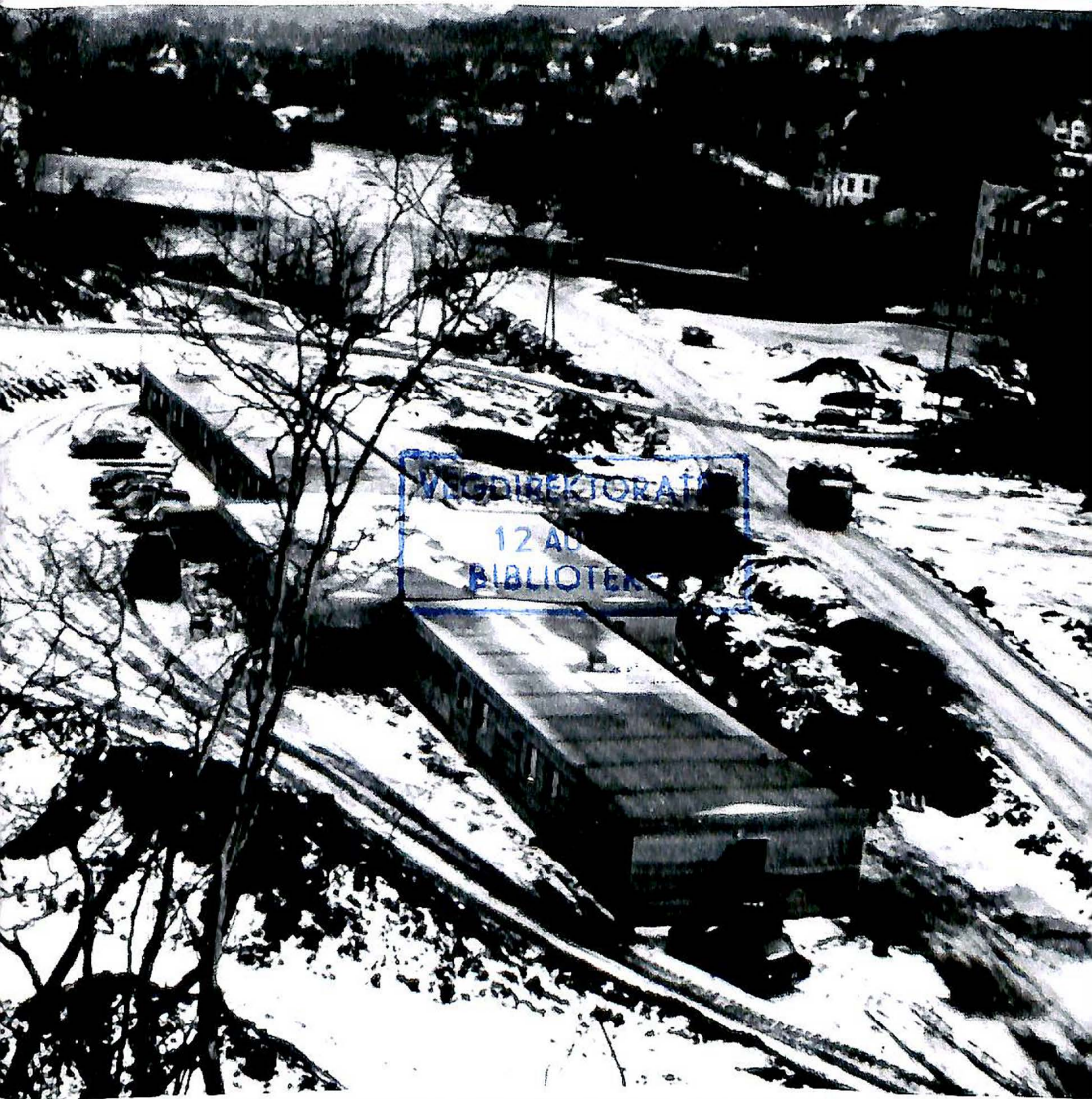


# Veg i Vest

BIBL



BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I HORDALAND



# Veg i Vest

Nr. 4 1980 Årg. 4

**Redaktør:**  
Ragnhild Øverland  
Arnesen

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

**Opplag: 2.000**

**Forsidebilde:**

Det er vinter og  
brøytesesong igjen.  
Bildet gir et inntrykk  
av hvordan arbeidet  
foregikk før, da spaden  
var viktigste  
redskaper. En kan  
tydelig se  
spadestikkene i  
snøtunnelen på  
Dyrskar på Haukeli.

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

## INNHALD:

	Side
Til de ansatte .....	3
Vegsjefen har ordet .....	4
Sterke reaksjoner frå arbeidstakarar .....	5
Vegarbeid 1982 .....	6
Vegvedlikehaldet — vår buffert .....	11
Vi saksar frå lokalaviser .....	15
Vi søkjer om tilbygg til nybygget .....	17
Barnéhageprosjektet .....	19
Brakkeleiren på Hop .....	20
Bare EDB kan redde biltilsynet .....	22
Isvanskar .....	26
Blandet erfaring med fase-2-opplegget .....	28
Vegvesenet under okkupasjonen .....	32
Innsamlinga av vegvesenets historie .....	38
Isreinskeriggen gjer nytte for seg .....	39
Farlig transport er du nær hver dag .....	42
Selvforståelse kan gi bedre samarbeid .....	45
Anleggskonferansen .....	46
Hordaveg satser på stafettlag .....	48
Ei røyst frå grasrota .....	49
Arbeidsmiljøspalten .....	50
Opplæringskonsulent tilsett .....	52
Minneord .....	53
Personaltyt .....	54
Vi gratulerer .....	55

## Til de ansatte i Statens vegvesen

Samferdselsminister Inger Koppervæs har i flere foredrag i den senere tid gitt alvorlige og viktige uttalelser om Vegvesenets arbeid i årene framover.

Hun har skjerpet kravet til effektiv drift og bedret produktivitet. Jeg har også forstått henne slik at hun mener privat drift er det mest økonomiske.

Men hun har også understreket at staten har et arbeidsgiveransvar overfor sine ansatte, og hun ser behovet for at Vegvesenet har en egen kompetanse i ulike driftsoppgaver.

1982-budsjettet er vedtatt av Stortinget. Det er stort sett i samsvar med Norsk Vegplan 1982—85, slik Stortinget godkjente denne i juni 1981. Forutsatt at to obligasjonslån går i orden, og forutsatt at ikke fylkesvegbudsjettene blir redusert i løpet av året, vil vi unngå oppsigelser i 1982.

Hva så med 1983 og de etterfølgende år? Hva vil Samferdselsministerens uttalelser bety for omfanget av vår virksomhet, og for vår egen drift?

Så lenge vi ikke vet hvordan 1983- og 1984-budsjettet vil se ut, kan vi ikke gi noe fullt svar på dette.

Men det er en viktig konklusjon vi allerede nå kan trekke av statsrådets signaler. Det ligger i den en sterk utfordring til hele Statens Vegvesen til å utføre oppgavene mer rasjonelt og mer økonomisk. Inger Koppervæs har betonert fordelene ved privat drift i sammenheng med hennes krav om effektiv drift. I et foredrag på Lillehammer 11. januar gikk hun inn for at man «i større utstrekning enn i dag lar de som har den største effektivitet/produktivitet, dvs. kan produsere til lavest kostnad, utføre arbeidet.»

Jeg tror ikke vi kan gi en generell karakteristikkk om hvilken driftsform som er mest lønnsom når man betrakter Vegvesenets samlede virksomhet. Vi bør likevel oppfatte statsrådets uttalelser som en utfordring til å gjøre jobben minst like godt, effektivt og billig som noen annen.

Vi har etatens store organisasjon, vi har en fagstolt og dyktig stab på alle trinn, vi har gode samarbeidstradisjoner, vi har utstyr og maskiner, vi har erfaring og lokalkjennskap — alt dette gir oss mulighetene til å møte utfordringen.

Dette er ikke bare en utfordring til folkene i anlegg-, vedlikehold- og maskindrift. Det er en utfordring også til hele administrasjonen — både i Vegdirektoratet og ved vegkontorene, både i driftsledelse, biltilsynet og administrasjon for øvrig. Ressurser — penger og stillinger — som kan spares på ett område, kan benyttes på andre prioriterte områder.

Vegvesenets samlede drift har hittil vært et samspill mellom entrepriser, maskin-innleie og ren egen-drift. Slik bør det fortsatt være. Det er nå opp til oss selv å rettferdiggjøre vår egen andel gjennom en økt effektivitet.

Når vi viser at vi kan gjøre jobben like godt eller bedre enn andre, er vi med på å gi samfunnet det beste resultat for de 5000 millioner skatte kroner som vi årlig er pålagt å forvalte. Vi vil dessuten også sikre jobbene våre i Vegvesenet.

Det er de nye krav til effektivitet som har kommet sterkt til uttrykk i dette brevet.

Men jeg har godt håp om at det i den konkrete utforming av våre oppgaver og budsjetter også vil bli tatt tilstrekkelig hensyn til vårt arbeidsgiveransvar og til de mange eldre ansatte i etaten.

For å få en rimelig aldersfordeling blant våre ansatte, håper jeg også at vi får høve til å kunne ta inn en del nye arbeidstakere ute i distriktene.

Eskild Jensen

## Ei utfordring til oss alle



Vi er alt langt inne i eit nytt år, første året i ein ny vegplanperiode. Riks- og fylkesvegbudsjett for 1982 ligg i underkant av vegplanramma, ja, budsjettet for fylkesveganlegga er berre ein tredel av vegplanen. Reelt betyr dette at nedgangen i løyvingane som starta i 1979 held fram.

For å sysselsetje våre eigne folk må vi difor også i år prioritere arbeidskrevjande tiltak og utsetje innkjøp av nytt, effektivt og rasjonelt utstyr. I tillegg kan lite arbeid setjast ut til private entreprenørar.

Samferdsleminister Inger Koppernæs har i fleire foredrag skjerpa krava til effektivitet og produktivitet. Ho meiner også at ein større del av arbeidet bør gå ut på anbud. Dette gjeld ikkje berre anleggsarbeid, men kanskje endå meir vedlikehaldsarbeid.

For mange kan det sjå ut til å vere langt mellom liv og lære. Men for Hordaland kan vi alt neste år få ein heilt ny situasjon. Store tilskot og forskotteringar frå Bergen kommune, saman med bompengelån og ein reduksjon i eigen arbeidsstyrke grunna naturleg avgang, gjer at vi for fullt kan ta opp att arbeidet med å effektivisere arbeidsdrifta. Eg er heilt samd med Vegdirektøren i at det i stats-

råden sine utsegner ligg ei utfordring til oss alle om å gjere jobben like godt, effektivt og rimeleg som nokon annan.

Vi er no midt oppe i arbeidet med å effektivisere vegvedlikehaldet og finne ei naturleg og økonomisk riktig deling av arbeidet mellom eiga drift og drift i privat regi. Det er opp til oss sjølv og vår eigen effektivitet å fastleggje denne arbeidsdelinga ut frå ei økonomisk vurdering.

Både anleggs- og maskindrifta må vurderast på same måten, og her er det lettare å få ei samanlikning mellom reine entreprisar, rein eigen drift eller kombinert drift ved innleige av maskinar.

Men statsråden sine utsegner er ikkje berre ei utfordring til utedrifta. Som Vegdirektøren har peika på i sitt brev, er det i like stor grad ei utfordring til heile vegadministrasjonen. Vi må forenkla og effektivisere arbeidet vårt så langt vi kan innanfor dei vedtekne lover og føresegner. Vi bør kanskje også kome med forslag om å endre eller la vere å endre lover for å effektivisere vår forvaltning.

