etter erindringen om veggen og terrenget. Vegdirektøren opererte med et samlet anslagsbeløp som han *antok* tilstrekkelig for alle arbeider som det var tale om å sette igang. – For Hordlands vedkommende var det oppgitt vel kr. 3.000.000,-. Det såkalte overslag som jeg satte opp var således bare en antydning om hvor dette beløp eventuelt burde brukes på de nevnte strekninger på beste måte.

På neste møte fremsatte jeg krav om å få opplyst om det var så å forstå at det krevde utstyr skulle gjennomføres eller om det antydning beløp skulle anvendes best mulig. Etter flere forespørsler erklærte Vegdirektøren at det ville bli stillet til rådighet så meget at det krevde utstyr kunne gjennomføres. – Det var oppgitt at

arbeidet skulle gjennomføres på 3 - 4 måneder eller til midt i oktober måned.

Arbeidsdriften lå for en ikke liten del ennå nede etter okkupasjonen, så det var en hel del ledige folk, som ønsket beskjefligelse.

Men arbeidet på hovedveganleggene måtte allikevel stort sett innstilles for å greie det masseoppbud som var nødvendig for gjennomføring av Oslo - Bergen-utbedringen på så kort tid.

Det meste av det tekniske personale ble straks satt igang med utarbeidelse av planer. - Ingen av funksjonærene fikk ferie i 1940, hva de i forholdenes medfør loyalt gikk med på - de fikk tilsvarende ferie senere eller feriegodtgjørelse. - Samtidig ble det gått til innkjøp i stor utstrekning av redskaper, hvilket var nødvendig for en stor arbeidsstyrke som det her var tale om - det var tildels meget vanskelig å få det som trengtes og da anskaffelsene ble et ganske stort arbeide, ble dette overdradd kontorfullmektigen som sær oppgave som han beholdt i anleggstiden for dette og de andre ekstraordinære anlegg.

Det ble nødvendig å opprette flere stedlige anleggskontorer, da det ville bli tungvindt å administrere et så stort arbeide for de to vegkontorer i Bergen og Odda.

Anleggskontorer ble opprettet på følgende steder: Tysse i Samnanger, Kvamskogen, Øystese, Ringøy og Øvre Eidfjord. Øystesekontoret ble senere slått sammen med Kvamskogkontoret og Ringøykontoret med Eidfjordkontoret. Strekningen Bergen - Tunes ble administrert fra hovedkontoret her. Ved hvert av anleggskontorene ble stasjonert 1 avdelingsingeniør som anleggsbestyrer, samt 1 delvis 2 teknikere. Hertil kom yngre ingeniører som assisterte der hvor det mest trengtes.

Oppsynsmennene - de fleste av de i Hordaland ansatte - ble stasjonert ved anlegget og ble tilstått et ekstra lønnstillegg. Til assistanse for dem ble ansatt time-skrivere som delvis arbeidet også ved anleggskontorene. Det ble ansatt 3 kasserere på månedslønn. F. Høeg for strekningen Nesttun - Aadland i Samnanger med stasjon ved hovedkontoret, Josef Tveiten, Tysse i Samnanger for strek-

ningen Aadland - Øystese og L.J. Myklatun for strekningen Kinsarvik - Buskerud fylkesgrense. I første halvår 1940/41 var Haldor Espe kasserer for partiet Kinsarvik - Brimnes av sistnevnte strekning. Hver kasserer fikk en månedslønnet assistent til hjelp. Allerede den 20. juni ble det første arbeidet satt igang.

Det viste seg at det lot seg gjøre å skaffe tilstrekkelig antall arbeidere utenom de fra andre anlegg overførte - de kom for den største del fra Hordaland, men også fra Bergen og nabofylkene i nord og syd. Arbeidsstyrken øket raskt og nådde maksimum 3270 mann ved Oslo - Bergen og 3850 mann når andre ekstraordinære anlegg som senere kom igang medregnes.

Iberegnet vedlikeholdet var største arbeidsstyrke 4300 mann, eller mer enn det dobbelte av tidligere maksimum. Arbeidernes underbringelse ble ganske hurtig brakt i orden, dels i leiede hus, men mest hos private som stillet seg meget villig. Vegvesenet måtte sørge for en del inventar og tildels innredning. For en del ble arbeiderne transportert fra og til sine hjem med bil eller jernbane morgen og aften. Det viste seg at det ikke ble mulig å få arbeidet ferdig i den oppgitte korte tid. Senere ble fristen forlenget og det ble arbeidet nesten til jul uten at det fremkom noen innvending. Mindre arbeider ble utført senere.

Den plan som ble satt opp etter at arbeidet var begynt omfattet strekningene: *Nesttun - Øystese* som med fradrag av det forholdsvis nye parti fra Tunes til Trengereid ca. 9 km og Tokagelet ca. 3 km utgjør 74 km, samt *Kinsarvik - Buskerud grense*, som med fradrag av slyngpartiet i Måbødalen ca. 3 km og partiet langs Eidfjordvatn ca. 3 km utgjør 75 km. Samlet utbedringslengde forutsatt 149 km.

Tokagelet, partiet langs Eidfjordvatn og slyngpartiet i Måbødalen ble forbigått da gjennomgående utbedring ville ha medført langvarige vegsperringer, hvilket ikke var tillatt. Noen mindre arbeider ble allikevel utført på disse parseller. I planen inngikk en større omlegging, nemlig fra Lone til Garnes på rute 20 i Haus, ca. 9 km lang. Forøvrig skulle det utføres utbedringer og

utvidelser med mindre omlegginger og utrettinger. Kjørøbreddede: 6,0 m på partiet Nesttun - Arna og forøvrig 5,0 m for begge iberegnet fylt grøft og med tillegg av banket 0,50 m.

Det viste seg etter en tids forløp at det tildelte beløp kr. 3.000.000,- var rent for lite, så ytterligere midler måtte stilles til rådighet. Ut på sommeren ble det klart at byggeprogrammet, tross anvendelse av skiftarbeide, var for stort for den oppsatte anleggstid og da det ikke kunne fåes så stort beløp som trengtes til gjennomførelse av det fastsatte utstyr – slik som det var uttalt av Vegdirektøren – måtte planen innskrenkes ved istedenfor gjennomgående utvidelse å utføre delvis utvidelse og utbedring på strekningene Aadland - Tysse i Samnanger, Tokagjelet - Norheimsund - Øystese, Bu - Erdal - Nedre Eidfjord (Vik) og Måbø - Buskerud grense. På den østlige del av sistnevnte parsell – altså selve fjellstrekningen – ble det mellom Maurset og Buskerud grense utført vesentlig vegdekkeforsterkning.

I følge anleggsrapporten for 1944/45 ble det på nevnte strekninger på tilsammen 149 km planert 92.690 meter, hvilket svarer til kr 66,10 pr. meter.

En forsering som denne vil alltid medføre økede utgifter fordi akkordpriser og andre utgifter vil gå opp når et stort arbeide skal gjennomføres på kort tid. Oslo - Bergen utbedringen ble derfor adskillig fordyret i forhold til hva arbeidet ville ha kostet før krigen. Hertil bidrog også de spesielle forhold under okkupasjonen som blandt annet medførte anvendelse av skiftarbeide, sterk innskrenkning av vegsperringer og ekstra transport og bevoctning av sprengstoff, som alt medførte store ekstrautgifter. Forseringsutgiftene er tidligere ansiått til 60 %. I forhold til prisene idag må utbedringsutgiftene betegnes som rimelige. Hertil bidrog at det var et godt arbeidstempo, bortsett fra en del tidligere arbeidsledige. De utførte arbeider var meget nødvendige, så det må sies at pengene var vel anvendt.

Vegvesenet administrerte selv alt arbeide med unntakelse av omleggingen Lone -

Garnes i Haus, en 9 km, som ble bortsett som entreprise til 4 Bergensentreprenører.

Den vesentligste grunn hertil var at en ikke innså det mulig for vegvesenet å skaffe de nødvendige anleggsredskaper (særlig transportredskaper) også til denne ganske store omlegging og at entreprenørene oppgav at de hadde tilstrekkelige redskaper. Dette viste seg imidlertid ikke helt å være tilfelle, de hadde til dels for lite av redskaper og en del arbeide ble av den grunn adskillig fordyret. En del transportredskaper måtte vegvesenet skaffe dem. Under daværende forhold kunne entreprenørene ikke gi fast pris. En måtte derfor gå med på at omleggingen ble utført som regningsarbeide med en viss prosent – som ble satt til 17,5 – av byggeutgiftene som godtgjørelse.

Bortsett fra en ingeniør som for flere år siden hadde vært ansatt en tid i vegvesenet, hadde ingeniørene og deres oppsynsmenn liten eller ingen erfaring med vegbygging. Det fantes derfor nødvendig å anta kontrollører. Som sådanne fikk en tidligere overingeniør A.W. Jenssen og oppsynsmann Harald Nonås. Kontroll ble utført daglig og dette viste seg å være meget påkrevet. Kontrollørene rettleidet oppsynsmennene og unngikk derved mange feil, likesom de fikk rettet begåtte feil.

Alt i alt ble entreprenørarbeidet betydelig dyrere enn om vegvesenet selv hadde utført arbeidet som vanlig.

Oslo - Bergen ble avlevert til fortsatt vedlikehold som riksveg den 6. juni 1944 forsåvidt angår strekningen Kinsarvik - Buskerud grense, og resten, nemlig Nesttun - Øystese, 27. april 1948.

De tilståtte midler var gitt ekstraordinært uten distriktsbidrag, men samtidig ble de ordinære bevilgninger strekt nedskåret.

### **Andre veganlegg**

Det fremkom snart krav om igangsettelse av andre ekstraordinære vegarbeider, således i Vegdirektørens skrivelse av 2. august om følgende:

*Kyrping - Fjæra og Fjæra Steinaberg, det*

siste ble senere kalt *Fjæra - Steinaberg - Kinsarvik, Kvanndal - Eide*, parsell av Øystese - Eideanlegget. *Eide - Voss* og *fortsettelse til Sogn og Fjordane grense*, med samtidig underretning om ytterligere reduksjon av de ordinære bevilgninger.

I brev fra Vegdirektøren av 8. august ble dessuten *Telemark grense - Odda - Steinaberg* krevet utbedret.