Det er eit tankekors at administrasjonsutgiftene stadig stig, sjølv om vegløyvingane går andre vegen —

*Josef Martinsen*

# Sterke reaksjonar frå arbeidstakarar på Koppernæs-utsegner



Jens Tveit Aga

*Vi føler oss urettferdig handsama, seier hovudtillitsmannen*

—Utspelet frå statsråd Inger Kopp-ernæs i fleire foredrag overraskar ikkje, dette er kjende tonar frå Høgres valkamp om nedskjeringar på den offentlege sek-toren, slår hovudtillitsmann Jens Tveit Aga fast i ein kommentar overfor «Veg i Vest» på signala om at talet på tilsette i vegvesenet må reduserast radikalt.

— Det som kan hende overraskar meir, er at mellompartia ikkje no marke-rer seg ovanfor Høgre med sitt syn på distriktspolitikk og busetnadsmønster, seier Aga.

## **Ikkje nytt**

— Det som er blitt lansert om effektivitet og produktivitet er ikkje nytt for veg-sektoren, slår Aga fast. — Eg har sjølv sete i utval som har hatt som oppgåve å drøfte effektive driftsformer i vegvesenet. Resultatet av dette arbeidet er for tida til drøfting internt i etaten. I ein så stor be-drift som Statens Vegvesen er ein sjølv-sagt opptekne av stadig å gjere ein betre jobb, både på arbeidstakersida og innan administrasjonen. Det er forbløffande at Koppernæs i utsegnene sine gjer dette til noko nytt og epokegjerrande.

## **Urettferdig**

— Det er heller ikkje til å komme forbi at vi som arbeidstakarar og som etat må reagere på framstillinga hennar av tilhøvet eigen regi/entreprise, held Aga fram.  
— Innleigd arbeidskraft har vegvesenet

hatt i alle år. Vi kan vidare prove at vi har drive etter prinsipp om lønsemd. På-standen om at entreprenørar kan gjere jobben billegare har ikkje rot i røyndom-men. Som arbeidstakarar i vegvesenet føler vi oss urettferdig handsama. Vi går inn for å gjere ein skikkeleg jobb. Høgre-statsråden sitt utspel er ei fornærming mot oss vegarbeidarar.

## **Arbeidsmiljøet kostar**

Arbeidstakarane må i gjennomsnitt røkna for å vere nokså like, anten dei er tilsett hos ein entreprenør eller i veg-vesenet. Dette kan og tolkast som eit angrep på dei arbeidstilhøva vi har i vegvesenet. Vi følgjer det regelverket som Staten som arbeidsgjevar har vore med på å godta — men skal vi no redu-sere på arbeidsmiljøet for å gjere arbei-det rimelegare? spør Aga.

## **Omfordeling**

Han peikar vidare på at det kan sjå ut som om det ikkje først og fremst er løn-semd som tel i denne saka, men at må-let er å omfordele arbeidsoppgåvene slik at dei går over til privat drift. Dette er eit skremmande angrep på etaten. Det vil føre til at vi mister røynsle og kompetan-se som ein bedrift er nødt til å ha for å kunne eksistere, seier Aga. Han peikar og på at sett ut frå distriktspolitiske omsyn er Koppernæs «på ville vegar». Det er eit faktum at Statens Vegvesen er

Forts s. 16

VEGARBEID 1982:

# Nordre innfartsåre kan komme i gang til hausten

*Mange nye prosjekt og heller få vegopningar i år*

Anleggsavdelinga vil ha om lag 340 millionar kroner til disposisjon i 1982. Dette er inkludert ein del ekstra riksvegsmidlar som ein reknar med å få i løpet av året, som kollektivmidlar, distriktsutbyggingsmidlar o.a., opplyste anleggssjef Nils H. Sellevold på vegmelsterkonferansen i november. Framleis er det ikkje balanse mellom løyvingane og talet på tilsette. I 1982 har vi pr. nov. 10—15 mill. kroner for lite til å sysselsetje alle, og det vil verte naudsynt med driftstiltak og sparetiltak, sa Sellevold. Sparetiltaka vil mellom anna gå ut på å utsetje legging av svarte dekke på nyanlegg, utføre mindre ressurskrevjande arbeid og framleis halde entreprisedelen nede på eit lavmål.

Han pelka og på samarbeidet mellom anleggs- og vedlikehaldsavdelinga i samband med dette — i form av driftstiltak for å kunne sysselsetje folk, og i form av hjelp frå anleggssida når det er behov for ekstramannskap til vedlikehaldet.

Sellevold reknar med at den økonomiske situasjonen vil betre seg i 1983. Då skal etter planen arbeidet på nordre innfartsåre til Bergen ta til, og Bergen kommune har gjeve tilsegn om store tilskot og lån til anlegget. — Det vil hjelpe oss til å få kabalen til å gå opp, sa Sellevold.

Nedanfor tek vi med ei oversikt over arbeidsprogrammet for anleggsavdelinga i 1982. Det er i første rekkje dei største og viktigaste anlegga som vert nemnde, og nokre av dei mest usikre prosjekta er også utelete, om du skulle sakne noko.

## Nye anlegg:

**Rv.14** Skjærsholmane ferjekai. Arbeidet på sjølve kaien vil ta til i slutten av februar. I vår vil vi og komme i gang med arbeidet på strekinga Vabakken — Meatjønn (veg bak Langeland skule), som vert siste delen av den nye riksvegen fram mot Skjærsholmane. Totalt kost-

nad for ferjekaien med tilførsleveg ligg på omkring 20 mill. kroner.

**Rv. 14** Nygårdstangen viadukt. Dette er første delen av eit storanlegg som vi har venta lenge på, nordre innfartsåre til Bergen. Viadukten skal føre trafikken frå det store krysset på Nygårdstangen og inn i Fløifjellstunnelen. Viadukten, som eigentleg vert to bruer, kvar på 495 meter, vil komme på om lag 50 mill. kroner. Det er von om at vi kan komme i gang med dette storprosjektet mot slutten av året, men framleis er dette noko usikkert. Bygningsrådet i Bergen godkjende regu-

leringsplanen for nordre innfartsåre i januar, men framleis må vi vente på resultatet av arbeidet med finansieringsplanen for vegen. Denne skal og hand-samast i Stortinget.

**Rv. 14** Ferjekaiene i Steinestø og Knarvik skal byggjast om som ein del av 10-tonnsprogrammet vårt. Ferjeleiene vil og få to ombordkøyringsfelt. Vi tek sikte på å utføre arbeidet i Steinestø i sommar og i Knarvik til hausten. Arbeidet er rekna til 3 og 3.4 mill. kroner.

**Rv 14** Ostereidet—Bjørsvik. Anlegget kom i gang i januar i år. Det omfattar m.a. ein 850 meter lang tunnel som vil føre trafikken utanom dei illgjetne Bjørsviksvingane. Totalt er anlegget rekna til 14 mill. kroner.

**Rv. 47** Opo bru (Smelteverkstangen) og Ragdeparsellen i Odda vil bli sett i arbeid i sommar.

**E 68** Frå omkring mai vil vi komme i gang med eit nytt anlegg ved Voss, Voss N—Brynagelet. Dette arbeidet vil føre E 68 utanom Voss sentrum. Anlegget inkluderer to bruer, Strandaelva bru på ca. 100 meter og Brynagelet på ca. 70 meter.

**E 76** Tuftejuv bru i Røldal skal byggjast om og vegen i tilknytning til den skal utbetrast i år.

**RV. 541** Siggjarvåg ferjekai på Bømlo skal etter planen byggjast om og utvidast i år.

**Rv. 543** Ølensvåg—Utbjoa — Vi tek sikte på å komme i gang med utbetring av vegen til to køyrebaner og med gang- og sykkelveg på denne strekninga.

**Rv. 551** Framnes—Tørvikbygd — det har vore von om å komme i gang med arbeidet på ny veg forbi Vangdalsberget til hausten, men plan- og grunntilhøva er framleis noko usikre. I første rekkje vil strekninga mellom Hamre og Tørvikbygd bli bygd ut.

## Fylkesvegar:

Eit nytt veganlegg kan verte aktuelt i år, dersom departementet går med på det og det vert gjeve distriktsutbyggingsmidlar. Det er anlegget mellom Sundfør i Rogaland og Fjøn i Sunnhordland. Prosjektet har fått auka interesse etter at utbygginga på Kårstø vart ved-teke. Dersom det vert noko av, er det meininga at Statoil skal vere med på forskottering av anlegget. Anlegget omfattar ombygging av ca. 1 km veg sør for Sundfør og ca. 3 km ny veg nordover frå Sundfør til Bjoa.

## Anlegg som vert ferdige i 1982:

**Rv. 14** Haglesundet bru vil etter planen verte opna offisielt 1. april. Med denne brua vil ein «missing link» i sambandet mellom nordhordlandskommu-



*Knausen skal vekk, og Straumevegen vil bli atskilleg enklare å trafikere ved Fagernes. (Foto: VA).*

nane vere heila, samstundes som første delen av prosjektet Salhus/Flatøy bruer er fullført.

**E 76 Austmannalia** — den nye tunnelen her vert opna for trafikk i november i år, slik at trafikantane vil unngå dei verste vinterproblema frå og med neste sesong. Likevel vil det framleis stå noko arbeid att, og offisiell opning av anlegget blir utpå sommaren 1983. Anlegget vil komme på nær 30 mill. kroner.

**Rv. 562 Kleppetø—Davanger.** Her vert om lag 2 km ny veg opna til sommarferien. Vegen er lagt utanom bustadområde, medan gamlevegen skal nyttast til lokalveg og for mjuke trafikantar.

**Rv. 561 Solsvik—Misje.** Entreprenørarbeidet på sjølve brua vil vere avslutta i slutten av september, men brua vert truleg berre open for gangtrafikk og for vegvesenets anleggstrafikk når arbeidet på vegen vidare over Misje er kome i gang. Arbeidet på neste bru, Svelgen bru vil ta til våren 1983.

### **Større arbeid som er i gang:**

**Rv. 7 Fosslı—Sæbø.** Arbeidet med ny Måbø bru nedanfor den gamle tok til hausten 1981. Her er ein og i gang med ny tunnel frå den nye og opp mot den gamle brua. Tunnelen vert 530 m lang, og anlegget er totalt på 1.8 km. Når dette anlegget er ferdig i 1984 vil det berre stå snaut 2 km att av den gamle vegen gjennom Måbodalen.

**Rv. 7 Vallavik—Granvin.** Boringa går føre seg på ein stoff frå Vallavik-sida. Tunnelmannskapa er no kome eit par kilometer inn i tunnelen, som med tida skal bli rundt 7 km lang. Totale kostnader er rekna til vel 120 mill. kroner.

**E 68 Evanger—Bulken.** Vi er no godt i gang med første del av parsellen, Bulken—Geitle, der vi tok til i august i fjor. Kostnadene er kalkulert til 65 mill. (78-) kroner for veg mellom Bulken og Ev-



*Murarbeid, her på Straumevegen. (Foto: VA).*

anger. Byggjetid vil bli 5—6 år. Dette er første delen av storanlegget Bulken—Dale.

**Rv. 13/552 Eikelandssosen.** Omlagginga av vegen kom i gang i haust, og arbeidet, inkludert ny bru, er venta å ville ta vel to år til. Kostnadene ligg på om lag 10 mill. kroner.

**Rv. 555 Tunnel under Nygårdshøyden.** Vegvesenet har sidan tidleg på hausten arbeidd med utstrossing av tunnelen under Nygårdshøyden i Bergen sentrum. Dette arbeidet vil vere avslutta nærare sommaren, då entreprenørar skal ta over det som vidare skal gjerast. Tunnelen skal føre busstrafikk frå Olav Kyrresgate til Puddefjordsbroen og blanda trafikk frå brua og inn til Christiesgate. Anlegget vert drive i samarbeid med Bergen kommune og Sivilforsvaret.