Det ble uttalt at det ikke ville bli krevet kontant distriktsbidrag og at arbeidene skulle gjennomføres så snart som mulig. Om de enkelte av disse anlegg meddeles: *Kyrping - Fjæra*,

som hadde vært igang i flere år og som i likhet med de andre større hovedveg-anlegg var blitt innstillet i juni måned av hensyn til Oslo - Bergen utbedringen, kom i gang igjen i begynnelsen av september måned, delvis med folk som ble ført tilbake fra Oslo - Bergen-anlegget. Men arbeidet skulle drives så hurtig fram at det også her ble nødvendig med masseoppbud av arbeidere. Etterhvert som anleggsarbeidet kunne forberedes ble arbeidsstyrken øket så den i 1941 utgjorde maksimalt 1000 mann. Underbringelsen måtte for en større del skje i brakker, hvorav flere måtte anskaffes, men en vesentlig del av folkene fikk bo hos private som stillet seg meget imøtekommende. Det ble ganske store utgifter til arbeidertransport da arbeiderne måtte innkvarteres også på gårdene på den annen side av Aakrafjorden, likesom en i det ufremkommelige terrenget i stor utstrekning måtte bruke motorbåter langs veglinjen for å bringe folk frem og tilbake fra arbeidsstedene. Det ble opprettet anleggskontorer på Fjæra med tidligere overingeniør Riis som sjef og på Kyrping med avdelingsingeniør Brænd som sjef. Ved hvert av kontorene ble plassert en tekniker og dessuten det nødvendige antall kontorfunksjonærer, der ble antatt og lønnet som timeskrivere. En kortere tid i 1940 var det dessuten 1 ekstraingeniør ved anlegget. Det ble ansatt særskildt kasserer som ble stasjonert på Kyrping. Han fikk en timeskriver til assistanse. Der ble flere ganger gitt uttrykk for at det hastet svært med å få anlegget ferdig. Det oppstod

rykter omkring dette spørsmål blandt annet at hvis ikke vegvesenet gjorde vegen ferdig til 1. mai 1941 ville tyskerne selv overta anlegget.

Jeg kunne ikke fri meg for inntrykket av at det samtidig fra et hold var tilstede en viss skadefrohet likeoverfor vegvesenet. Slike rykter kunne en ta med ro. Representanter for tyskernes militære og sivile myndigheter hadde før arbeidet ble gjenopptatt foretatt befarung og var blitt fullt klar over at i det voldsomme terrenget ville sikkert hele året 1941 medgå for vegen kunne bli fremkommelig. De var sikkert også klar over at dette var en oppgave som ikke passet for tysk arbeidsledelse og administrasjon. Det ble da heller ikke for alvor tale om tyskernes overtakelse av anlegget, men det ble forsøkt å få planen endret fra 5,0 m gjennomgående bredde til enkel bredde og møteplasser, hva der imidlertid heldigvis ble forhindret.

Til tross for mange vanskeligheter, blandt annet knapphet på materialer, men særlig på grunn av ras og nødvendige linjeforandringer og upåregnede arbeider i det kostbare og utrygge terrenget som øket anleggsutgiftene sterkt, ble selve vegen kjørbær til jul 1941. Det gjenstod da, foruten suppleringsarbeider, overbyggingen på Trolljuvet hengebru som var blitt forsinket da de bestilte kabler var kommet på avveie under jernbanetransporten i Tyskland.

Kablene kom først i januar 1942, brua ble trafikkabel med bil 9. april. Etter at resten av brudekabel var støpt, ble rutebiltrafikk satt igang 25. mai 1942. Bortsett fra betongtårnene på Trolljuvet bru som ble bortsatt som entrepriser, ble alt arbeide utført av vegvesenet i egen regi.

### **Sprengstofftyverier**

Et forhold som voldt store vanskeligheter og utgifter ved de vegarbeider som ble utført i okkupasjonstiden var sikring og bevoktning av sprengstoffet. Jeg nevner dette under Kyrping - Fjæraanlegget fordi en her hadde de avgjort største vanskeligheter. Til å begynne med mente de tyske militære at all skyting måtte anmeldes på forhånd, hva der selvsagt var helt ugen-

nomførbart. Etter flere langvarige konferanser uttalte tyskerne at de av prinsipielle grunner ikke kunne frafalle sitt krav, men at vegvesenet allikevel kunne bruke sprengstoff når det trengtes i arbeidstiden, uten særskildt anmeldelse for hver skyting, når det ble sendt månedlige oppgaver over tilgang og avgang. Noe skriftlig herom ble ikke gitt, hvorfor jeg fandt i rek.brev å måtte sitere uttalelsen og erkjenne at den var gitt meg.

En ble hermed påført et ikke lite ekstraarbeide, men riktig galt ble det først etter 2 begåtte sprengstofftyverier i Samnanger ut på sommeren. Det ble samtidig stjålet fenghetter og lunte og dette siste måtte tilskrives at gjeldende regler om oppbevaring av sprengstoff ikke var overholdt. Såvel det norske som det tyske politi fikk med saken å gjøre. Til å begynne med ville tyskerne arrestere anleggsbestyreren, avdelingsingeniør Loven, men avstod fra dette etter henstilling fra det norske politi. Akkordformannen ble arrestert, men ble satt på frifot etter noen dagers forløp. Det ble så krevet at sprengstoff skulle bevoktes dag og natt. Også det norske politi stilte strenge krav, sikkert etter tysk påtrykk. En fikk ikke inntrykk av at det norske politi søkte å forenkle og lette kontrollen. Sprengstoffet måtte ved arbeidstidens slutt samles og bringes til bevoktet lager, hvorfor det mot formannens kvittering ble utlevert når arbeidet begynte igjen. Det er klart at med en så stor arbeidsstyrke måtte dette bli tungvindt og kostbart. Det måtte antas kontrollører og vaktmannskaper og skaffes lagere. Skjemaer skulle utfylles og underskrives av akkordformann og kontrollør.

Spesielt i det vanskelige og for en stor del ufremkommelige terreng ved Kyrping - Fjæraanlegget ble utgifter til kontroll og sikring meget store, hvortil bidrog at alt sprengstoff ved arbeidstidens slutt måtte transporteres til fjordens nordre side, hvor en til lager fikk leie et stehus av Norsk Sprengstoffindustri A/S. Senere ble det lempet noe på reglene.

Et annet forhold som bidrog til å øke byggeutgiftene ved Kyrping - Fjæra-

parsellen var at de fleste bruer måtte bygges omtrent samtidig og da det ikke var brukbare kjøreveger fra sjøen oppover til veglinjen måtte en ved en rekke bruer bygge små taubaner for å få utført transportene opp til brustedene.

Kyrping - Fjæra kostet ialt kr. 7.421.575,65 for den 24,88 km lange strekningen, eller ca. kr. 300,- pr. meter. Ekstrautgifter ved forseringen er beregnet til 74 %. På parsellen er 36 bruer, hvorav den største, Trolljuvet hengebru, har spennvidde 66 meter. Hertil kommer 14 underganger og større stikkrenner med mindre enn 3 m lysåpning. Der er 12 tunneler av lengde fra 25 m til 240 m. Maksimal stigning er 1 på 15. Minste kurveradius 40 m, hvilket var nødvendig i det sterkt kuperte terreng. Kyrping - Fjæra ble sammen med andre parseller av Haugesund - Kinsarvik - Eide avlevert 14. juni 1951. Strekningen gikk over til riksveg i budsjetterminen 1943/44.

### **Kvanndal - Eide**

Arbeidet som lå nede etter okkupasjonen, var etterhvert igjen kommet igang, og vegen ble bygget ferdig til Kvanndal i løpet av sommeren. Det nye ferjeleie i Kvanndal ble tatt i bruk 20. august 1940. Parsellen *Kvanndal - Eide* ble satt igang i oktober 1940. Arbeidet skulle forseres ferdig på ca. 1 år, hvorfor en ganske stor arbeidsstyrke måtte settes inn. Redskaper måtte overføres og anskaffes og det måtte sørges for arbeidernes underbringelse, blandt annet ved anskaffelse av 8 brakker, da terrenget for den vesentligste del er ubeodd. Dessuten måtte leies et forsamlingshus og flere private hus. Arbeidsstyrken øket etterhvert som det ble mulig og nådde maksimalt 580 mann. Anleggskontor ble opprettet på Folkedal med 1 avdelingsingeniør som sjef, 1 assistentingeniør samt nødvendig tekniker og kontorhjelp. Oppsynsmennene som ble stasjonert ved anlegget fikk hver en timeskriver til hjelp. Da en var henvist til utelukkende sjøvertstransport av proviant, redskaper og materialer måtte det leies egen motorbåt i anleggstiden. I det tildels ufremkommelige terreng ble også ved dette anlegg utgiftene til sprengstoffets

# Trafikktellinger viktig grunnlag for arbeidet ved vegkontoret

*Hordaland Vegkontor «prøvekanin» for revolusjonerende nytt innen trafikktelling og -registrering.*

Trafikktellinger holdes det i Hordaland hele året; mer eller mindre, men hva teller vi egentlig, og hvordan? Og hva får vi egentlig ut av all tellingen? «Veg i Vest» har spurt Lars Juvik, ingeniør på planavdelingen. Han har arbeidet med denne ved siden av vegvesenets virksomhet i snart ti år.

## Faste tellinger

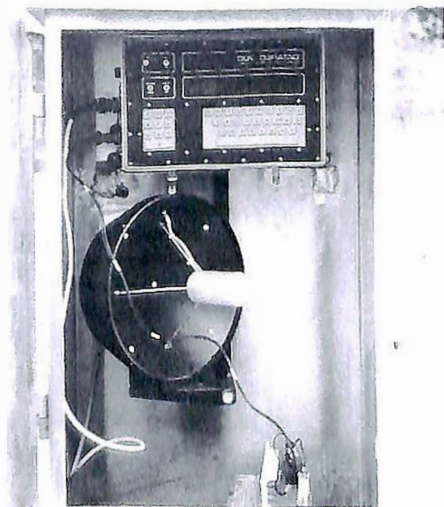
– Det er i første rekke ved de faste, maskinelle tellepunktene våre tellingen foregår hele året, peker Juvik på. – Vi har i år fire slike tellepunkt: på rv. 14, Åstveit, rv. 13, Rødberg, E 68, Gullbotn og rv. 555, Gravdal. I tillegg foretas det tellinger hele året på bomstasjonene, som er i privat regi, og vi får også det innrapportert.

Ved siden av dette har vi faste manuelle tellinger som følger et fast opplegg fra Vegdirektoratet. Vanligvis plukkes det ut ti telledager i løpet av året, fordelt på

transport, oppbevaring og bevokning meget store. I anlegget inngikk bygging av ferjeleie på Kvanndal. Dette arbeide som var påbegynt før krigsutbruddet, ble gjort ferdig i løpet av sommeren og tatt i bruk i ferjeruten til Kinsarvik 20. august 1940, fra hvilket tidspunkt bruken av det midlertidige treferjeleie i Indre Ålvik opphørte. Kvanndal - Eideparsellen ble åpnet for trafikk 14. september 1941, men adskillige kompletterings- og etterarbeider ble utført senere. Lengden er 9,4 km.