**Rv. 14 Eidsvåg—Øvre Ervik.** Sprenginga på dei to tunnelane gjennom Selvikåsen tok til omkring nyttår. Den eine tunnelen får to felt for vanleg trafikk i begge retningar, den andre eit felt for



kollektivtrafikk mot sentrum. Sprengingsarbeidet vil ta omkring to månader. Anlegget, som er kalkulert til ca. 23 mill. (78-)kroner, skal etter planen stå ferdig mot slutten av 1983.

**Rv. 556** Straumevegen. Utbetringsarbeid er i gang, og vegen vil vere ferdig ved Kråkenes og ved Fagernes i år. Arbeidet vidare er avhengig av løyvingstakten.

**E 68** Fjøsanger—Hop. Det var gjennomslag i Trolldhaugtunnelen i oktober, og ein arbeider no med å utvide krysset på Hopsbrua og fylle masser for den såkalla «Sjølinja». Sprengingsarbeidet i tunnelane er avslutta, og ein gjer i desse dagar ferdig portalane der Trolldhaugvegen skal førast over tunnelmunningane. Parsellen skal etter planen vere ferdig sommaren 1983.

**Rv. 564** Salhusvegen. Arbeidet med utbetring tok til ved Nordgard i sommar og vil i første omgang gå fram til Støbotn. I samband med dette blir det og bygd gangveg. Ut over dette vil det bli gjort utbetringsarbeid på dei mest kritiske plassane langs vegen frå Nyborg og innover.

### Fylkesveggar:

Kallestadsundet bru. Riggingsarbeid og ein del forarbeid vart utført i fjor haust, og arbeidet på sjølve brua tok til like over nyttår. Brua vil knyte den nordaustlege delen av Osterøy til fastlandet. Det skal vidare byggjast veg fram til Gammersvik, slik at ferjesambandet mellom Stamnes og Vikanes vert korta inn. Kostnad for bruprosjektet vert om lag 23 mill. kroner.

### Trafikksikring:

**Rv. 13** Rosendal sentrum. Trafikksikringsarbeid, gang- og sykkelveg. Etter planen vil arbeidet komme i gang til hausten. Det er kostnadsrekna til ca. 3.4 mill. kroner.

**E 68** — Rundt nyttår tok vegvesenet fatt på ny gang- og sykkelveg langs Strandavegen frå Voss sentrum til Lunderosen.

— Frampå våren kjem arbeidet vidare i gang med ny gang- og sykkelveg frå Lunderosen til Skulestadmo.

— Gatebruksplanen på Voss vert fullført i år. Det står no ein del arbeid att i Vangsgata.

**Rv. 14** Frå Rogaland grense vert det bygd 1.4 km gang- og sykkelveg langsmed rv. 14. Arbeidet er ferdig til sommaren.

— Langs rv. 14 skal det vidare byggjast gang- og sykkelveg i Vallaheiane.

— Eit større gang- og sykkelvegprosjekt er og på trappene i Birkelundsbakken, der vegen samstundes skal utvidast frå toppen og ned til krysset ved stavkyrkja.

— Arbeidet kom i vinter i gang på ein del av gangvegen som skal byggjast mellom Nyborg og Vågsbotn.

**E 68** — I Norheimsund skal det frå hausten byggjast gang- og sykkelveg ved Hanskefabrikken, og gang- og sykkelvegen langs Steinsdalen skal fullførast.

— Gang- og sykkelveg og kryssregulering er i gang ved krysset Storetveitvegen/Fantoftvegen, og same type arbeid vert påbegynt lenger inne, ved Wergeland, seinare på året.

**Rv. 556** Birkelandskrysset. Arbeidet med kryssregulering og gangveg kjem i gang utpå våren.

**Rv 562** Arbeidet på gangveg mellom Kleppstø og Myrane kjem i gang etter sommaren.

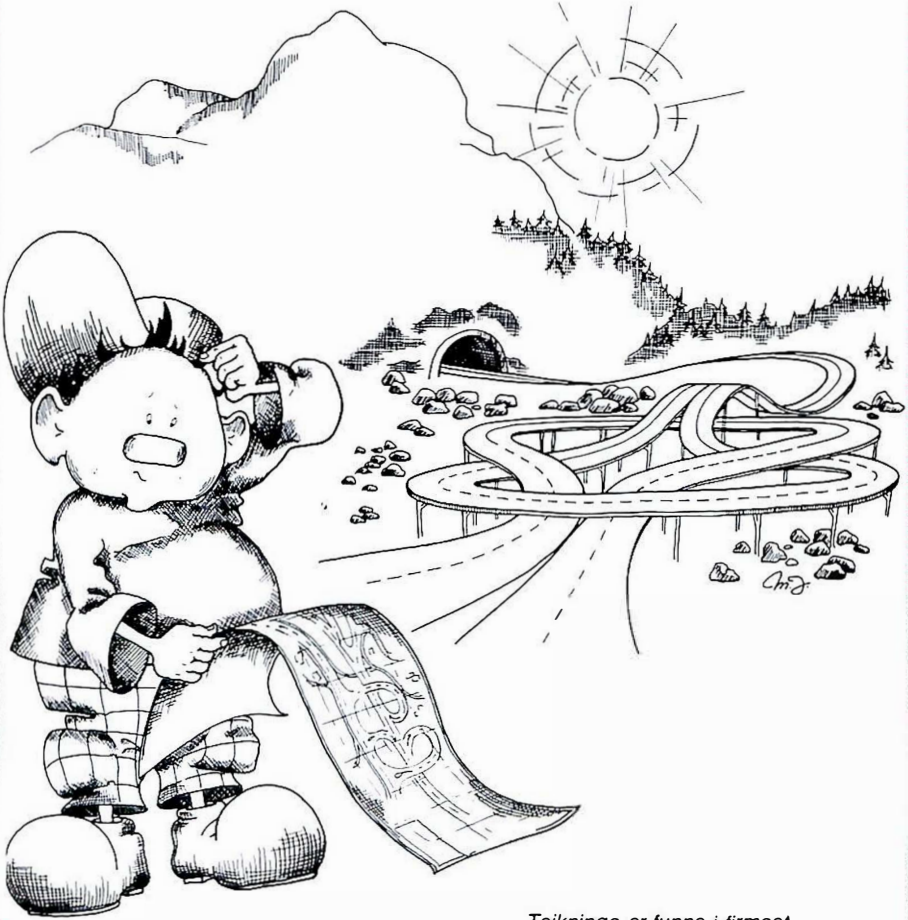
Ei rekkje andre, mindre trafikksikringsprosjekt vil og bli utført gjennom året, utan at alt kan reknast opp her.

### 10 tonns programmet

På ei rekkje strekningar rundt om i fyl-

*Forts. side 16*

# Kva no?



Noko må ha gått gale ein stad...

Vi skal korkje nemne ordet «innfartsåre» eller «lang tunnel» eller andre med meir eller mindre skjulte hint til ulike kantar.

Teikninga er funne i firmaet Sentertrykk sin kalender for 1982, og vi tykkjer den er så artig at den fortener plass her i «Veg i Vest». (Det står ikkje i kalenderen om det er vegvesenet eller ein entreprenør som har stått for byggverket.)

# Vegvedlikehaldet — vår buffert mot omverda?

«Veg i Vest» vil i tida frametter presentere vedlikehaldsomsråda. Vi tek i dette nummer til med område 1 — Nordhordland

For nokre år sidan presenterte «Veg i Vest» dei ulike avdelingane ved vegkontoret. Sidan har vi i redaksjonsrådet vore samde om at dette måtte vere mogleg å få til når det galdt fleire av arbeidsområda innan vegvesenet. Vi har gjenom åra vore innom ein del av anlegga våre, noko vi sjølvsagt vil halde fram med, men kva som skjer på vedlikehaldssektoren sånn til dagleg, kjem ikkje så ofte «på trøkk».

Vi har difor vald å følgje vedlikehaldsomsråda i tida framover, presentere nokre av dei som jobbar i dei ulike områda og trekkje fram litt av det dei strever med gjennom året. Det vil sjølvsagt vere ulikt, alt etter kva for årstid vi er i, og vi har ikkje planar om å ramse opp alt det vedlikehaldsfolka skal ha som si oppgåve, men sjå på noko av det som knyter seg til årstida og til området spesielt. Det vil heller ikkje vere mogleg å få med bilete av *alle* tilsette i eit område, då det geografisk kan vere lang avstand mellom kvart lag og difor eit spørsmål om tid og kapasitet til å nå fram til alle.

Vi har teke til med vedlikehaldsomsråda nummer 1, Nordhordland, og vil mest sannsynleg følgje talrekka til endes, dersom ikkje spesielle høve gjer det naturleg å endre opplegget.

Med fire nummer av «Veg i Vest» i året, tek det lang tid før vi har vore innom alle vedlikehaldsomsråda, og mykje

kan skje innan vi er ferdige. Vi vil sjølvsagt freiste å snappe opp og kan hende drøfte aktuelle tema innanfor vedlikehaldet, eventuelt endringar og resultat av endringar i den grad dei skjer i denne tida.

## Like langt som Oslo-Bergen

Nordhordland vedlikehaldsomsråde dekkjer i alt 6 kommunar, Meland, Radøy, Lindås, Austrheim, Masfjorden og Fedje. Den totale vegstrekninga i området, både riks- og fylkesveggar, tilsvarar strekninga Oslo — Bergen.

Til å ta seg av dette har vegmeister Tom Haugland med seg to oppsynsmenn, Kåre Hole og Odd Gjelsvik og eit mann-



Oppsynet i område 1 samla utanfor kontordøra. Frå venstre oppsynsmann Kåre Hole, vegmeister Tom Haugland og oppsynsmann Odd Gjelsvik. (Foto: Røa).

skap som er sett saman slik: 2 på Holsnøy, 5 i Lindås, 2 i Austrheim, 2 i Radøy og 2 i Masfjorden. I tillegg kjem ein traktorfører på Radøy og ein i Masfjorden. Dessutan har området tre maskinkøyrarar og to mann som går på maling om sommaren og skilting om vinteren, og som elles tek seg av driftstiltak. Haugland strekar under at alle desse jobber over fleire stader og oppgåvene vert organiserte etter behov.

Vegoppsynet held til på Gjervik vegstasjon i Knarvik, saman med folk frå maskin og anlegg. Kontorplassen er liten, men ein kan no sjå fram til at kontorfløyen skal utvidast i år.

### Publikumskontakt

— Dette fungerer som vegkontor for området her, og det går mykje tid til å gje svar og rettleiing til publikum, både i og etter arbeidstida, fortel Tom Haugland. Stort sett er det problem med trafikkavviklinga, eller med glatte vegar, brøyting eller småras folk vil gjere vedlikehaldsfolka merksame på. — Men i tillegg til det er avkjørsler eit sentralt emne i tilhøvet til publikum. I slike utbyggingsområde som her, er behovet for nye eller betre avkjørsler stort. Det ser ut til at presset er flytta ut frå byen og over i slike tettstadsområde som Knarvik, og det gjeld særleg på fylkesvegane. Denne utviklinga skal det sjølv sagt vere ei viss styring med, og her står vegmeisterkontoret sentralt. Vi skal ha kontakt med publikum, syne dei kva som skal gjerast og seinare sjå til at det er gjort. Det er også vi som får jobben med å stengje avkjørsla dersom den ikkje er utført etter instruksjonen. Men dette er jo berre den praktiske delen av arbeidet, peikar Haugland på. — Det som er eit problem er at dei fleste forstår at trafikkisikringstiltak er naudsynte, men berre når dei skjer hos naboen. Det syner seg ofte at det er lettare å stille krav til det offentlege enn



*Formann Nils Hagesæther, Lindås, som saman med karane sine var i arbeid i Bjørsvik-svingane då «Veg i Vest» var på vitjing.*

til seg sjølv. Diskusjonar omkring dette temaet tek for mykje tid, er svært lite produktivt og går ut over anna arbeid, tykkjer Haugland.