*(Forts. neste nr.)*

forskjellige ukedager. Ved hjelp av disse tellingene får vi bl.a. fram årstdøgntrafikken, dvs. gjennomsnittlig trafikk pr. døgn i året. Etter Juviks mening er det mange fordeler ved de manuelle tellingene. Man får skilt de ulike kjøretretningene, og kjøretøyene telles i ulike grupper: person- og varebiler, det samme med tilhenger, lastebil, trailer, buss, motorsykel og traktor. Så grundig utføres ennå ikke de maskinelle tellingene,



*Slik ser radaren for hastighetsmålinger ut, montert fast i en boks ved vegkanten.*

de gir et snitt på de forskjellige innfarts-årene for å gi en årsvariasjonskurve, forteller han.

– Hvor omfattende er vanligvis de manuelle tellingene?

– Det varierer. Hvert fjerde år har vi hatt såkalt stortelling, som på det meste har omfattet 35 tellepunkt over hele fylket. Da har vi måttet bruke både vedlikeholdsmannskaper og en del innleide folk. Vanligvis er det vedlikeholdsfolk som tar seg av tellingene. De vanlige årene har vi opp til 10 manuelle tellepunkt, mens vi i år bare har hatt 5 tellepunkt, forteller Juvik. Tellepunktene har vært: rv. 13/fv. R-48 Dimmelsvik, rv. 13 Sævill, E 76/rv. 46 Horda, rv. 14/ rv. 560 Vågsbotn, og rv. 14/fv. til Søreide Eikangervåg.

– Tallene fra de manuelle tellingene brukes bl.a. til å lage heftet «Hovedparselltrafikk» for hvert 4. år og til trafikkprognoser, forrige gang fram til år 2000. Både de manuelle og de maskinelle tellingene foretas i regi av Vegdirektoratet. De sistnevnte leses av hver mandag av folk som er knyttet til trafikkseksjonen, forteller Juvik. – Tallene blir bearbeidet av Vegdirektoratet, og vi får dem tilbake i tabellform med oversikt over årsdøgntrafikk, endringer i prosent fra foregående år, sommerdøgntrafikk og yrkesdøgntrafikk. Videre kan vi for eksempel finne ut time- trafikken i forskjellige kjøreretninger i et kryss, med tanke på dimensjonering av et eventuelt trafikklys, får vi vite.

Vi har hatt trafikktegninger i vegvesenet fra 60-tallet, og Juvik selv har arbeidet med dette siden 1972. – Det har skjedd en enorm utvikling i trafikkmengden siden den tid, særlig i første halvdel av 70-tallet. De siste årene har det stagnert, og bare på nordre og vestre innfartsåre stiger trafikken jevnt. Og f.eks. Haukeliveien har stort sett hatt samme årsdøgntrafikk i alle år, forteller Juvik.

### **Korttidstillinger**

– Går all trafikktegning i Vegdirektoratets regi?

– Nei, i tillegg til de faste tellingene foretar vi en rekke korttidstillinger i egen regi, både manuelle og maskinelle, peker han på. Oftest er det etter ønske fra plan- og vedlikeholdsavdelingene, dersom de er interesserte i å få vite noe om trafikk-situasjonen på et visst punkt, for eksempel i forbindelse med utbedringer eller ny-anlegg. Resultatene av korttidstillinger er bl.a. en viktig del i detaljplanleggingen, understreker Juvik. Den maskinelle korttidstillingen kan man oppdage i form av en svart ledning som er spent over kjørebanelen, i motsetning til faste tellinger som skjer ved hjelp av en detektor som er felt ned i kjørebanelen.

– Foregår det andre former for trafikktegninger?

– Vi har mulighet til å foreta såkalte nummerskrivingsundersøkelser. Dette har vært prøvd i Leirvik, Voss, Odda, Norheim-sund og Bremnes i forbindelse med NVP II, forteller Juvik. – Med disse kan man få skilt ut gjennomgangstrafikk, lokaltrafikk, kort- og langtidsparkering, men metoden krever uforholdsmessig mye folk.

I Bergen foregår det ellers en del telling i lyskryss, slik at lysprogrammet kan dimensjoneres etter trafikken. Da er det trafikk-mengden i rushtrafikken og midt på dagen som er viktig.

### **Mikroprosessoren har gjort sitt inntog**

– Men spesielt manuelle stortellinger har kostet svært mye, og det var nok vår siste stortelling som ble utviklet i 1978, mener Juvik. – Nå har Vegdirektoratet vurdert andre former for å gjennomføre trafikktegninger, samtidig som man var interessert i en raskere bearbeidelse av materialet som kom inn.

– Med andre ord – EDB er inne i bildet?

– Ja, vi lever jo i mikroprosessorens tidsalder, så hvorfor skulle vi ikke kunne benytte oss av den i vegvesenet også? Første steget i ny retning ble tatt ved innkjøp av automatiske hastighetsmålere (radar). Dette skjedde i samband med Stortingsmeldingen «Om fart og fartsgrenser» (nr. 72, 1977-78) som forkynte nye



kriterier for vurdering av hastigheten på riks- og fylkesveger.

Her i Hordaland har vi to slike radarer i virksomhet kontinuerlig hele året. Juvik forteller at de hovedsakelig brukes til for- og etterundersøkelse: først for å vurdere behovet for å sette ned farten et sted, så for å vurdere hvordan respekten er for de nye hastighetene. Radaren registrerer hastighet og tidspunkt pr. kjøretøy i hver kjøretretning, og den kan stå ute i 14 dager i ett strekk. Deretter koples prosessoren til en såkalt printer, som skriver resultatene ut i tabellform. Her får man fram antall biler pr. time, hastighet og variasjonskurve.

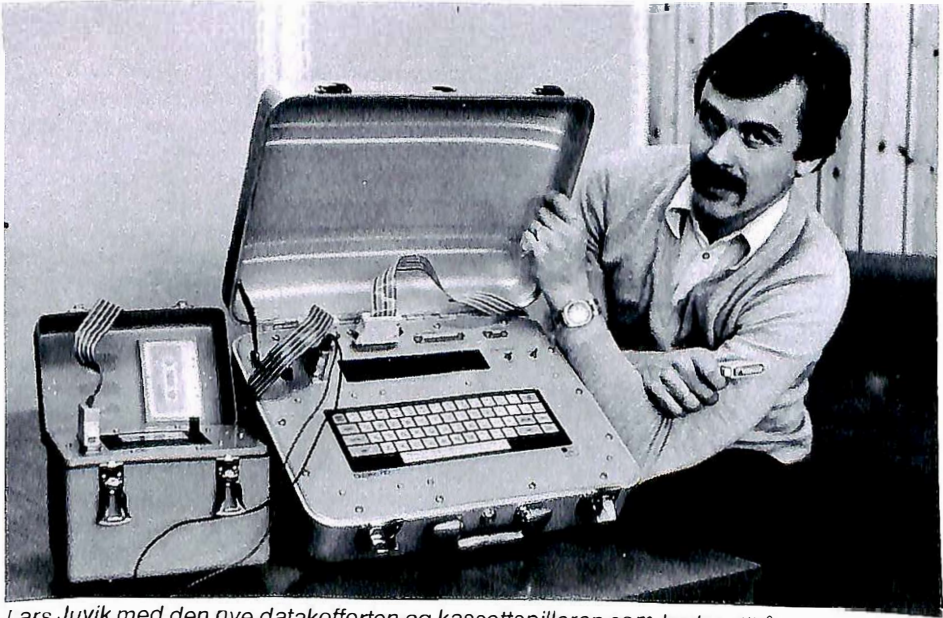
– Hva slags verdi har dette fremskrittet hatt for vegvesenet?

– Radaren har vært til stor hjelp. Vi kan hente inn kolossalt mye mer av data enn før, vi kan uten vansker få variasjoner over hele døgnet, og vi sparer mannskaper. Sånn sett er en radar raskt spart inn. Vi kan dessuten gjøre grundigere arbeid, få sikrere resultater og bedre grunnlag for å vurdere eventuelle tiltak, peker Juvik på.

### Utrolige muligheter

Et firma i Bergen, Datainstrument A/S, er engasjert av Vegdirektoratet til å utvikle forskjellige utstyr på dette feltet. Dette firmaet har nylig utviklet en såkalt datakoffert. Det er en transportabel datamaskin som programmeres ved hjelp av en kassettspiller. Den kan settes i stand til å utføre forskjellige gjøremål, ikke bare trafikkteiling, men kan også brukes til ulike typer vegdataregistrering som vi driver i vegvesenet: avkjørselsregistrering, bæreevne-registrering og vegnettregistrering er noe av det. På grunnlag av dette utstyret har nå Vegdirektoratet lagt opp til et nytt system for trafikkteiling som er under innføring. Registreringen foregår ved hjelp av detektorer som er frest ned i kjørebanelen etter et visst mønster. Ved hjelp av disse får vi registrert antall kjøretøy, senere vil det også være mulig å måle hastighet og lengden på kjøretøy.

Videre vil man nå sette i gang forsøk med vektmåling, eller i første omgang å skille mellom lette og tunge kjøretøy, ved hjelp av



Lars Juvik med den nye datakofferten og kassettspilleren som brukes til å programmere datamaskinen.  
(Foto: T. Haugen)

en spesiell type kabler som blir lagt ned i ve-gen. Disse kan kanskje med tiden brukes til å angi nokså nøyaktig vekt på kjøretøyene. – Kan vi også få programmert skiltregistrering inn i dette datakoffert-opp- legget, vil vi spare mye arbeid, mener Juvik.

### **Hordaland Vegkontor «prøvekanin»**

Hordaland ligger i så måte strategisk til. Vi får være med på utprøvingen av disse nye instrumentene og kjøre gjennom og prøve alt nytt. Dette gir oss også verdifulle erfaringer. I dag, før de nye tellesystem- ene er satt i drift, har vi hos oss et telleapparat stående på Hardangervidda og et på Vikafjell for å få et bilde av hvor stor trafikkbelastningen er her, forteller Juvik. Ut fra det kan vi vurdere behovet for å bruke mye penger på å holde vegene åpne ut over høsten og åpne dem tidligst mulig om våren.

Vi har allerede anskaffet tre telleappa- rater, og vi har fått midler til å kjøpe inn enda 3 apparater til. Vi skal også være med på å teste andre apparater før de sendes videre til andre fylker.

### **Nytt telleopplegg**

– Har vi noe opplegg for et nytt telle- system hos oss i Hordaland i dag?

– Vi arbeider med det. Vi må fram til et visst system og peke ut hensiktsmessige tellepunkter, fordelt over hele fylket. Vi kan ikke ha kontinuerlige tellinger over alt, men må komme fram til en form for rotasjon. Det er ikke behov for telling over alt til enhver tid, men vi må ha en del faste referanse- punkter for å kunne utarbeide en års- variasjonskurve. Ut over det er det nok med stikkprøver, sier Juvik. – I tiden fram- over må vi prioritere fylkesvegene, fordi vi i dag har svært få tall herfra.

– Betyr alt dette nye at det nå er «over og ut» for manuelle tellinger?