### Ønskjer planar

— Vi burde komme fram til eit betre system. Avkjørsleplanar må til, slik at opplegget er klart og vi veit kva vi skal gjere når søknaden kjem. Det ville lette arbeidet i vedlikehaldsområda kolossalt, meiner vegmeisteren i Nordhordland.

— Vi har mange vanskelege avkjørslar her i distriktet. Problemet er at kvar vil ha si eiga avkjørsle og helst ikkje dele med naboen. Diverre hender det og at vi kjem inn i nabokrangel der vegvesenet ofte blir skove fram og må ta støyten. Det hender vi må leggje slike saker til sides, for det er neppe vegvesenet som er rette instans til å løyse slike saker.

### Problem i vinter

Nå er Nordhordland eit nokså «blanda» område, med både kystparti,

øyar og meir innlandsområde, og «Veg i Vest» spurde kva for daglege oppgåver vedlikehaldet har under slike tilhøve.

— Største problemet vårt i år har vore ising i tunnelane, fortel Haugland. — I dei nye tunnelane er det mykje vatn og dette førte til mykje is. I den lange og strenge kuldeperioden i år greidde vi ikkje å halde tunnelane slik dei burde vere. I Eikefet-tunnelen gjekk det så langt — på utruleg stutt tid — at der berre var ein kjørebane att, og vi måtte kjøre isen ut med hjullastar. Berre i desember gjekk det over 1000 arbeidstimar på tunnelane.

### Betre vegsamband

I den seinare tida har vi fått vegsamband til dei indre delane av fylket, og vi får i april Haglesundet bru og dermed kjøreveg til Holsnøy. Framleis har vi likevel i alt 11 ferjemarkar der det stadig skjer noko, og der det er naturleg at vegvesenet hjelper til når det er naudsynt, seier Haugland. — Og når det gjeld ferjekaien på Knarvik må vi nesten alltid være «stand by», for der går heile den store trafikkmengda over *ein* ferjelem, og det oppstår lett kaotiske tilstandar om noko skjer.



Nils Hagesæther og Albert Jordal i arbeid for å lage møteplass i Bjørsviksvingane.

### Tek meteorologien til hjelp

Det som elles kjenneteiknar området er gamalt vegnett med mykje stigning, slik at strøing ofte er naudsynt for å få trafikken fram. — Vi har 10-12 bakkar vi saltar i når vi veit det blir glatt. Det gjeld å høyre på vermeldinga og planleggje visse tiltak, ikkje minst framfor helga, slik at det ikkje vert for mykje telefonar om natta for den som har vakt. Hos oss er det vi tre i oppsynet som deler helgevaktene, og det gjeld sjølvsgt å gjere det så rasjonelt som mogleg, seier Haugland.

— I indre strok av Nordhordland, som i Romarshemsdalen, er ikkje snøproblema verre enn at vi held det verste unna med ein høvel. Om våren veit vi at det kjem nokre ras, men elles er trafikken ikkje så stor denne vegen om vinteren dersom ikkje veret er bra. Då vel folk å ta ferje i staden.

— I år har jo tilhøva vore bra, med mykje kaldt og stabilt ver, men det tyder igjen at det er ein del produktivt arbeid vi ikkje får utført, fortel Haugland vidare. — Difor har vi no driftstiltak i gang tre stader, i Masfjorden, Lindås og på Holsnøy. Vi har også eit rekkverkslag i arbeid, og vi vonar å komme i gang på riksveg 565 ved Storheimstø.



Bjarne Heggernes strør salt i borehola. Heggernes er eldstemann av vedlikehaldsfolka i Nordhordland og går av til sommaren.



*Slik møter publikum vegstasjonen i Gjervik, sett frå riksvegen, medan det er i det vesle tilbygget på sørsida ein m.a. finn vedlikehaldsoppsynet og anleggsoppsynet på staden. Resten vert disponert av maskinsentralen. (Foto: K. Hole).*

### For store ambisjonar?

— Men det er jo om våren det blir hektisk i vedlikehaldsområda, for då skal *alt* gjerast — her som andre stader, held vegmeistaren fram. — Då tek knivinga om utstyr og ressursar til. No for tida er det elles verst om pengane. Eg trur vi har for store ambisjonar — vi ser ei mengd ting som må gjerast, men som regel får vi for lite pengar og det blir overskridingar av det. Behovet er langt større enn midlane rekk.

— Men totalt har vedlikehaldet fått meir pengar dei siste åra?

— Det er ikkje meir enn det som går i prisstigning, t.d. på olje. Dessutan blir behova større og fleire for kvart år på grunn av auka trafikk.

— Kva meiner du då om den nye bemanningsplanen?

— Det er klart at vi må drøfte behovet for menneskap i vedlikehaldsområda, men eg trur vi har teke til i feil ende. Først må ein komme fram til kva vi skal gjere og ikkje gjere, og så får ein justere menneskapet etter det.

Men det beste som har skjedd her dei siste åra når det gjeld tiltak for rasjonell og effektiv drift, er det nye VHF-sam-

bandet vi har fått. No kan vi raskt omdefinere folk om noko skulle skje, og vi kan betre utnytte dei ressursane vi har.

### Saknar informasjon

Haugland saknar også betre informasjon til vegmeistrane i mange høve. Det gjeld m.a. «Aksjon Skoleveg», der vegmeistrane har fått vite for lite, og det gjeld generelt kontakten med planavdelinga med omsyn til trafikksikringstiltak.

— Eit anna generelt problem er omklassifisering av vegar, peikar vegmeister Haugland på. — Det går altfor seint og har vore for lågt prioritert. Dette gjev oss i vedlikehaldsområda mangedobla arbeid, t.d. når det gjeld vintervedlikehaldet. Dette arbeidet skulle i mange tilfelle ikkje ha vore vårt ansvar lenger.

— Vi treng og ein generell diskusjon omkring feristar og kva vi skal gjere med dei, meiner Haugland.

— Kan dette tyde på at vedlikehaldsfolk ikkje har vore flinke nok til å «syngje ut»?

— Generelt har vi vel gått for stille i dørene, men slik eg har sett det, har oppgåva vår vore å gjere jobben, ikkje å diskutere han.

## VI SAKSAR FRÅ LOKALAVISER:

*Mange meiningar om vegkontoret og trafikksikringsarbeid:*

### Brev til Bygdebladet **GANGBRUA I NORHEIMSUND**

*Det er få bygder som har fått så store investeringar i vegsektoren som Norheimsund. Det gjeld så vel ny Straumbru, sykkelvei langs Steinsdalen, fortau og orden på trafikken i sentrum, og no før jul, gangbru ved Nordtorp.*

*Men då har det vel oppstått ei viss takknemlegheit mot Vegkontoret for alt dette? Nei merkeleg nok har det ikkje det. Snarare tvert i mot. Både på folke-munne og i lokalaviser, har det oppstått ein viss kritikk mot denne store «jule-gave» 1981.*

*Derfor får ein kvan andre få lov til å rette ein t. kk til Hordaland Vegkontor for god planlysing, og godt utført arbeid. For det er det verkeleg, i eit elles trengt område.*

*Gangbrua har elles den store fordel, at den er utan trappetrinn, og kan dermed brukast av dei som t.d. har barnevogn med. I det heile er, og blir det ei god ordning for dei som skal til og frå*

*områda både på Norheim, Sundsvik og elles.*

*Av og til kan ein lure på om der er kontakt mellom folk flest og dei styrande i området. Dei styrande har gjort det dei kunne, og fått Vegkontoret til å utføre og betale arbeidet. Skal det brukast kritikk, får den gå på lokalplan, og ikkje på fylkesplan. Til å bruke så klare ord, kan vera som å tråkka i eit kvefsebol. Men det får våge seg.*

*Til slutt vil eg faktisk få rette ein ekstra takk til Vegkontoret for at dei ikkje berre investerer for bilen. Men også for born og dei «mjuke trafikkantar».*

*Takk for julegåva 1981. Og godt nyttår til Vegkontoret, — til gåande og køyrande trafikkantar, og til lokalområdet i Norheimsund.*

30.12.81

**O. Teigland**

(Hardanger Bygdeblad 5/1-82)

### **«Buffert» mot omverda?**

På vår side har vi store fordelar av lokalkjennskap, av å vere godt kjende på vegane og vite kven som bur i nærleiken og kan vere til nytte om noko skulle skje. Det å ha kontaktar på lokalplanet betyr alt i vegvedlikehaldet, slår Haugland fast. — Men det er ikkje tvil om at vi har svært mykje bra folk i arbeid, folk som er interesserte i jobben og ser det som sitt mål å gjera ein skikkeleg jobb — utan desse ville vi ikkje komme langt. Men jamen får dei også ofte all skuld og kjeft for alt «gale» som vegvesenet har gjort,

av di det er dei som har arbeidsplassen sin der folk kjører.

Kjeft får vi også på oppsynskontoret. Det blir ein vane det også, og vi lærer oss til å unngå det mest usaklege. Det er likevel ikkje særleg hyggeleg når vi har gjort vårt beste for å utføre ein god jobb.

Det som likevel alltid vil kunne hjelpe oss, er om vi får klare og riktige informasjonar frå vegkontoret, slik at vi er samde om kva for politikk vi skal føre og korleis vi skal svare, sluttar Haugland av.

**Røa.**

**Om frå ordføraren i Kvam kommune kom like etter følgjande brev:**

**Hr. Vegsjefen i Hordaland,  
Hordaland Vegkontor,  
C. Sundts gate 64,  
5000 BERGEN.**

**Gangbru over E68/7 på Norheim m/gange/sykkelveg, og opprusting av vegen i Kvam.**

I høve opning av gangbrua, og overtak til kommunalt vedlikehald frå 22.12.1981, vil Kvam herad få nytta høvet til å takka hr. Vegsjefen og hans medarbeidarar for framifrå utført arbeid og innsats frå veg-stellet si side.

Utført arbeid er eit langt og trygt steg på vegen mot dei opprustings- og sikringstiltak som Kvam ynskjer og har bedt om lenge.

Det er heradet sitt inntrykk at folk flest er glad for det arbeidet som er gjort. Og vi reknar med at dei aller fleste etter kvart vil slutta seg til det synet.

Heradet takkar for godt samarbeid og ynskjer hr. Vegsjefen og hans medarbeidarar eit riktig godt nyttår.

*Helsing  
Guttorm Skeie  
ordfører*

## ☆ Nordre innfartsåre...

*Forts. fra side 9*

ket er no forsterkingsarbeid i gang i samband med 10 tonns programmet for Hordaland Vegkontor. Mellom dei viktigaste prosjekta kan vi nemne E 76 mellom Fjæra og Rogaland grense, der i alt 8 bruer skal byggjast om til å tole 10 t akseltrykk. Arbeidet tok til i fjor haust og vil vare ved ut dette året.

Hildal bru på rv. 47 ved Odda vert ferdig ombygd til ferien. Her vert og delar av vegen lagt om.

Fyksesund bru vil verte ferdig ombygd fram mot sommaren, og vegen over

## New Grow

No lyt vel lensmann  
Waage arrestera  
billstane som prøver å parkera  
på plassar som dei tidlegare gjorde,  
i fylgje direktiv frå Vegkontoret.

På Norheim vert det bygt  
på harde livet  
eit kunstverk av dei nonfigurative.  
Når mjuke skal beskyttast imot harde  
er Martinsen sitt motto:  
«Fanden spare!»

Ved Soldalen, der vegen går til Ølve,  
lyt folk fremdeles lita på seg sjølve.  
For der er det ikkje laga noko skilje,  
og går det gale er det Hørens vilje.

Og når du no kjem skrivlande på isen  
er turen garantert av ekspertisen.  
Kva seier du — er planane stupide?  
So hugsa på at «Vi ælone vide».  
**O.H.M.**

(Hordaland Folkeblad 4/12-81.)

(Vi gjer merksam på at «Grow» er ei svært fri omsetjing av namnet Grova i Norheimsund sentrum)

Kvamskogen skal og forsterkast til å tole 10 t akseltrykk.

På E 68 mellom Jøsandal og Fjæra skal murar og drenering utbetrast i samband med 10 tonns programmet.

## ☆ Sterke reaksjonar...

*Forts. fra side 5*

største arbeidsgjevar i mange småkommunar i Hordaland og er med det med på å halde busetnaden oppe og stø distriktspolitikken.

**Talet på tilsette kraftig ned til no**

— Det spørsmålet vi no står att med,



# Vi søker om tilbygg til nybygget

*Det nye administrasjonsbygget vil ikkje gje gode nok arbeidstilhøve*

Hordaland Vegkontor har for kort tid sidan sendt søknad til Vegdirektoratet om å føre opp eit tilbygg til det nye administrasjonsbygget som no vert oppført i Fyllingsdalen. Årsaka til dette er, som svært mange vil kjenne til, at bygget vert for lite til å gi skikkelege arbeidstilhøve.

Framlegget går ut på eit tilbygg i nordre enden av hovudbygget. Det vil bestå av 22 brakke-einingar, sett saman i to etasjar. Tilbygget vil få relativt store kontor, kvart på om lag 14 rutemeter. Med dette ser det ut til at alle får ein brukbar arbeidsplass, og vi vil og få den naudsynte plassen til bedriftslege, helse-

søster, som vi har fått pålegg om frå Arbeidstilsynet, og til sekretær for Fylkestrafikksikringsutvalget.

Frå leiinga si side er det vurdert slik at om dette tilbygget ikkje kan finansierast over byggjekostnadene, vil det bli naudsynt å ta det over maskininnkjøpsbudsjettet. Då må det eventuelt betalast leige til maskinsentralen, slik det er vanleg for anna utstyr som avdelingane leige gjennom maskinsentralen.

Førebels (i byrjinga av februar) er det enno ikkje kome nokon reaksjon på søknaden vår.

Det er elles laga eit framlegg til romplassering, der også tilbygget er teke

er når reduksjonen skal komme og kor? Skal dei som vert råka få nytt arbeid? Og kva slags arbeid?

Faktum er at vi har hatt reell nedgang i talet på tilsette og innleigd arbeidskraft i vegvesenet i Hordaland dei siste åra. Berre frå 1979 til 1981 har vi hatt ein nedgang på rundt 135 blant våre eigne arbeidstakarar — og samstundes har vegvesenet hatt pålegg om å ta inn folk i sysselsettingsarbeid, peikar Aga på. — Kor langt skal vi eigentleg gå no? Vi reagerer på at statsråden, som er vår hovudansvarlege arbeidsgjevar, bevisst

skaper ein så utrygg arbeidssituasjon for oss.

## **Trygg arbeidsplass**

— Eg har fått sterke reaksjonar frå fleire av våre tilsette som føler seg skremde over utspelet frå samferdsleministeren, og samtlege reaksjonar går på dette å ha ein trygg arbeidsplass og på dette med distriktpolitiske omsyn. Reaksjonane har vore så sterke at ein ikkje kan sjå bort frå at det frå arbeidstakar-sida kan kome krav om å gå til aksjonar, fortel hovudtillitsmannen til slutt.

med. Oversikt over dette kan ein få ved å ta ein tur i tredje etasje i C. Sundts gate 64, der alt er slått opp på veggen.

Framlegget syner i grove trekk korleis det er naturleg å tenkje seg at plasse- ringa kan bli, utan at dette er endeleg fastsett no.

Organisasjonane ved vegkontoret stør framlegget om tilbygget og har gjeve føl- gjande utsegn til saka:

«Organisasjonsrepresentantene ser det som svært viktig å få samlet alle tilsatte under ett tak ved flytting til ny- bygget i Fyllingsdalen. I hovedbygget er det ikke plass til alle.

Den forelagte plan for oppstilling av brakker i forlengelsen av bygget mot nord, synes fornuftig. Det er en betin-

gelse at brakkenes kobles sammen med bygget med overbygget korridor.

Brakkenes bør oppstilles i to plan med direkte forbindelse fra hovedbygget til bygget plan i tilbygget.

Arbeidsmiljøforholdene i tilbygget må være av samme standard som i hoved- bygget, så langt dette er mulig. Det må etableres et forsvarlig ventilasjonsopp- legg, samt at lys, varme og støyforhold må være i tråd med forskriftene.

Tillitsmennene ser svært positivt på forslaget om tilbygg på nybygget. Slik forslaget foreligger vil de ansatte som får sine arbeidsplasser i tilbygget, føle seg integrert med de ansatte i hovedbygget. De vil kunne nytte de fellesfunksjoner som finnes i bygget uten å måtte gå ut av bygget.»

## SISTE:

# Mot ny løysing for braketilbygget

*Det første framlegget om braketilbygg ved det nye administrasjonsbygget vårt i Fyllingsdalen vart diverre ikkje godteke av Vegdirektoratet, av reint formelle årsaker. Mellom anna galdt innvendingane den måten ein hadde vona å finansiere braketilbygget på.*

*Sidan har det vore arbeidd vidare med desse planane, og no ser det ut til at vi har kome fram til ei akseptabel løysing for alle partar, fortel administrasjonssjef Aaland til «Veg i Vest». — Det vil vere føremålstenleg å flytte distriktslaboratoriet nær hovudbygget — dette er eit problem vi har vore merksame på ei tid, og no ser eit høve til å løyse. Dermed vil distriktslaboratoriet og administrasjonen av det oppta store delar av tilbygget etter det nye opplegget. Vidare vil vi plassere hovudtillitsmann, hovudverneombod og riks- revisjon her og ein del driftsstillingar som er nært knytta til kontorsida.*

*Økonomisk sett er dette mogleg å få til over driftsbudsjettet, gjennom maskinavdelinga, på same vilkår som andre brakkeleirar vert finansiert.*

*I høve til dei tidlegare planane må tilbygget utvidast med 7 einingar, og arkitekten er (i slutten av februar) i gang med planløysinga.*

*Godt nytt er det også at vi likevel har fått lov til å investere i ny telefonsen- tral med direkte innval, noko som ikkje kom på tale før. Sentralbordet er alt bestilt, fortel Aaland, som strekar under at vi no får eit sentralbord som kan byggjast ut slik at det skulle rekke i mange, mange år framover.*

## Barnehageprosjektet — realitet frå 1983?

Mange har hevda at det ville vere ein føremun om det vart oppretta ein barnehage i tilknytning til det nye bygget vårt i Fyllingsdalen. Barnehagesituasjonen i Bergen er, som dei fleste veit, svært vanskeleg, og for vegkontoret som arbeidsplass vil det nok vere eit pluss å kunne tilby barnehageplass attåt. Tilsvarende tiltak har vore drøfta før, utan at ein vann fram, fortel Arvid Nilssen, som er ein av dei som har gått i spissen for eit slikt tiltak. Interessen for å få i gang barnehage vart lodda i vinter, og i alt 74 melde seg, dels ut frå eige behov, dels av di dei støtta ein slik tanke.

10. februar i år vart det arrangert eit orienteringsmøte på vegkontoret, der barnehagekonsulent Gerd Wicklund-Hansen frå fylket og førstesekretær A. Brown frå Bergen kommune informerte om støtteordninga, utforming av barnehagar, plassering, utstyr o.a. Bjørn Langedal synte og kor ein hadde tenkt å plassere barnehagen.

— Vi vonar, dersom dette går i orden, å få godkjenning innan 1982, slik at vi kan starte frå 1983, seier Arvid Nilssen. — Dette avhenger av behovet, som vi no

må lodde heilt konkret. Vi har også fått eit tilbod om å nytte ein del utrangerte brakker som vi kan få overta for ein symbolsk pris. Det verka jo svært lovande, men så viste det seg at takhøgda er 10 cm for låg til at Arbeidstilsynet kan godta dei! Dette må vi undersøkje nærare. Det er ille om vi må la ein slik sjanse gå frå oss!

På møtet vart det sett ned ein komité som skal arbeide vidare med saka. Komiteen er sett saman av Gro Elin Grønland, Svein Hoff, Arne Eltvik, Sidsel Eltvik og ein frå Biltilsynet, som vert teke ut seinare.

Komiteen skal først avklare tilhøvet med brakkene, deretter skissere opp eit opplegg og så få dei to representantane frå fylket og kommunen med på synfaring på tomta. Det er nemleg slik at Bergen kommune må godkjenne barnehagen for at staten skal gje støtte — det er visse krav som må fyllast.

Komiteen må også arbeide med å få folk til å stå for drifta, foreldrelag etc.

Barnehagen vil etter alt å dømme bli for barn frå 3 til 7 år, og skal eventuelt liggje på sørvestsida av hovudbyggjet, i fine omgivnader.



# Brakkeleiren på Hop tatt i bruk

*Gjev og overnatting for vegvesen-folk på  
tenestereise i Bergens-området*

Etter at det i fleire år har vore leita etter høveleg tomt for ny brakkeleir i Bergensområdet er den nye leiren no endelig tatt i bruk.

Leiren ligg på Hop i Fana, innanfor området for det framtidige motorvegkrysset der. Etter den utbyggingstakten det er lagt opp til for anlegget pr. i dag, vil

det gå nærare ti år før dette området vil bli tatt i bruk til vegformål, slik at leiren skulle kunne stå trygt i denne perioden.

Leiren vart tatt i bruk mandag 26. januar i år. Endeleg vedtak om å byggje leiren på Hop vart gjort kring sommarferien i fjor, og byggjearbeidet tok til i første del av november, då godkjend



*Den nye brakkeleiren på Hop*

byggjemelding låg føre. Etter framdriftsplanen skulle leiren ha vore klar for innflytting til jul, men pga. den strenge kulda i desember vart ein noko forseinka. Ein annan grunn til forseinkinga var og at vi blei pålagde å byggje eit svært omfattande reinseanlegg for avløpsvatnet frå leiren pga. naboskapet til Nordåsvatnet.

Den nye leiren er av svært høg standard og stettar fullt ut dei krav som vert stilt til ein slik leir i dag. Mesteparten av leiren er bygd opp av nye brakke-einingar. Nytt i denne leiren i høve til tidlegare er m.a. at det no er montert toalettrom med wc, dusj og vask for kvart femte soverom. Tidlegare var som kjent toalettromma samla i eine enden av soveromsgangen, noko som førte til mykje trakk i gangane. I leiren er det elles montert trimrom og badstu. Opphaldsromma er og mykje utvida samanlikna med eldre leirar. I samband med det romslege kjøkenet, som er utstyrt med alle tekniske hjelpemiddel, er det eit stort kjølerom for matvarer.

Leiren har ein kapasitet på 29 rom pluss 4 rom for kjøkenpersonalet. I tillegg er det planen å nytte eit par hus som vegvesenet har ekspropriert i samband med vegskjønnnet, til hybelhus. Samla disponerer vegvesenet difor ca. 40 rom i og nær den nye leiren.

Kostnadene med rigging og drift av ein slik leir er store og han må difor utnyttast maksimalt. Alle tilsette i vegvesenet som skal bu i Bergens-området i kortare eller lengre tid for vegvesenet si rekning skal såleis kontakte kontorassistent Reidun Sårheim ved anleggskontoret i Eidsvåg, tlf. 25 59 08 eller 25 59 09. Ho koordinerer all innkvartering av vegvesentilsette i Bergens-området. Ho vil til kvar tid ha oversikt over belegget i leiren og eventuelt tilvise annan innkvartering dersom leiren er full.