– Nei, vi vil aldri komme bort fra manuelle korttidstillinger i rushtrafikken, for telling pr. kvarter eller liknende, slår Juvik fast. – Manuelle tellinger vil alltid gi oss litt mer omfattende data. Men også disse telling- ene vil vi legge om litt, slik at det blir mindre

«Vegnotisen», vegdirektoratets interne in- formasjonsorgan, nr. 6, 81:

**Informasjonsansvaret  
definert  
i ny avtale:**

## **Tillitsvalgte får utvidet ansvar for informasjon til medarbeidere**

**Hovedavtalens punkter om informasjon med tilføyelser som gjelder Statens vegvesen, er nå klar etter at alle de deltagende tjenestemannsorganisasjo- ner nå har underskrevet protokollen fra et møte 15. september. Møtet behandlet nettopp et informasjonsopplegg for Statens vegvesen.**

Hovedavtalen fastslår et bredt informa- sjonsansvar for etaten innenfor omfattende saksområder, og arbeidsgiveren skal uoppfordret gi informasjon på et så tidlig tidspunkt som mulig, slik at de tilsattes muligheter til medbestemmelse blir reell i de forskjellige faser av saksbehandlingen. Informasjonsansvaret ligger i første om- gang hos arbeidsgiveren, men arbeids- takerne har på sin side ansvaret for å oppsøke informasjonen og motta den, slik at deres medbestemmellesmulighet skal bli virkeliggjort. I en særtilføyelse pekes det på saksområder der det er særlig

telling i kryss og mer på de ulike strekningene, både når det gjelder trafikk- mengde og -type. Det er helst hoved- strekningene vi har behov for å vite noe om, og det må vi legge arbeidet vårt opp etter.

Roa.

betydningsfullt at arbeidsgiveren er tidlig ute med informasjon, ved omorganisering, rasjonalisering, innføring av EDB etc. Informasjonen kan gis både skriftlig og muntlig, f.eks. gjennom bedriftsavisen (!). Informasjonen skal naturligvis gis i en så lettfattelig form som mulig.

### **Informasjonsmøter med tillitsvalgte i Vegdirektoratet**

I særavtalen innstilles det på at det skal holdes informasjonsmøter mellom de tillitsvalgte og vegdirektøren minst 2 ganger i året, og møtetidspunktene fastlegges slik at det kan gis ferske informasjoner fra aktuelle, sentrale gjøremål i Vegdirektoratet. Budsjettarbeid el. Ved større informasjonsopplegg overfor alle tilsatte, bør dette planlegges sammen med de tillitsvalgte.

### **Gjensidig utveksling**

I tillegg til informasjon fra ledelsen og til de ansatte i etaten, skal også organisasjonene nå sørge for informasjon tilbake, ved at ledelsen får tilsendt alle organisasjonenes beretninger, handlingsprogram, fagblad og andre dokumenter som går inn under informasjonsavtalen.

### **Stort informasjonsansvar på tillitsvalgte**

Avtalen synes å gjøre de tillitsvalgte til viktig mål for etatens informasjonsvirksomhet etter hovedavtalen. De tillitsvalgte er naturlig nok viktige mottakere. Men i hvilken grad risikerer man at informasjon til de tillitsvalgte blir den minimumsløsning som avtalen kan akseptere? I så fall er mye av ansvaret for å bringe informasjon videre til de øvrige tilsatte pålagt de tillitsvalgte. I hvilken grad har disse muligheter til å oppfylle denne oppgaven? Det er bare i saker av stor betydning for de tilsatte at avtalen fester et ansvar på ledelsen om at alle ansatte skal bli godt orientert.

### **Spesielt for vegkontorene i fylkene gjelder følgende:**

«Gjelder saken generelt for hele fylket gir vegsjefen – eller den han bemyndiger – informasjon til de tillitsvalgte for de lokale fagforeninger i fylket.

Felles informasjonsmøte med de tillitsvalgte for samtlige tjenestemannsgrupper i Statens vegvesen i fylket holdes etter nærmere avtale mellom partene – dog minst 2 ganger i året. Møtene holdes slik at det tidligst mulig kan gis informasjon om vedtatt budsjett for inneværende år og foregående års regnskap samt om større forestående arbeidsoppgaver. Det samme gjelder informasjon om administrative vedtak av betydning for de tilsatte.

Partene vil i denne forbindelse særlig peke på betydningen av tidligst mulig informasjon om budsjettammer og budsjettdirektiver, slik at de tilsattes medbestemmelse kan bli reell under de etterfølgende drøftinger om fylkets budsjettforslag.

Informasjon om nytilsetninger gis ved at kopi av tilsettingsprotokollen sendes fra vegkontoret til de tillitsvalgte for den eller de tjenestemannsgrupper som nytilsettingene gjelder. Dette gjelder også om tilsettingene er foretatt i det sentrale tilsettingsråd.

Gjelder saken en bestemt avdeling gis informasjon av avdelingens leder eller den han/hun bemyndiger.

Informasjon om saker som i det vesentlige berører avdelingens underliggende enheter ved vegkontoret, i biltilsynet og ute i driften, gis distrikts/områdevis eller på de enkelte arbeidsplasser – alt etter sakenes art og omfang. Lederne for de underliggende enheter er ansvarlig for at informasjon blir gitt.

Muntlig informasjon om saker som gjelder en enkelt enhet kan – hvis enhetens størrelse gjør det naturlig og hensiktsmessig, og de tillitsvalgte ønsker det, gis i fellesmøter med samtlige av de tilsatte i enheten og i nærvær av de tillitsvalgte.»

## Informasjon via de rette kanalene en forutsetning for medbestemmelse

– Det er nok et stykke igjen før vi kan si at informasjonen fra ledelsen til de ansatte, til Hovedtillitsmannsutvalget og til tillitsmennene for øvrig er god nok, sier hovedtillitsmannen, Jens Tveit Aga, til «Veg i Vest». Han har deltatt i behandlingen av hovedavtalen og var med på møtet 15. september i år der siste delen av avtalen, punktet om informasjon, ble brakt i havn.

Aga understreker også at informasjonsansvaret har flere aspekter enn dette: – Tillitsmannen har alltid et ansvar for å informere videre. Er vedkommende på et møte, så venter den gruppen han/hun er valgt av, å få vite hva som skjedde på det møtet. Det er nettopp derfor tillitsmannen har fått denne oppgaven. Men tillitsmannen må også få signaler om hva han/hun skal på dette møtet. Samme ansvar har Hovedtillitsmannsutvalget overfor tillitsmennene.

– Men her kommer vi inn på selve praktiseringen av samarbeidsavtalen, og hvordan ledelsen ved vegkontorene vil bruke Hovedtillitsmannsutvalget og tillitsmannsapparatet, peker Aga på. Dette spørsmålet ble nylig tatt opp i Hovedtillitsmannsmøtet, der man ble enige om å komme tilbake til saken og ta den opp på et bredt grunnlag.

– Vi er gode å ha i visse situasjoner, men når det nå er kalt «medbestemmelse», så betyr det samarbeid, etter min oppfatning, sier Aga, og viser til formålsparagrafen i den nye avtalen. Den sier at de ansatte skal ha en viss medvirkning i sin egen arbeidssituasjon, altså i den daglige prosess ved vegkontoret.

– Du er altså ikke fornøyd med det som har skjedd til nå?

– Etter at vi fikk den nye hovedavtalen er det oppstått et vakuum. Det føres en slags

vente- og se-politikk her ved vegkontoret, og det har skjedd lite. Vi har hatt noen saker til behandling, budsjett, velferdsmidler og opplæring, men ut over det har aktiviteten vært liten, mener Aga.

Som eksempel nevner han at avtalen innebærer bl.a. at en sak først og fremst skal løses på arbeidsplassen der den oppstår, før den går videre oppover i systemet. Dette delegerer en viss myndighet til f.eks. oppsyn og ingeniører som de ikke har hatt før, men fremdeles vet de svært lite om hvordan slike forhandlingsaker skal behandles.

– Jeg håper jo at medbestemmelsen skal bidra til å skape en viss holdning og aktiv medvirkning fra de ansattes side, sier Aga, – men det betinger delegering av ansvar. Aga påpeker også at Hovedtillitsmannsutvalget i større utstrekning bør ta del i de avgjørelser ledelsen tar, f.eks. i leder- eller driftsmøter.

Når det gjelder informasjonen videre fra tillitsmannsapparatet til de ansatte er vi ikke på langt nær flinke nok, innrømmer Aga. – Blant annet har de fleste ikke fått nok opplæring om avtaleverket. Men folkene våre må også ha *mulighet* til å informere kameratene sine på arbeidsplassen. Det har for lenge siden vist seg at muntlig informasjon er det som fungerer best.

Det å kopiere materiell, legge det ut i spisebuene og be om svar, virker dårlig, selv om det er letteste måten å gjøre det på. Dette må vi finne fram til en fornuftig løsning på. Vi må bli flinkere til å informere våre egne, men det er like mye et praktisk spørsmål for våre folk: hvor og når de kan ha møter. for eksempel, gjør hovedtillitsmannen oppmerksom på.

# Medbestemmelse og driftsdata – sentrale emner for biltilsynet

**Vel 100 biltilsynsfolk var samlet til kontaktmøte  
i Haugesund i oktober**

I dagene 2. – 4. oktober var biltilsynsfolk fra Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland igjen samlet til sitt årlige kontaktmøte – denne gang i Haugesund. Kontaktutvalgets formann, Harald Baadsvig, kunne ønske de vel 100 deltakerne velkommen til et tettpakket program.

Etter behørig presentasjon av ny stasjon på Stord og nytt bygg i Førde, kunne man gå i gang med fredagens hovedtema:



*Moteleder for kontaktmøtet i Haugesund, avd. ing. Endre Brigtsen fra biltilsynet i Stavanger, i aksjon. (Foto: H.C. Hansen)*

## **Medbestemmelsesavtalen**

For å belyse denne hadde man invitert tre innledere, kontorsjef Erik Hjeltnborg fra Vegdirektoratet, forbundsformann Paul Ask fra ELF og administrasjonssjef Edgar Aaland fra Hordaland Vegkontor.

Kontorsjef Hjeltnborg, som hovedinnleder, gikk inn på avtalens bakgrunn, hensikten med den, dens plass i avtaleverket og dens innhold.

Hjeltnborg gikk videre inn på hva som menes med forhandlinger og drøftinger, og hvordan informasjonsplikten kan utføres slik at informasjonen når fram. Vanskelighetene med å gjennomføre avtalen har vist seg å være tolkningen av de forskjellige saksområder. Hva menes f.eks. med betydelige kapitalvarer, eller hva er en omorganisering av varig karakter? Usikkerheten over enkelte tolkninger kom også fram i de spørsmålene som ble stilt etter innledningene til panelet, som bestod av inn lederne, sterkt supplert av personalsjef Baastad.