OTTAR MIDTKANDAL



*Første middagsøkt i nytt kjøken! Frå v. Astrid Hodne, Unni Kaines og Aslaug Sletten*

*Flyttesjau på Festtangen. Steinar Drøsdaal (frå v.), Ingvald Sandnes og Klaus Nordli syter for å få med alt naudsynt utstyr frå den gamle innkvarteringsstaden i Arna. (Foto: OM)*



# Bare EDB kan redde biltilsynet i Bergen fra sammenbrudd

*Enormt arbeidspress har i lengre tid gitt vanskelige arbeidsforhold — nybygget vil neppe gjøre det lettere*

**En ting er sikkert:** Etter at det kom melding om at alle de fire stillingene som biltilsynet hadde håpet på i 1982 var strøket, finnes det bare en måte å løse biltilsynets problemer på, nemlig ved hjelp av EDB. Det er nylig lagt fram et forprosjekt for anskaffelse av EDB-utstyr ved Hordaland Vegkontor, og her er det biltilsynet man har tenkt på. Begrunnelsen skulle være nokså klar:

«Arbeidssituasjonen ved kontorseksjonen ved biltilsynet i Bergen er prekær. Sykefraværet ved stasjonen er unormalt høyt, og deler av fraværet kan klart føres tilbake til arbeidssituasjonen. Uten snarlige lettelser i arbeidsbelastningen for kontorpersonalet vil arbeidet ved stasjonen bryte sammen».

## **Voldsomt arbeidspress**

Det skulle være klare ord for pengene, men hva er egentlig årsaken til denne vanskelige situasjonen? «Veg i Vest» har spurt stasjonssjef Kjell Hasselgren:

— Det største problemet er et voldsomt stort arbeidspress, vanligvis ujevnt fordelt ut over året. Perioden fra mars til august er desidert toppsesong når det gjelder registrering av kjøretøy. Nå om vinteren registreres ca. 100 kjøretøy pr. dag, mens vi i sesongen kommer opp i ca. 200 — med samme arbeidsstyrke!

Når det gjelder førerkortavdelingen, så har fase 2-opplegget gitt oss en kolossal merbelastning, forteller Hasselgren videre. Det utstedes om lag 2500 til 3000 nye førerkort pr. kvartal, tidligere hadde vi omtrent like mange fornyelser av førerkortet. I fjerde kvartal 1981 var vi imid-

lertid oppe i hele 4700 fornyelser. Det var da fase 2 slo ut for fullt. Fremdeles er det samme antall mennesker som skal besøke dette, seks i hel og en i halv stilling.

De største vanskene ligger likevel innenfor kontorseksjonen. Her er man prisgitt publikum, arbeidsmengden og -kapasiteten til de to andre seksjonene. Seksjonen har 30 ansatte, fordelt på 25 3/4 stillinger. Stasjonen i Bergen har i alle år vært klart underbemannet, sett i forhold til arbeidsmengden. Sammenliknet med Oslo, brukes her 40 prosent av arbeidskraften på tilsvarende arbeidsmengde, har Vegdirektoratet opplyst. Kontorseksjonen tar seg årlig av ca. 37.000 registreringer og utsteder ca. 22.500 førerkort. Årlig behandles også ca. 10.500 avskiltningsbegjæringer her.



Stasjonssjef Kjell Hasselgren.

(Foto: Røa)

— Tallene forteller likevel ikke hvor mye arbeid som ligger bak hver enkelt operasjon, påpeker Hasselgren.

— Vi har for eksempel inntrykk av at det er større salg av brukte kjøretøy nå enn tidligere, og det medfører atskillig mer arbeid enn ved registrering av nye. Det skal sjekkes at salgsmeldingen er korrekt, kontrolleres at avgifter er betalt, at ikke tidligere avgifter står ubetalte, om bilen skal til kontroll, og skal den det, må en vente, plukke den fram igjen og til slutt passe på at forsikringen er i orden. I tillegg kommer nye bestemmelser fra toll- og avgiftsdirektoratet som gir fordeler til publikum, men som går direkte inn i våre rutiner og er med på å øke arbeidsmengden.

#### Arkiv-kø

— Hvor mange ansatte burde kontorseksjonen hatt, ideelt sett?

— Det er vanskelig å si. Vi kunne sikkert vært dobbelt så mange og likevel ha

liten tid. Vi er nå mer opptatt av at mye må kunne gjøres enklere. Alt foregår i dag manuelt, det eneste vi har av hjelpeutstyr er mikrofilm med førerkort- og kjøretøyregistre. Det vil si at vi slipper å gå i arkivet for å hente opplysninger til publikum. Problemet er bare at man oftest likevel må i arkivet for å hente utfyllende opplysninger, og der oppstår det ofte kø allerede i dag. Det vil altså si at flere ansatte ikke uten videre kan løse alle problemer. For å gå nærmere inn på dette, var det vi gikk i gang med forprosjektet for EDB-utstyr.

#### Arbeidsbesparende endringer

— Dette arbeidet er svært publikumsrettet, og det er derfor lite en kan legge til side, forklarer Hasselgren. — Vi kan ikke be folk om å vente med å registrere sin nye bil eller få førerkort fordi en på biltilsynet er syk. Dermed blir det mer arbeid på de øvrige.

Dette fører til at en må spare inn på arbeidsoperasjonene der en kan, særlig i den verste sesongen. Det gjelder da å redusere på det som ikke direkte går ut over publikum. Dessverre krever det også mye tid når man må forklare publikum hvorfor de ikke kan få utrettet en sak på øyeblikket, det er ikke alltid lett å få folk til å forstå det. Dessverre har dette en tendens til å forsterke seg i forbindelse med påske, sommer etc. når folk har det travelt fordi de skal på ferie, mens biltilsynets folk har det største arbeidspresset. Det er svært uheldig, men slikt skjer, sier Hasselgren.

For å bruke mest mulig av kapasiteten på publikum har man gått gjennom arbeidsrutinene og gjort en del arbeidsbesparende endringer. For det første er en stor del av timebestillingene og administrasjonen av førerprøvene overført til trafikkseksjonen. Kjøretøyseksjonen har videre bevisst redusert kontrollarbeidet ute for å redusere det medfølgende arbeidet på kontoret. En del arbeidsopp-

gaver er også overført til andre stasjoner i fylket, der det blir utført som overtidsarbeid. Selv med disse hjelpetiltakene makter ikke biltilsynets kontorseksjon å utføre alle arbeidsoppgavene sine, heter det i rapporten omkring EDB-planene. Det sentrale førerkortregisteret, som bl.a. politiet bruker, blir ikke holdt à jour, og man makter ikke å undersøke alle opplysninger i forbindelse med nye førerkort. Saksbehandling av forsikrings- og avgiftsforhold er også sterkt forsinket.

### Sykdom slår hardt ut

— Alt dette må da føre til store belastninger på de ansatte?

— Vi har egentlig ikke stor fraværsprosent, men hvert fravær har svært stor virkning. I høst har fire av våre fast ansatte, alle med lang erfaring, vært langvarig sykemeldte, og det har slått sterkt ut. Arbeidspresset er medvirkende årsak til sykdommen for noen av disse. Etter hvert har vi fått en del vikarer, men i en periode hadde vi så stort ekstra press på de øvrige ansatte at dette førte til belastningssykdommer som hodepine, verkende muskler o.a. Så førte dette til fravær igjen, forteller Hasselgren.

— Ellers har vi ikke unormalt mye fravær, jeg vil heller si tvert om — fraværet er heller lite i forhold til hva vi hører om andre steder, understreker Hasselgren. — Her vil jeg gi ros til de ansatte. De viser innsatsvilje og omtanke for kollegaene, nettopp fordi alle vet det går ut over de andre når en er borte.

— Fører ikke dette til et psykisk press på de ansatte?

— Ikke akkurat dette, men det å jobbe i et forrykende tempo hver eneste dag og likevel gå hjem og vite at du ikke har gjort rent bord, at det venter hauger til neste dag — det er vanskelig. Jeg tror ellers problemene på biltilsynet har sveiset de ansatte bedre sammen. Eneste måten til å kunne overleve, er jo å samarbeide.

### EDB eneste løsning

— Hvordan var reaksjonene da de fire stillingene dere så å si hadde regnet med, ble strøket?

— Vi hadde stilt store forventninger til disse, fordi de ville ha gitt en brukbar arbeidssituasjon. De skulle dekke en del av den økte arbeidsmengden i forbindelse med fase 2-opplegget. Alle ble noe motløse med det samme, men vi har siden drøftet saken og er kommet til at eneste mulighet er å gå inn for enda større effektivitet ved hjelp av tekniske hjelpemidler. Mange av arbeidsoperasjonene våre er som de har vært i en årrekke, og vi mener at mye av det vi gjør er svært godt egnet til å overføres til EDB.

— Hvorfor er det ikke gjort noe med dette tidligere?

— Vi har tenkt på det lenge, men vi har i grunnen ventet på det såkalte Auto-sys-opplegget som Vegdirektoratet har forberedt og er i ferd med å prøve ut, og som vi hadde til høring i 1978. Allerede da mente vi at et lokalt system ville være nødvendig i tillegg. Auto-sys utfører ingen utskrifter, ingen oppdateringer, og kan ikke brukes til innkallinger og oppfølginger. Det er selvsagt et stort og avansert system, men det passer ikke i dag inn i våre lokale forhold. Årsaken er blant annet at vi her i Bergen har vært nødt til å legge til side de oppgavene Auto-sys kan utføre, og at våre primære behov ligger andre steder. En gang skal Auto-sys kunne skrive ut vognkort, men det har tatt lang tid med hele opplegget, og det er ingen tvil om at det nå haster hos oss.

### 20 prosent arbeidsbesparelse

Med forslaget vårt gjør vi et forsøk på å gripe fatt i de oppgavene der EDB raskt kan gi oss gevinst, peker Hasselgren på. — Vi har relativt enkle rutiner, men det er mengden av data og stor saksmengde som er problemet for oss. Med EDB lig-



ger det vel til rette for å lette fremhentingen av data, og vi skal kunne spare en del tid ved å få lettere tilgang til de opplysningene vi trenger. Vi har videre tenkt at vi kan la være å oppdatere vårt eget arkiv og føre alt over på EDB, det vil etter hvert gi store innsparinger.

Vi ønsker selvsagt også Auto-sys-opp- legget når det kommer, og det er en forutsetning at alt skal kunne gjøres med samme utstyr, at vi ser alt dette som en enhet der de to systemene skal kunne utfylle hverandre.

Og Hasselgren kan ramse opp en imponerende liste over alt det som enkelt kan overføres til EDB. Som eksempel kan det nevnes at bare for en som skal opp til første gangs førerprøve skriver man vedkommendes navn manuelt 4—5 ganger i løpet av saksgangen, i førerkort- journalen, timebestilling, i førerkortet, i liste til politiet og, for enkelte, til fylkesle- gen.

— Får vi EDB, kan det gi oss en be- sparelse på ca. 20 prosent, det vil si at vi igjen kan få noenlunde levelige for- hold, mener Hasselgren.

### **Første blant biltilsynsstasjonene**

Det menneskelige aspektet er også vur- dert i denne sammenhengen, påpeker han. Man har forsøkt å gripe fatt i det som er rent rutinearbeid, mens man ikke ønsker å overføre det de ansatte ser som meningsfylt arbeid til EDB. — Kun- debehandling vil alltid være varierende og interessant, men med dette systemet vil vi få hjelp til å yte service raskere og sikrere, uten å bruke mye tid til leting i skuffer og arkivskap. Det siste skaper utrivelige arbeidsforhold og er lite hygge- lig for publikum.