De to andre inn lederne, Ask og Aaland, belyste avtalen fra henholdsvis de ansattes og lokaladministrasjonens side.

Ask mente at det ikke var bare positivt at man haddelagt ned de gamle samarbeidsutvalgene og erstattet dem med denne nye medbestemmelsesavtalen. Etter innkjøringsperioden med samarbeidsutvalgene var de begynt å fungere da de ble besluttet nedlagt. Interessen for den nye medbestemmelsesavtalen er ikke særlig stor blant de ansatte rundt om i landet, hevdet han. Årsaken til dette mente Ask var at de ansatte ikke har krevd eller følt særlig behov for en slik avtale. Det hele var

kommet i gang som et spill på toppen i de forskjellige sammenslutningene. Når avtalen nå skal praktiseres får forbundene sentralt atskillige henvendelser fra tillitsmenn som er usikre på gjennomføringen av avtalen. For øvrig stilte han seg positiv til selve avtalen.

Aaland mente at medbestemmelsesavtalen i stor grad var en formalisering av en allerede eksisterende praksis. Aaland advarte mot den faren at vi ble så formelle at vi sluttet å snakke sammen. Medbestemmelsesavtalens utvidelse av tillitsmannens rett til forhandlinger og drøftinger må ikke føre til at man lar være å rådføre seg med den arbeidstaker en sak gjelder.

Resten av fredagen delte forsamlingen seg, idet to forskjellige emner ble behandlet samtidig.

### Helseattest til førerkort

Av størst interesse for trafikkseksjonen og førerkortavdelingen var gjennomgåelsen av den helseattesten som må legges fram ved søknad om førerkort. Ass. fylkeslege Finn F. Røine gjorde rede for hva de forskjellige punkter og sykdommer innebærer. Spesielt interessant var det å utveksle synspunkter på de områder der legen utøver et skjønn i forhold til de krav som stilles til en bilfører i dag. Hvilke avveininger gjøres før fylkeslegen tillater en person å skaffe seg førerkort, trass i enkelte medisinske begrensninger?

### Påbyggingsforskrifter for tyngre kjøretøy

På kjøretøysiden fikk man en fyldig redegjørelse for de regler, forskrifter – eller mangel på sådanne – som finnes for påbygging av tyngre kjøretøy. Seksjonsleder G. Brodahl og ing. G. Gaassand fra biltilsynet i Bergen sammen med overing. T. Moen fra Vegdirektoratet ga et innblikk i de mange mulige og umulige løsninger og begrensninger man finner på dette området. Da disse kjøretøyene ikke blir type-godkjent, har hvert enkelt bilmerke sine forskrifter på området. Det gikk fram at disse forskriftene kanskje ikke er godt nok kjent hos biltilsynet og at informasjonen til

kjøretøykontrollørene må intensiveres på dette området.

Lørdagen ble brukt til å diskutere to meget aktuelle og omdiskuterte temaer for biltilsynet:

### Driftsdata – målsetting og gjennomføring

Underdirektør Ingar Tenold orienterte om innsamling av driftsdata i biltilsynet, som man nå har drevet med siden våren 1980. På sentralt hold har man mottatt en del positive, men for det meste negative reaksjoner på dette kravet. Tenold orienterte derfor om den tanken som ligger bak innhenting av driftsdata. De har en dobbel funksjon, forklarte han. For det første får biltilsynet selv konkrete oppgaver over hva man faktisk foretar seg i forhold til det man tror. Internt vil dette materialet hjelpe etaten til å foreta visse prioriteringer i de utallige funksjonene biltilsynet er pålagt. I den grad man ikke akter å utføre alle arbeidsoppgaver, vil driftsdata kunne si hvor man bør nedprioritere innsatsen og dermed vinne tid til det som er viktigere. Slik vil man kunne komme fram til en mer bevisst og effektiv organisering av arbeidet.

Den andre funksjonen driftsdata har, er at de utad, ikke minst overfor de bevilgende myndigheter, klart forteller hva biltilsynet gjør. Med stadig flere oppgaver og nye arbeidsområder, samtidig som kampen om nye stillinger blir hardere, vil driftsdata være til hjelp i arbeidet med å få en mer realistisk avstemming av forholdet arbeidsmengde/bemanning.

For å imøtegå mistanken om overvaking og registrering av enkeltpersoner, presiserte Tenold at skjemaene var ment å være uten navn. Han viste til eksempler på hvordan man hadde tenkt seg at skjemaene skulle føres og hvilke opplysninger direktoratet var interessert i.

Diskusjonen i biltilsynet har vel etter hvert ført til enighet om behovet for innhenting av slike data. Dette gikk fram av spørsmålene som ble stilt etter Tenolds innlegg. Problemene var ikke knyttet til at slike data skulle innhentes, men **hvordan**.

Under neste punkt på programmet rapporterte kontorsjef Bjørn K. Nernes og konsulent Halvor Hagen fra arbeidet med **Autosys og personregisterloven – status, erfaringer og fremdriftsplaner**

Dette er jo et prosjekt som det er satt store forhåpninger til. I dag er systemet innført på prøve i Moss og Oslo. På disse stedene var man godt fornøyd med systemet. Overføring av register for biler og for førerkort til data er en fordel for brukerne av registret.

Konsulent Hagen redegjorde for bruken av dataregisteret, hvem som kan bruke det, hvordan det skal håndteres og hvilke regler som gjelder for oppbevaring av persondata. Videre fikk man en oversikt over de opplæringstilbud som er utarbeidet for å sette kontorpersonalet i stand til å ta i bruk

Autosys. Det er enda noe usikkert når systemet kan innføres. Selv på de stedene prosjektet skulle prøves, har det vært vanskelig å få tak i det nødvendige utstyret, fordi fabrikanten ikke makter å levere i det tempo databehandling gjør sitt inntog i dagens samfunn.

For øvrig var det montert en demonstrasjonsmottaker i gangen ved plenumssalen, og det var stor interesse for å prøve utstyret. Det som var av størst interesse for forsamlingen var likevel hvor stor lette i arbeidsbyrden systemet vil medføre. Etter som man i flere år er blitt forespeilet innføring av databehandlingssystem, i stedet for økt bemanning, for å ta unna den økende arbeidsmengden på kontorsektoren, ønsket man å vite hvilke arbeidsfunksjoner datamaskinen kan overta. Det gikk vel fram av den videre diskusjonen at



Panelet som innledet og svarte på spørsmål om den nye medbestemmelsesavtalen. Fra v.: formann i ELF, Paul Ask, adm.sjef. Edgar Aaland, personalsjef O. Baastad og kontorsjef Erik Hjeltnborg, de to siste fra Vegdirektoratet.

## Fartsgrenseskilting og anleggsarbeid

Då det syner seg at det rår ein del uvisse kring fartsgrenseskiltinga i samband med anleggsarbeid, vil eg prøva å få klarlagt ein del detaljar. Eg må først få presisera at ei

de besparelsene som systemet vil føre til har vært sterkt overvurdert. På bakgrunn av dette ble det uttrykt ønske om at kontorseksjonen kom ut av det vakuum som ventingen på Autosys i de senere år har ført til.

En mer realistisk vurdering av kontorseksjonens arbeid var også en av de sakene som var oppe på årets biltilsynssjefkonferanse. Biltilsynssjef Valle ga et kort referat fra denne.

Gjester for øvrig på møtet var personalsjef Olav Baastad og trafikkdirør Olav Søfteland. Søfteland summerte opp de inntrykk kontaktmøtet hadde gitt, og mente at behovet for samlinger på faglig grunnlag i biltilsynet var blitt dokumentert i løpet av møtet.

Kontaktmøtenes fremtid er noe usikker, men også personalsjef Baastad var klar over at de er av stor verdi. På bakgrunn av at så mange brukte sin fritid og til dels egne midler for å samles og diskutere fag, ble det uttrykt håp om at disse møtene fortsatt har en framtid.

Som avslutning skulle det være unødvendig å føye til at arrangementet ble avvirket etter planen på alle måter. Komiteen hadde gjort et utmerket forarbeid. Selv en sightseeing-tur til Rogalands nye glattkjøringsbane fikk de med seg som ønsket det. Også den sosiale ramme om møtet var upåklagelig og punktum ble satt med en vellykket festmiddag lørdagskvelden.

*G. Caspersen*

fartsnedsetjing i første omgang er eit middel til å beskytta arbeidrarar og trafikantar. Før ein går til dette steget må ein først og fremst få klarlagt fartsnivået på den aktuelle veg. Og kva er så fartsnivået? Det syner seg at det er her det først og fremst ulike oppfatningar. Vi har i dag to generelle fartsgrenser, 50 km/t i tettbygd strøk og 80 km/t utanfor tettbygd strøk. I tillegg til desse har vi ein del særskilte fartsgrenser for strekningar der dette kan vera aktuelt.

Dette kan også kallast for skilta hastighet, og står for høgste lovlege fart under ideelle forhold. Fartsnivået må ikkje forvekslast med skilta fart, det er sjeldan desse fell saman. Størst variasjon her har vi utanfor tettbygd strøk, der vi kan ha fartsnivå ned i 30-40 km/t, medan skilta fart er 80 km/t. Det er ofte på slike vegar at vi har anleggsarbeid, og her florerer det med 50 km/t-skilt. Og om ikkje det skulle vera nok, så møter ein og på 70 km/t-skilt. Nedtrappings-skilt med 70 km/t skal berre nyttast der **fartsnivået** er over 70 km/t, og det har vi ikkje på så mange vegstrekningar her på Vestlandet.

For ettertida bør vi difor vurdere nøyare behovet for nedtrappingssonar, slik at trafikantane kan sjå ein viss logikk i skiltinga. I mange høve kan vi sløyfa heilt fartsgrenseskiltinga, og heller nytta fysiske hindringar eller spesielle fartsdempingar som kan leggjast i køyrebana. Slik kan ein oppnå ekstra låg fart forbi arbeidsstaden. I samband med anleggsarbeid som går føre seg utanfor køyrebana, bør fartsgrensa fjernast utanom arbeidstida. Dette kan kanskje hjelpa oss til å oppnå større respekt for skiltinga når vi treng det.

*L. Juvik*



## I medvind

*Du fekk deg stor, ny plastbåt med motor i vår, eg måtte nya oppatt min trebåt, etter mange, gode år.*

*Du kosta deg TV, stressless og stereo ombord, eg trivst best på tofta når eg siglar og ror.*

*Du tykkjer min båt er liten, gamal og stygg, men for meg er han stor nok, god og trygg.*

*Oh når du må leggje til land for å klare neste avdrag på din, sit eg i rongen og styrer, på ei bølge av medvind med min.*

Eggle



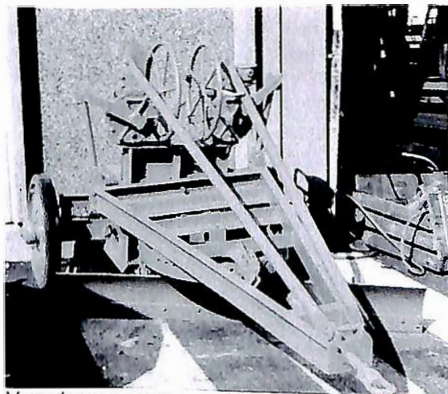
## Gammal vegskrape hamna på Svalbard

For ei tid sidan fekk vegvesenet førespurnad frå Store Norske Spitsbergen Kullkompani A/S om vi kunne skaffe dei ei vegskrape av den gamle typen.

Vi visste om at det stod eit par gamle Ankerløkken vegskrapar, også kalla «veg-vakt», på Dalekvam.

Etter ein telefon til vegmeisterkontoret på Voss tok det ikkje lang tid før skrapa, nyreparert og med vegvesenets gulfarge, stod på Dokkeskjærskaien klar for utskiping til Longyearbyen.

Seinare har me fått høyre frå Store Norske at skrapa er komen i bruk i gruvegangane og at ho virkar fint. N. Nonås



Vegskrapa som no går i gruvegangane på Svalbard.



## *Kirsebær med de store....*

*Da grep jeg ordet,  
– det stod jo en stor skål med kirsebær på bordet*

*det var riktig en eksklusiv forsamling,  
hver enkelt en prestisjefylt gamling*

*Men her skal de få høre en foreningsmann,  
som både vil og kan*

*Nå må jeg bruke hodet, og late som om jeg forstår det,  
– går det så går det*

*Man må ordlegge seg rett for de høye  
(omtrent som en papegøye)*

*Jeg tror det gikk bra, så jeg «drister meg til»  
et kirsebær til*

*Ja, før møtet, når ingen så det, jeg «rappet» en prøve,  
– alle må jo øve*

*Å sitte i komite – blir bare rognebær, det  
mot disse frukter av det edle tre*

*Så snart fremmer jeg et forslag til, jeg er da en  
initiativrik mann, og slett ingen grobian*


*Å, hvor jeg koser meg her, midt i smørøyet,  
sekretæren er et «bær» for øyet*

*Tenk å bli protokollert – ikke sensurert,  
bare lett manipulert*

*Nå skal hun få se litt av en kapasitet,  
siden tar vi to en liten «tete a tete»*

*Mmm – jeg synes jeg kjenner smaken,  
reine kirsebærkaken*

*Med den gang ei, han på enden av bordet kom før meg,  
og ba henne ta bærene bort til seg*



*Jeg må skjerpe meg, den gamlingen har fått nok,  
han forsynte seg som en trasteflokk*

*Ja, det forplikter å være høyt på strå,  
kirsebær er ikke for alle, men for de få*

*Man må holde stilen om man vil bli en autoritet,  
– det neste blir kanskje profet?*

*Skitt, jeg rapper et par bær til, og smiter steinene  
under bordet, det jeg så de andre gjorde*

*Å hvor jeg gasser meg, hvert bær har sin egen smak og lukt,  
for en duft*

*Jeg grep ordet en gang til, man må vite hva man vil,  
og jeg vil ha to bær til*

*Men nei, før meg kom han som gjorde meg så kry,  
da han kalte meg herr Parveny*

*Ja, dette er nok et «forum» bare for de som utmerker seg,  
riktig et «eldorado» for meg*

*Før var jeg litt av en «bajas», men man tilpasser seg,  
no er det sjefen og meg*

*Jeg våget et nytt initiativ,  
ingen må tvile på mitt edle motiv*

*Man må jo markere seg litt, alle vet hva saken gjelder,  
hvert eneste kirsebær teller*

*Det tilspisset seg, jeg prøvde et kupp, men det ble bom,  
møtet var slutt, for skålen var tom*

*Ja, slik man fabulerer, med røtter i luften,  
uten fingeren i jord, – med bare ord*

*Men kirsebær har fristet mange og satt fantasien i sving,  
så vi tar en runde til, – med litt hjemmelaget kirsebærvin.*

*Hilsen Busse & Rulle*

## Ferjetrafikken i Hordaland første halvår 1981

Med ferjene i Hordaland vart det i første halvår 1981 frakta 1.967 mill. bilar mot 1.935 mill. bilar i same tidsrom i 1980. Dette utgjør ein auke på 1,7 %.

For personar var tilsvarande tal 6.201 mill. imot 5.980 mill., ein auke på 3,7 % i forhold til 1980. I talet på personar er bilførarane medrekna.

I Bergen Nordhordland Rutelag sitt ruteområde vart det frakta 783.809 bilar og 2.157.871 personar i første halvår.

Av dette utgjorde trafikken i sambandet Steinestø – Knarvik 51,7 % av biltrafikken og 49,1 av persontrafikken.

Tilsvarande del for Breistein – Valestrandsfossen var 14,5 og 16,4 % og for Salhus – Frekhaug 14,4 og 13,1 %. Trafikken i desse tre sambanda utgjorde 80,5 % av biltrafikken, dei resterande 19,5 % fordeler seg på dei seks andre sambanda i ruteområdet.

Ferjesambandet Fedje – Rosnes hadde størst prosentvis auke i første halvår,

medan Tyssebotn – Vikanes – Stamnes-hella hadde ein nedgang på 52,5 % og Sævråsvåg – Masfjordnes – Duesund hadde ein nedgang i trafikk på 22,9 %. Den store nedgangen i desse sambanda er eit naturleg resultat etter opninga av Romarheimslina, Masfjordvegen og ferjesambandet Leirvåg – Sløvåg.

I Hardanger Sunnhordlandske D/S sitt ruteområde vart det frakta 739.233 bilar og 1.993.860 personar i første halvår.

Av dette utgjorde trafikken i sambandet Halhjem – Sandvikvåg 14,2 % av biltrafikken og 12,9 % av persontrafikken.

Tilsvarande tal for Kinsarvik – Utne – Kvanndal var 14,1 og 14,8 %, og for Hattvik – Venjaneset 10,5 og 9,8 %. Trafikken i desse tre sambanda utgjorde 38,9 % av biltrafikken.

Ferjesambanda Krokeide – Austevoll – Sandvikvåg hadde størst prosentvis auke i første halvår, medan trafikken gjekk mest ned i sambandet Hattvik – Fusa. Ned-



Liten auke i ferjetrafikken første halvår i år. (Foto: Røa)

---

## Bemanningen i vedlikeholdsdriften

På møte i POU-gruppen i november i fjor ble det vedtatt å sette ned en arbeidsgruppe som skulle vurdere bemanningen i vedlikeholdsdriften.

Gruppen som har bestått av:

Avd. ing. Olav Lundstad, formann

Overing. Kjell Hisdal

Vegmester Martin Sørensen (R-4)

Vegmester Thorbjørn Knutsen (R-3),

repr. fra NVF

Hovedtillitsmann Jens Tveit Aga, NAF

Spesialarbeider Erling Steinsland, NAF

Øk. saksbehandler Bjørnvald Fjelde

Konsulent Margrete Axelsen, sekretær

kom først i gang med sitt arbeid i mars.

Mandatet gikk ut på at

«arbeidsgruppen skal finne frem til størrelsen av den minste bemanning som er nødvendig for å utføre det ordinære vedlikeholdsarbeidet i to områder, R-3, Voss og R-4, Midthordland under følgende forutsetninger:

---

gangen heng truleg saman med at standarden på Rv. 13 er betra dei siste åra. Rutelaget Askøy – Bergen frakta 402.348 bilar og 1.890.453 personar i sambandet Klepppestø – Bergen.

Øygarden og Sotra Rutelag frakta 28.601 bilar og 68.035 personar i sambandet Solsvik – Vik – Rongøy og A/S Sundbussen 3.699 bilar og 27.674 personar i sambandet Hjellosestad – Klokkekarvik – Lerøy – Bjelkarøy.

I dei reine fylkesvegsambanda frakta Austevoll ferjeselskap tilsaman 6.163 bilar og 27.205 personar i sambanda Kvaløy – Barmen og Mølna – Salthella.

I sambandet Alvøy – Bjørøy frakta Rutelaget Bergen-Vest 6.915 bilar og 35.895 personar.

B. Hestdal

- riks- og fylkesveger vurderes under ett
- fast dekke på hele vegnettet i fylket
- inspeksjon på vegene skal foretas av oppsynstjenesten
- den daglige arbeidstid begynner og slutter på det arbeidssted som blir anvist av oppsynstjenesten
- driften skal planlegges så godt at lagene hele tiden har konkrete arbeidsoppgaver å jobbe med
- videreutvikling av mekaniseringen i driften
- fleksibel drift som betyr skiftende lag-sammensetning og at overføring av mannskap og maskiner kan skje på tvers av områdegrensene
- driftstiltak regnes ikke med i ordinært vedlikehold
- nye fremtidige oppgaver holdes utenfor undersøkelsen.»

Representantene fra Arbeidsmandsforbundet var ikke enige i utformingen av mandatet. De ville hatt med driftstiltak og nye arbeidsoppgaver.

Arbeidsgruppen har hatt assistanse av konsulent, ing. Bjørn Flatekval fra firma ing. Kjell Bruer A/S.

Gruppen var enig om at det var i vinter-tiden det var behov for minst bemanning, men det var ulike syn på størrelsen på denne bemanningen. Representantene fra NAF gikk inn for 17 mann i R-3 og 12 i R-4, mens gruppens øvrige medlemmer mente 7-8 mann var nok i R-3 og 6-7 i R-4. I tillegg har R-3 5 mann til beredskap om vinteren og 3 mann som går på skilting om vinteren og merkemaskin om sommeren (denne maskinen dekker flere områder).

Gruppen er nå ferdig med sitt arbeid. Dette vil bli lagt frem i en rapport, og denne vil bli drøftet på vedlikeholdskonferansen 24. og 25. november.

MA

Resultatet av drøftingene vil vi komme tilbake til i neste nummer, da dette nr. av bedriftsavisen gikk i trykken før vedlikeholdskonferansen.

Red.

# Gjennomslag i Troidhaugtunnelen

16. oktober var det gjennomslag i Troidhaugtunnelen, med den tradisjonelle skålen på røysa etterpå (alkoholfri, alle køyrer).

Arbeidet på den 434 m lange tunnelen tok til i mai i år, men på grunn av uhell med ein borerigg vart arbeidet noko seinka. Først over ferien kom ein i gang for alvor, og då gjekk arbeidet utan vanskar.

I tida framover skal det sprengjast ca. 50 minn i det andre tunneløpet, for så å kunne bygge portalane til tunnelane. Dei blir heile 50 og 80 meter lange, av di Troidhaug-

vegen skal leggjast på desse portalane. Etter planen skal alt dette vere klart til Festspilltida i mai 1982, slik at turistane skal sleppe å ferdast i anleggsområdet, fortel anleggsstyrar Midtkandal.