I forslaget vårt går vi forsiktig fram, men har lagt vekt på å få systemet til å virke nokså raskt, forteller Hasselgren videre. — Det er viktig også overfor de ansatte at vi har følelsen av at vi er i gang. Vi har fått forståelse for våre pro-

blemer i Vegdirektoratet, og hvis vi nå får dette EDB-opplegget, vil vi være de første blant biltilsynsstasjonene i landet. Det vil si at vi må stå på egne bein, men vi mener vi skulle ha gode muligheter for å få råd og veiledning her i Bergen, hvor det er et avansert EDB-miljø. Problemet blir vel helst å finne ut hva som passer oss **best**, og det kan det ta litt tid å komme fram til.

### **Nye lokaler kan gi større vansker**

Hasselgren understreker at det er svært viktig at en kommer i gang **nå**. — I Fyl- lingsdalen vil vi få mer arbeid fordi vi der vil få sterkt utvidet kapasitet i kontrollhal- lene. Et annet moment er at de nye kon- torene vi får i Fyllingsdalen er mindre enn de vi har i dag. Det setter grenser for hvor mange ansatte vi kan være. Dette er og noe av det som bekymrer oss, forteller Hasselgren. — Utformingen av rommet vil også sannsynligvis gi oss lengre vei til arkivet, og vi vil ikke få plass til alt, slik at noe må i kjelleren. Det blir det vi bruker minst, men likevel er det i bruk hver dag! Dette problemet har vi påpekt for lenge siden, men vi har bare klart å få en utvidelse fordi vi over- tok førerkortavdelingen fra politiet for to år siden.

### **Naturlig å modernisere biltilsynet**

Det er naturlig at biltilsynet også må følge med i tiden, fremholder Hassel- gren. — Folk krever mer av det offentlige nå enn før. Før godtok man mer at ting kunne ta tid, men nå ser man f.eks i bankene, at det er mulig å få utført ting hurtig. Dermed blir man utålmodig hos oss også. Dette skaper igjen problemer. Folk hisser seg opp, diskuterer og krang- ler for å få gjort ting på dagen. Slikt går selvsagt ut over «tidsskjemaet» på den enkelte ekspedisjon.

— Du medgir med dette at biltilsynet ikke har fulgt med i utviklingen?

— Uten tvil. Biltilsynet må modernisere

for å yte den service som folk forlanger og har krav på, mener Hasselgren.

— Og hva skjer når dere kommer i mer moderne lokaler i Fyllingsdalen til vinteren?

— Vi ser selvsagt fram til å komme dit, selv om vi nok har det like godt i dag når det gjelder kontorlokalene. Med bruk av tekniske hjelpemidler tror jeg likevel vi får en god løsning, særlig fordi hele biltilsynsstasjonen vil bli samlet på ett sted og kontakten mellom de ulike seksjonene ventelig vil bli bedre.

— Men det kan bli langt for publikum?

— Bussforbindelsen til Fyllingsdalen er jo relativt god. Dessuten har vårt problem i første rekke vært at vi ikke har nok parkeringsplasser i sentrum. Det får vi nok av i Fyllingsdalen, peker stasjons-sjef Hasselgren på.

Røa.

## SISTE:

### **Håp om snarlig bedring!**

Det er nylig satt ned en styringsgruppe som består av følgende personer:

K. Hasselgren, biltilsynet,

S. E. Kringstad, teknisk side, vegkontoret

E. Aadland, ledelsen ved vegkontoret  
Astrid Ottesen, repr. for de tillitsvalgte,  
biltilsynet.

Fra Vegdirektoratet deltar overing. K. Gløersen, kontorsjef O. Barstad og førstekonsulent O. Diserud.

Disse sju skal vurdere installasjon av Auto-sys og mer maskinelt utstyr til biltilsynet i Bergen. De skal videre gå gjennom hvilke arbeidsoppgaver som skal overføres til EDB og anbefale hvilket og hvor stort utstyr som skal kjøpes inn.

Vegdirektoratet er, i følge den meldingen administrasjonssjefen har fått, innstilt på å følge gruppens råd — innenfor rimelighetens grenser. Kostnadene skal gå over Auto-sys-budsjettet, men det antydes også at vegkontoret muligens må spe på med inntil 15 prosent.

Styringsgruppen skal også se til at utstyret kan bygges ut til å gi full dekning når det gjelder vegkontorets behov for EDB slik det er vurdert i dag.

Hovedmålet for styringsgruppen er altså først og fremst å løse akuttproblemene for biltilsynet, og det er en forutsetning at det skal arbeides raskt.

Røa

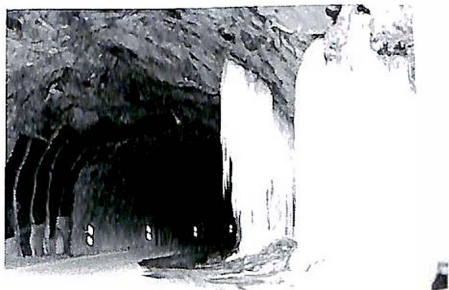
---

## Isvanskar

Desse to bileta illustrerer kva for problem vi har hatt mange stader i Hordaland denne vinteren. Særleg i tunnelane har det einskilde stader vore så ille at isen til tider voks over alle grenser på få timar. I Stalheimstunnelen, der det eine biletet er henta frå, har vanskanane vore særleg

store, det same gjeld Eikefettunnelen i Nordhordland, som var nære på å «gro att», trass i iherdig innsats frå vedlikehaldsfolka. I Jamnetunnelen i Vaksdal gjekk det hardt ut over platekvelven i taket. Tonnevis av isblokkar datt ned då mildværet kom. Dei la seg oppå den

enkle platekvelven, som naturleg nok ikkje tolte dette trykket. Kvelven losna og mykje is og stein raste ut i tunnelen. Folk frå anlegg var i februar i gang med å reparere kvelven og setje opp dobbel platekvelv, som isolerer betre. Dei stadene dobbel platekvelv eller såkalla ethafoam er nytta, har ein ikkje hatt dei same vanskane, fortel Olav Lundstad på vedlikehald. Ethafoam, som er eit slag skumplastmateriale, vil nok bli nytta oftare i tunnelar i indre strok. Dette materialet skal m.a. nyttast i Eidfjord og i Jondal i nær framtid. Det kostar om lag 1/3 av prisen for platekvelv.



*Biletet er teke ved Stalheimstunnelen i januar i år. Det fortel litt om kva for problem det har vore med å halde isen unna her.  
(Foto: T. Haugen)*

Vegvesenet vil no følgje nøye med der det er enkle platekvelv og vurdere om det er behov for særskilde tiltak.



*Ekstreme vintertilhøve med langvarige kuldeperiodar har gjeve store isvanskar langs vegane i Hordaland denne vinteren. Her frå Narheimsgjelet på rv. 13.  
(Foto: T. Haugen)*

# BILFØRER OPPLÆRING I 2 FASER

Ordningen med bilføreropplæring i to faser ble iverksatt for førerkortklasse B fra 15. september 1979. Dette innebærer at alle førerkort utstedt etter denne dato, har en gyldighet på bare to år. I løpet av det siste av disse to årene må vedkommende gjennomgå en videreopplæring som består av et kort teorikurs, et mørkekjøringskurs, dersom dette ikke var med i fase 1, og for flere og flere fylker et glattkjøringskurs. Først når disse kursene er gjennomgått får man utstedt et varig førerkort.

## Basert på ulykkesrisikoen

Bakgrunnen for denne reformen i opplæringen er kort at undersøkelser av forskjellige ulykker forteller oss at ved ca. 70% lå årsaken sannsynligvis hos bilføreren. I de undersøkelsene hvor man har forsøkt å finne ut hvilke bilførere som er involvert i ulykker, viser det seg at ingen gruppe kan regne med å gå fri. Der er lite grunnlag for å skyve skylden over på en gruppe særlig utsatte «ulykkesfugler». Der er en viss bakgrunn for å hevde at liten kjøreefaring gir større ulykkesrisiko enn lang kjøreefaring. At ungdommen utmerker seg med spesielt mange ulykker er der et visst belegg for — men ikke så stort som man ønsker å tro. Det er vanskelig å vurdere om det at ungdommen synes å være noe mer utsatt for ulykker kan tilskrives deres unge alder, deres noe annerledes bruksmønster eller liten kjøreefaring. Det er kanskje en kombinasjon av flere faktorer. I aldersgruppen 35 år har noen 17 års kjøreefaring, andre 1 år, mens når det gjelder 20-åringene har ingen (i alle fall offisielt) mer enn to år bak rattet.

Det ser ut til at ca. 2 års kjøreefaring gir stor ulykkesrisiko. Kanskje føler vi oss på dette tidspunkt relativt trygge som bilførere og dermed overvurderer vi vår egen dyktighet. Tanken bak Fase II var å hente inn igjen bilførerne akkurat på dette tidspunkt når de for det første har gjort en del erfaringer i bil, og for det annet er begynt å innarbeide unoter. Det siste kommer gjerne sammen med følelsen av å mestre kjøringen. Vi skal her se litt på resultatene av det nye opplegget.

# Blandet erfaring med kjøreopplæring i to faser

Dårlig motivasjon hos elevene et problem — mange har også svake kjøreferdigheter

Det er nå gått halvannet år siden bilføreropplæring i to faser ble innført. De første kandidatene fikk sitt endelige førerkort i høst, og flere og flere puljer har nå gjennomgått fase 2-kursene, som her i fylket foreløpig innebærer mørkekjøring og teori. En er med andre ord kommet så langt at det er naturlig å spørre de involverte hvilke erfaringer man har gjort og hvilke resultater man kan forvente av denne opplæringsordningen. Får vi flinkere bilførere nå enn før, eller ser elevene det som en urettferdig belastning at opplæringsfasen er strukket så mye lenger ut nå enn før?

## Merbelastning

— Hvordan har fase 2 fungert for Biltilsynets vedkommende?

— For førerkortavdelingen er fase 2 blitt en betydelig merbelastning. I tillegg til vanlige utstedelser og fornyelser, kommer nå folk tilbake etter nærmere to år og skal ha nytt førerkort igjen. Når Biltilsynet hvert år utsteder ca. 11—12.000 førerkort, må det bli en enorm belastning når alle disse også skal komme tilbake etter to år. Problemet er, forteller førstesekretær Carlo Jacobsen, — at fase-2-søkerne kommer så puljevis. Dette skjer både fordi mørkekjøringkursene er konsentrert om vintermånedene, og dessuten fordi det kommer konsentrerte puljer etter hvert avsluttet fase-2-kurs. I forhold til andre steder er førerkortavdelingen ved Biltilsynet i Bergen underbemannet allerede fra før. Trafikkseksjonen har bedt skolene forsøke å regulere puljene litt, og nå håper man at belastningen med fase 2 i alle fall vil spre seg.

## Blandet inntrykk

— Hvilket tilskudd gir fase 2 til opplæringen? Fører dette til bedre bilførere enn vi ellers ville ha fått?

Vi har snakket med avd.ing. Heldal og ing. Sivertsen ved Biltilsynet om de erfaringer man har gjort der.

Biltilsynet har et meget blandet inn-



Avd.ing. Heldal, biltilsynet: Blandet erfaring med fase-2-opplegget. (Foto: Røa)

trykk av hvordan fase 2 fungerer. De tilsyn med opplegget som Biltilsynet fører har for det første gitt et inntrykk av undervisningen. Det varierer fra kurs til kurs og fra instruktør til instruktør i hvor stor grad man makter å motivere deltakerne, spesielt for teorigurset. Dette er på 4 skoletimer i løpet av en kveld og er ment å være en utveksling av erfaringer som man har gjort i løpet av det første året bak rattet. Det skal også omhandle det å kjøre i mørke, på glatt føre og en del om defensiv (i motsetning til aggressiv) kjøring. Det lykkes ikke alltid å motivere deltakerne til å være med aktivt. Det gjør det kanskje spesielt vanskelig at for de deltakerne som gjennomgikk mørkekjøringskurs i førstegangsopplæringen, er teorigurset det eneste som gjenstår i fase 2 her i Hordaland.