Motorveg frå Sorås til Hop, med ein tunnel, og reversibel veg på jernbanelinja frå Hop til Fjøsanger, skal stå ferdig til sommaren 1983. Med i dette arbeidet er og nytt, mellombels kryss på Fjøsanger og utvida veg fram til Hopskrysset, som blir lysregulert.

I dag er det om lag 30 mann i arbeid på

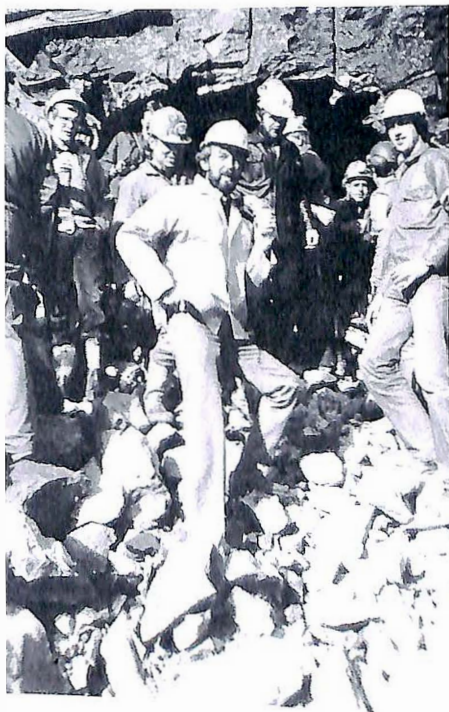




**OVER:**  
Først gjennom holet: Jon Helle føre med  
Per Magne Hope hakk i hæl. (Foto: OM)

**Til HØGRE:**  
Og så en skål på røysa! Arild Eggen har  
plassert seg strategisk midt i bildet. Bak  
han ser vi fra venstre: Arild Hegrenæs,  
Johannes Røen, Kåre Karlsen og Svein-  
ung Hovland.

**Til VENSTRE:**  
Oversiktsbilde fra Skiparvika. Her vart  
anlegget avslutta i 1975. Gjennom fjell-  
veggen i bakgrunnen er det no tunnel fram  
til Hop.



anlegget, for det meste snikkarar og tunnelarbeidarar. Budsjettet er i år på 20 mill. kroner, neste år blir det om lag 24 mill. kroner.

Elles tok arbeidet på ny brakkeleir på

Hop til i midten av november. Etter planen skal den vere klar til jul. 30 mann skal stasjoneras i hovudleiren, medan 10 skal bu i eksproprierte hus i nærleiken.



Oversiktsbilete frå Hopssida med dei to tunnelinnslaga. Det er tunnelen til høgre som i første omgang skal gjerast køyrbar. Vegen framme på biletet er mellombels, den skal leggjast på portalane over dei to tunnelane.

Biltilsynet avdeling Odda  
v/ stasjonsjef Odda, Reinsnås

5750 ODDA

Deres ref

ARBEI  
Deres oppgitt ved svar

Odda 30.10.81

Arbeidstilsynet vil etter besøk i Deres tilsynsstasjon i Odda den 29.10. d.d., gi Dem og Deres ansatte en hønner for den orden og renhold som det var alle steder i stasjonen.

«Dette fortjener etter mitt syn å bli inntatt i Veg i Vest», skriver biltilsynssjefen, og det kan vi være enige i. Herved er det gjort, også til eksempel for andre.

Gratulerer, Odda!

Med hilsen

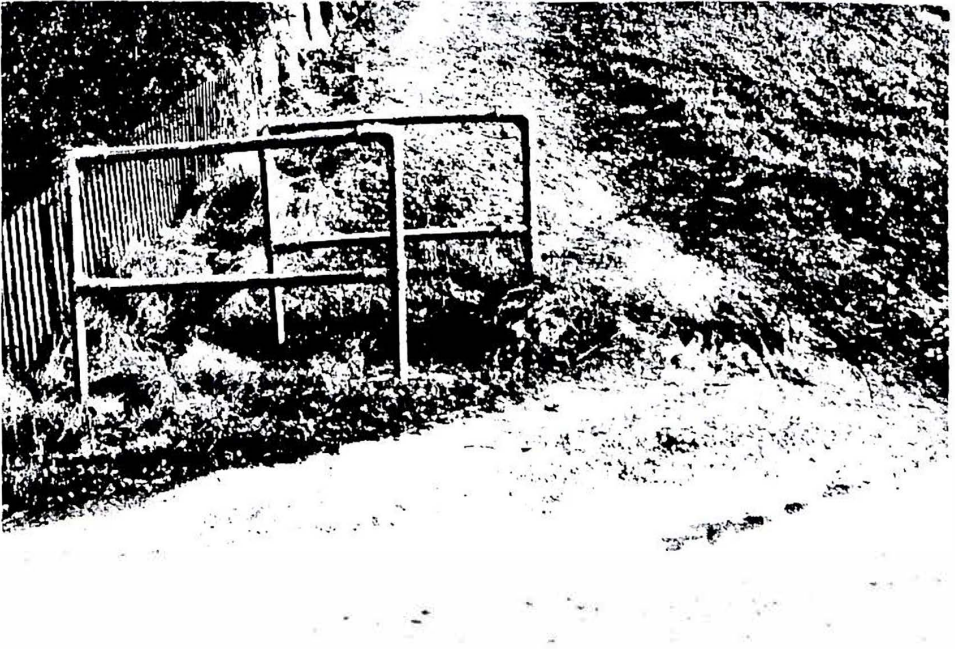
ARBEIDSTILSYNET

3 distrikt med ansvar Odda  
Tysseveien 11, 554 41 RSG

*Kjell J. Mathiasen*  
Kjell J. Mathiasen  
inspektør

Red.





## Trafikksikring....

Her gjeld det å ikkje sleppe syklistar forbi! Det høge graset tyder på at den temmeleg trange sykkelsperren har vore svært så effektiv akkurat **dø**r, men kva så? Ingen veit kor haren hoppar, heiter det, men her såg det vel heller opplagt ut?

Det skal nok meir til for å hindre syklistar i å ta snarvegen ut i riksvegen, sjølv om det inneber ein viss risiko for dei. Kan hende er det ikkje så rart. Det kan nok vere meir utriveleg og kjennast meir utrygt å sykle i lag med alt for travle bilistar over ei lengre strekning langs riksvegen. Vi veit diverre at dei fleste ikkje tek for hardt i når det gjeld å ta omsyn til dei mjuke trafikantane. Biletet er frå rv. 47 mellom Odda og Låtefoss. (Foto: T. Haugen)

## Lederopplæring i vegvesenet

Vegsjef, driftssjef og avdelingsledere ved vegkontorene i Sogn og Fjordane og Hordaland var samlet til lederopplæring på Voss 16. – 18. september.

Ølstein Guderud fra Hartmark-Iras ga en innføring i «resultatrettet ledelse» og annen lederteori. Resten av tiden ble brukt til gruppedrøftinger og diskusjon i plenum.

Vår region er først ute med slik opplæring. Toppledelsen i Vegdirektoratet vil gå gjennom lederkurset i høst, og over nyttår følger de andre fylkene. Det blir lagt stor vekt på oppfølgingen, og som et første trinn er det nå kommet i stand regelmessige ledermøter. Dersom oppfølgingen blir vellykket, vil tilsvarende opplæring bli ført nedover i organisasjonen.

# FRISTAR

## Velferdsmidlar for 1982.

Vi vil minne om at frist for søknad om velferdsmidlar for 1982 er

**1. januar 1982.**

Søknad om tildeling må sendast til  
Hordaland vegkontor v/A.M. Måge,  
Postboks 1874, 5011 BERGEN/NORDNES.

---

## Leige av hyttene i vinterferien og påskeferien 1982.

Søknadsfrist for leige av hyttene til **vinterferien** (skoleferien) 1982 er sett til  
**fredag 22. januar 1982.**

Søknadsfrist for hytteleige til **påskeferien** 1982 er  
**fredag 19. februar 1982.**

Søknadene må sendast skriftleg til Hyttestyret, v/R. Furhovden, Hordaland  
vegkontor, C. Sundtsgt. 64, 5011 Bergen-Nordnes.

I søknaden må stå alternative hytteynskje, og antall personar  
(vaksne + born) må oppgjevast.

Hyttene som kan søkjast på er:

Vegvoktarhytta, Kvamskogen  
Tokagjelhytta, Kvamskogen  
Fossen-Bratte, Kvamskogen  
Vikafjellhytta  
Krossdalen, Hardangervidda  
Håradalen, Røldal  
Midtlæger, Haukelifjell  
Nupshadlene, Haukelifjell  
Staven, Haukelifjell  
Bømlo-hytta, Finnås  
Ovåg-hytta, Øygarden  
Drotningvikhytta, Godvik

Del 9 første er fjellhytter, og del 3 sistnemnde ligg ved sjøen.

---

# SPORT

## FOTBALL

### *Kunne ha vore endå betre....*

Det gjekk ikkje så verst i bedriftsserien for Hordaveg sitt fotballag. Det stod tre kampar att då vi summerte opp situasjonen i førre nummeret av «Veg i Vest», og desse endte slik: Bruvik – Hordaveg 1-2, Hordaveg – Mjellem & Karlsen 1-2 og Griegsport – Hordaveg 0-3.

Det vart 3. plass til slutt. – Men hadde vi vunne ein kamp til, så ville vi ha blitt vinnarar i vår divisjon (4B), fortel oppmannen for fotballen, Dagfinn Notnæs.

– Framleis har vi sjanse til opprykk i 3.

divisjon på grunn av stryking av lag lengre opp på listene. I så fall vil det krevje meir innsats av oss. Vi er veldig avhengige av kvar einskild og av å ha eit stabilt lag. Dette har gått bra i år. Vi er det laget som har best målforskjell i serien, medan problemet vårt før har vore at vi aldri har fått mål. Det har altså gått framover, men vi treng no nye, gode spelarar om vi skal hevde oss, ikkje minst om vi kjem i 3. divisjon, seier Notnæs.

*Røa.*

---

## Ski-sesongen står for døra

Ja, vi veit det finst ski-interesserte i vegvesenet i Hordaland, ikkje minst i dei indre strøka av fylket. No har ikkje Hordaveg ei eiga gruppe for skiløparar, men laget kan likevel gje ein viss service dersom du er medlem.

Melder du frå til formannen i Hordaveg, Aslaug Amundsen, så vil du få tilsendt terminlistene over konkurransar og renn som skal arrangerast ut over vinteren.

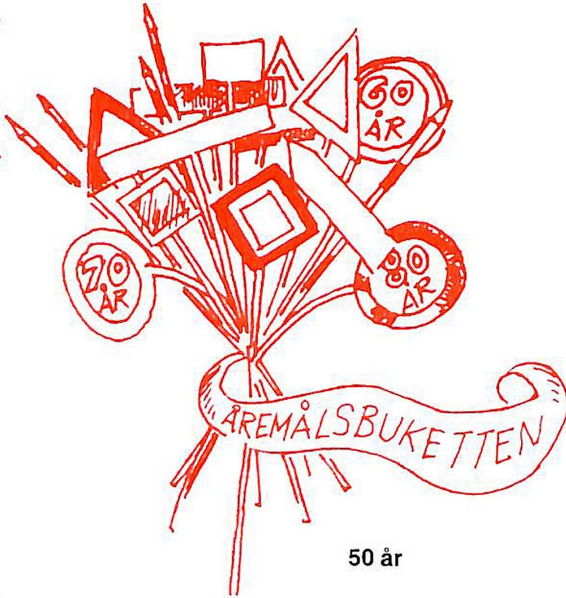
Dersom du deltar i stemne eller konkurransar i Hordaveg sitt namn, vil du få refundert startkontingenten frå bedrifts-idrettslaget etterpå.

Dette gjeld ikkje berre skisports-interesserte. Same ordninga er det for alle idrettsgreiner som ikkje er representert innan den aktiviteten som Hordaveg sjølv driv.

Aslaug Amundsen finn du på hovudkontoret i Bergen, tlf. 05-23 23 10.

Vi

GRATULERER



60 år

Arne Mathiassen	27/1-22
Alf Istad	27/1-22
Alfred Fanebust	2/2-22
Albert Hardeland	4/2-22
Trygve Bergo	7/2-22
Johs. A. Nilsen	24/2-22

50 år

Henry Myhre	11/1-32
Edvin Natås	19/1-32
Margit Nilsen	27/1-32
Einar M. Taule	7/2-32
Ola Eriksen Kreken	8/2-32
Luis Ekse	12/2-32
Lars K. Opheim	12/2-32
Johannes T. Markus	21/2-32

God Jul

til alle

«Veg i Vest»-lesarar!

# Pensjonisttreff i Lofthus

Tradisjonen tro har vi i år for 10. gang arrangert pensjonistsammenkomst for de av våre ansatte som i 1981 går over i pensjonistenes rekker. Nytt av året er at sammenkomsten strekker seg over 2 dager og at også ektefellene ble invitert til å være med.

Som vanlig ble alle med 15 års tjenestetid eller mer invitert, tilsammen var det i år 33 som fylte disse kravene. Dessverre var det bare 16 som sa ja takk til invitasjonen, og en del av disse hadde sine ektefeller med.

Sammenkomsten begynte med fram møte i Bergen onsdag 4. november kl. 11.00. Med vegsjefen som guide gikk turen med buss over Hamlagro til Voss. Få er vel bedre kjent i fylket enn vegsjefen vår, så bedre guide kunne vi neppe få. Han ble godt hjulpet av pensjonistene og deres ektefeller som fortalte om sine hjemsteder etter som disse ble passert.

Etter lunsj på Vossevangen hotel gikk turen videre over Granvin til Bruravik, og med ferje til Brimnes. Derfra gikk turen til Ullensvang hotel på Lofthus hvor det var overnatting.

Om kvelden var det selskapelig samvær, med musikk og dans for de som ønsket slike aktiviteter.

Hele turen var ment å være svært uformell. Imidlertid måtte vi ha en liten formell del neste dag. Vi hadde lyst å informere litt om hvilke rettigheter pensjonistene har, litt om en framtidig pensjonistforening og sist, men ikke minst, var det utdeling av gaver og diplomer.

Det synes å være interesse for å starte pensjonistforening i vegvesenet. Dette må være en forening for pensjonistene, ledet av pensjonistene, men med kontakter på vegkontoret. Trolig bør det være et sentralt styre i Bergensområdet, med lokalavdelinger forskjellige steder i fylket. For å komme



Pensjonister med ektefeller og reisefølge for øvrig samlet på Ullensvang hotel. (Foto: BLA)



*Konsulent Aud M. Davidsen har 42 år bak seg i biltilsynet.*



*Gaver og diplomer ble delt ut til samtlige nye pensjonister. Her ser vi vegsjefen med den av de nye pensjonistene som har lengst tjenestetid i vegvesenet, avd.ing. Knut Viik fra Odda. Han har vært nesten 44 år i vegvesenet.*



*Arne Svendsen, tjenestemann i vedlikeholdsdriften i Ølen/Etne-området, ser slett ikke misfornøyd ut ved tanken på å være pensjonist. Han har vært i vegvesenet i nesten 40 år.*

i gang gjelder det å få kontaktpersoner på Voss, Odda, Ølen/Etne, Stord, Norheimsund og i Nordhordland. I tillegg må vi få noen aktive pensjonister fra Bergenshalvøya til å danne et styre. Aud M. Davidsen, tidligere konsulent på biltilsynet, har vi

allerede registrert som en ildsjel i arbeidet med å få denne foreningen igang. Imidlertid trenger vi flere, og de som føler seg kallet, bes ta kontakt med undertegnede.

Vegsjefen delte til slutt ut gaver og diplomer.

Han trakk fram den enkeltes innsats i vegvesenet, samtidig som han oppfordret pensjonistene til å fortelle litt fra deres virke i vegvesenet. Det hele foregikk i en lett og uformell tone, med spøk og muntre historier.

Etter lunsj gikk så turen tilbake til Bergen, hvor vi var fremme kl. 17.00.

*B. Langedal*

### **Oversikt over de nye pensjonistene og deres tjenestetid:**

Peder Aldal	29 år
Ingvald Berland	16 år 7 mnd
Hilmar Bjedila	32 år
Normann Bokn	16 år
Olav L. Børve	30 år 5 mnd
Lars Egge	33 år 11 mnd
John Eide	18 år 10 mnd
Olav Fugleberg	29 år 8 mnd
Thorvald Hammer	18 år 9 mnd
Helge U. Hamre	27 år 10 mnd
Olav Heggland	20 år 7 mnd
Gjermund Klausen	20 år 1 mnd
Ole J. Lande	30 år 4 mnd
Elling Lid	20 år 2 mnd
Knut O. Måkestad	23 år 4 mnd
Asbjørn Raunholm	27 år
Oddmund Seljestad	28 år 1 mnd
Ola Selland	20 år 7 mnd
Mikal Skoge	23 år 6 mnd
Alfred Skålnes	22 år 7 mnd
Theodor Solheim	18 år 9 mnd
Einar Solvang	31 år 3 mnd
Arne S. Svendsen	39 år 10 mnd
Nils Uglehus	27 år 1 mnd
Peder Varavik	22 år 6 mnd
Knut Viik	43 år 11 mnd
Asbjørn Ådland	29 år 7 mnd
John P. Haugland	34 år
Aud M. Davidsen	42 år
Hjalmar Johnsen	22 år 10 mnd
Bertin Tverlid	30 år 7 mnd
Harald Larsen	39 år 6 mnd
Johanna Hop	16 år

## Til Veg i Vest, Bergen

Det kom en dag et brev fra Vegsjefen i Hordaland med innbydelse til de nye pensjonister i etaten til å være med på pensjonistsammenkomst den 4. og 5. november d.å. på Ullensvang Hotel i Lofthus. Jeg sa ja takk til innbydelsen, og det kom jeg ikke til å angre på. Turen gikk gjennom Bergsdalen til Voss, via Ulvik til Bruravik med ferje til Brimnes, og så til Lofthus. Tilbakereisen gikk over Kvam-skogen.

Det var en både lærerik og festlig tur, og spesielt da for oss fra Biltilsynet, som har levet med biler hele livet. På veggen kjørte vi gjennom de nye, flotte tunneler, vi fikk høre om sprengning i fjell, og på samlingen på hotellet siste dag fikk vi se en film fra byggingen av den nye veggen i Stalheimskleivene. Det var veldig interessant.

Samværet på Ullensvang hotel var usedvanlig koselig, og på samlingen avreisedagen var det utdeling av diplomer og gaver til pensjonistene.

B. Langedal tok da ordet og snakket om den pensjonistforeningen som tenkes startet innen vegvesenet i Hordaland. Han fikk god støtte av Vegsjefen og andre.

Det var en glede å få være med på turen, og jeg vil med dette få lov til å rette en hjertelig takk til vår utmerkede vert og guide herr vegsjef J. Martinsen. Jeg er sikker på at jeg har de øvrige deltakerne med mig her. Også en takk til Vegsjefens medhjelpere. Jeg hørte en bemerkning da noen takket for seg og forlot bussen. De sa: «Ja, dette kunne vi godt tenke oss å være med på neste år også.» Det sa igrunnen alt.

*Bergen, 9. november 1981  
A.M. Davidsen*

OSLO 1

## PERSONALNYTT

### NYE VED VEGKONTORET

Ing. Steinar Floen begynte i juli ved distriktslaboratoriet.

Ved planavdelinga begynte Lars Einar Tveit som avd.ing. i august i år.

Jostein Søfteland begynte som juridisk saksbehandlar 21. september.

Ruth Helene Daae er begynt som teikne-assistent ved planavdelinga, 19. oktober.

Sveinung Hovland tok til som oppsynsmannsassistent, anleggsavdelinga, 1. oktober.

Tor Magne Birkeli tok til som oppsynsmannsassistent, anleggsvadelinga, 21. oktober.

Kjell Eriksen, tok til som oppsynsmann, anleggsavdelinga, i september.

### NYE VED BILTILSYNET

Kontorass. Signe Lise Thomsen begynte 2. september.

Kontorass. Lisbeth Theodorsen begynte 1. oktober.

### ENDRINGAR

Hans Frøland og Anders Frøland tok til i oppsynsmannsass.stillingar 1. september – geoteknisk seksjon.

### PERMISJON

Siv.ing. Jan Olav Skogland har permisjon frå 1. oktober.

Teiknar Arna Matre har fått permisjon frå 17. august i år.

Ing. Reidun de Lange tar permisjon ½ år frå januar.

Kontorass. Janne Takvam har permisjon frå nyttår.

### SLUTTA

Arve Lyngbø, jordskiftetekn. slutta i sept.  
Ing. Magne Rørvik slutta i sommar.

### DØDE

Hallvard Flatekval, Bergen  
Åsmund Almlid, Modalen  
Jørgen Søvold, Finnås  
Johan Bjelland, Sveio  
Sjur Håland, Etne  
Alfred Sverre Duesund, Tørvikbygd

### Nye pensjonistar:

Nils Askeland, Einar Bjånesøy,  
Hilmar Bjedila, John P. Haugland,  
Olav Heggland,  
Elling O. Lid, Birger M. Soltveit,  
Bertin Tverlid, Knut Vik og Harald Larsen.

Frist for å sende inn stoff til neste nummer:

**29. januar 1982**

Adressa er:

«Veg i Vest», Hordaland Vegkontor,  
C. Sundtsgt. 64, 5011 Nordnes