Når det gjelder mørkekjøringskurset i fase 2, er man ved Biltilsynet fornøyd med den måten disse blir gjennomført på fra skolens side. Heldal og Sivertsen er imidlertid enige om at kjøreferdighetene hos deltakerne ofte er svake. De har begge opplevd at der er liten eller ingen forskjell på fase 1-elever, som altså ikke har førerkort, og fase 2-elever, som har kjørt minst et år på egen hånd.

### Vanskelig å motivere elevene

— Hvilke erfaringer har instruktørene med gjennomføringen av fase 2?

Vi har snakket med instruktør Tranberg ved Ludvigsen kjøreskole og Geir Helland ved Krüger kjøreskole. Begge har inntrykk av at deltakerne er dårlig motivert i utgangspunktet, særlig til teorigurset. Noen er irritert over å måtte følge kurset mens de gjerne har venner som fikk førerkort litt før dem og som «slapp». Det er også vanskelig å motivere dem gjennom kurset, det blir ofte for teoretisk og kan virke tørt og kjedelig. Helland tilføyer at der er forskjell på de som har kjørt vel et år og de som har kjørt



*Kjøreinstruktør Tranberg: Elevene er dårlig motiverte. (Foto: G. Caspersen)*

nærmere to år. Den siste gruppen synes de er over læringsstadiet når det gjelder bilkjøring og er derfor vanskelige å trekke med. Det er vanskelig å presentere stoffet på en engasjerende måte. Dette gjelder særlig glattkjøring, som vi jo ikke får anledning til å prøve i praksis. Det ville hjelpe å få flere visuelle hjelpemidler, flere filmer etc.

### Mørkekjøringen — mange unoter å plukke

Når det gjelder mørkekjøringskursene er motivasjonen også her i utgangspunktet negativ. Tranberg hadde imidlertid det inntrykk at de situasjoner som blir demonstrert gir så mange «aha»-opplevelser at de fleste forlater kurset med en følelse av at de hadde utbytte av det.

Han mente å merke en viss bedring i kjøringen på hjemturen fra mørkekjøringsområdet i forhold til det som ble prestert før demonstrasjonene. Generelt syntes Tranberg at kjøreferdighetene var ganske bra. Elever man hadde hatt selv ved førstegangsoplæringen var gjerne mer mottakelige for instruksjon enn nye elever. Ellers var Tranberg og Helland enige om at fase 2-deltakerne kjører for fort etter forholdene. I mørket viser de kjøring som er altfor fort i forhold til siktstrekning. Dette gjelder både i forhold til lysene på bilen og i uoversiktlige svinger. Helland var ikke så optimistisk til virkningen av mørkekjøringskurset. Der var riktignok bedring å spore på tilbaketuren, særlig når det gjelder forbikjøringer som blir bedre planlagt og gjennomført. Ut over det syntes ikke Helland at kjørefølelsen endret seg på hjemturen. De unoter deltakerne hadde lagt seg til, satt stort sett like fast da. Bl.a. kjører de fleste altfor nær forankjørende, sittestillingen har fallert i forhold til det de en gang lærte, speilene blir nesten ikke brukt lenger osv. Også her mente Helland at de som hadde kjørt bare et år var mer mottakelig for korrigeringer enn de med lengre erfaring.

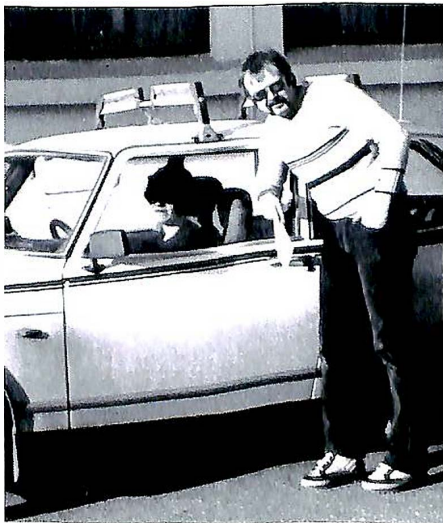
### Kan man slippe dem løs i trafikken?

Både Tranberg og Helland savnet muligheten til å kvalitetsbedømme deltakerne i fase 2. Et lite mindretall legger for dagen en kjøring på disse kursene som ikke burde forekomme på veiene. Dersom de deltar på kursene kan ikke skolene nekte å utstede bevis for disse. Ønsker man å frata dem muligheten for videre kjøring må man gå til politianmeldelse. Dette er naturlig nok noe man kvir seg for å gjøre. Noen kjører dårlig fordi de ikke har kjørt bil siden de tok førerkortet. Også disse får sine bevis såfremt de kan gjennomføre kursene. Enkelte i denne situasjon tar imot tilbudet om kjøretimer for å

friske opp igjen ferdighetene. For disse betyr fase to puffed som skal til for å ta kontakt med kjøreskole igjen.

Når det gjelder utbyttet av praktiske kurs, har både skoler og biltilsynet over fylkesgrensene fått inntrykk av at glattkjøringskurset gir en klar gevinst i så henseende. Her merker man tydelig bedring i adferd og bilbehandling på glatt føre i løpet av kurset. For Hordalands vedkommende har vi enda ikke fått noen øvingsbane til dette kurset. Ved henvendelse til formannen i NAFs Bergensavdeling, Takvam, får vi imidlertid vite at banen heller ikke hos oss er så langt unna. Øvingsbanen på Sotra har nå vært ute på anbud, anbudene er kommet inn og Takvam mente at arbeidet burde kunne komme i gang i løpet av februar. Med en byggetid på 110 dager, med de forsinkelser man eventuelt må regne med, håper man i NAF på åpning av banen rundt om september/oktober.

G. Caspersen



Kjøreinstruktør Helland: Vanskeligst å engasjere dem som har kjørt i nærmere to år. (Foto: GC)

# *Vegvesenet i Hordaland under okkupasjonen 1940-45*

## DEL II

I «Veg i Vest» nr. 4/81 begynte vi denne beretningen som består av direkte gjenfortelling og utdrag av tidligere vegsjef Waages rapport om det som skjedde innen vegvesenet i Hordaland under okkupasjonen.

I forrige nummer var det særlig de ekstraordinære vegarbeidene med tusenvis av mann i arbeid, som var trukket fram. Vi vil også denne gangen komme inn på de mest interessante av disse arbeidene — og noe av det som det ikke ble noe av, men som det kan være interessant å ha i minne i dag, fordi en del av prosjektene også i dag er inne i bildet og blir diskutert i ulike fora.

### Omlegging av Stalheimskleiva

I september 1941 krevde de tyske myndigheter gjennom Vegdirektøren at omlegging av Stalheimskleiva i Vossestrand skulle forberedes. Det ble utarbeidet plan med overslagsbeløp kr. 1.300.000,- for 2800 meters lengde. — Bredden var forutsatt 5.0 meter inkl. fylt grøft og med tillegg av banket 0.50, i tunnelene dog 6.0 m bunnbredde. Hertil kom kurveutvidelser. — Det ble anskaffet redskaper for ialt kr. 29.676,13. — Av ekstraordinære midler var det etter hva der senere fremkom ialt blitt tilstått kr. 330.000,- uten at underretning ble gitt hertil. — Allerede 21. oktober 1941 meddelte Vegdirektøren at anlegget foreløpig ikke skulle settes igang og det ble heller ikke gjort senere. Resten av de tilståtte midler ble inndradd etter krigen.

**Vegparsellen Osa—Simadal** av veglinjen Ulvik—Osa—Eidfjord var det i 1944 tale om å sette igang for ekstraordinære midler. — Men bortsett fra detaljeundersøkelse i 1944 ble intet arbeide gjort.

### Ekstraordinær vegutbedring langs Eidfjordvatn i Måbødalen og ved Furlaskredene.

Som før nevnt ble det under Oslo—Bergenutbedringen i 1940/41 ikke anledning til å få utbedret strekningen langs Eidfjordvatnet, som var smal og til dels krokete og lite oversiktlig.

Etter krav fra de tyske myndigheter ble utbedringsarbeider satt i gang 25/10-1943. — Da fjellet står i store nesten lodrette flak langs midtre parti av den gamle veg og er mindre godt, fant en det nødvendig å legge den nye veg i tunnel i ca. 450 meters lengde, likesom en på grunn av det dårlige fjell som ikke tålte utvidelse av den gamle veg fant det nødvendig med en 90 m. lang tunnel for envegskjøring noe nærmere Eidfjordvatnets nordre ende ved «Løvetunnelen». Planen for øvrig gikk ut på å utvide den gamle vegbredden. Det var antydning en minste bredde på 3.60 m, men det ble senere avgjort at 5.0 m. + kurveutvidelser skulle gjennomføres. For den 450 m.



lange tunnel ble bredden 6.0 m + kurveutvidelse og for Løvetunnelen 4.30 m.

I forbindelse med arbeidet langs Eidfjordvatn ble det bestemt å ta med mindre utbedringer av slyngpartiet i Måbødalen samt å slå en 100 m. og 4.30 m. bred tunnel for envegskjøring ved Fur-laskreden mellom Klungstø og Brimnes, hvor en ofte hadde vært utsatt for vegsperringer av snøras, — dessuten skulle utføres noe mindre arbeide mellom Vik og Erdal.

Det for disse arbeider oppsatte overslag lød på kr. 1.410.000. I terminene 1943/44 og 1944/45 ble det tilstått ekstraordinært kr. 1.449.079,63 og utført arbeide for kr. 1.444.306,62 tilsammen i en lengde av 2552 meter.

### **Ulvik—Osa.**

Denne strekning vil sammen med fortsettelsen til Simadal og Eidfjord utgjøre ledd i en ubrutt vegforbindelse fra Hordaland og Bergen til det sammenhengende vegnett i indre Hardanger og dermed til landets vegnett.

Det var i 1917 utarbeidet hovedplan. Linjen var medtatt i den av Stortinget i 1929 vedtatte vegplan. — Og det var såvel herfra som fra centraladministrasjonen i 1940 uttalt at Ulvik—Osa anlegget skulle søkes opptatt på statsvegbudsjettet når Øystese—Eideanlegget var blitt gjennomført, hvilket ble antatt å ville skje i 1942/43. I overingeniørens og Vegdirektørens første forslag til statsvegbudsjett for 1940/41 hvortil Hordaland fylkesting sluttet seg i 1939 ble første bevilgning oppført. Forslaget ble ikke opprettholdt, da centraladministrasjonen fant at Øystese—Eideanlegget burde gjøres ferdig først.

I Osa var det under første verdenskrig påbegynt utbygging av et større kraftanlegg, men arbeidet hadde ligget nede siden krigens opphør. Det ble nå krevet at Ulvik—Osavegen skulle gjennom-

føres og foranledningen hertil var at kraftutbyggingen var tatt opp igjen av det tyske selskapet A/S Nordag. Detaljplan ble utarbeidet høsten og vinteren 1940/41 og arbeidet satt igang i mars måned 1941. Det var forutsatt at anlegget skulle gjøres ferdig hurtigst mulig. — Men på grunn av flere uheldige forhold og hindringer ble det i motsetning til andre ekstraordinære veganlegg i okkupasjonstiden ikke ferdig under krigen og er heller ikke senere blitt fullført i sin helhet.

Først kom evakueringen av Ulvikbygden fra begynnelsen av juni til 1. august 1941, som førte til at 100 mann av arbeiderne måtte forlate anlegget. — 30 mann fortsatte arbeidet på partiet nærmest Osa som ikke omfattedes av evakueringen, men etter hvert ble det så vanskelig å holde dette arbeidet igang at folkene sluttet.

Arbeidet ble gjenopptatt høsten 1941 og det ble arbeidet til sommeren 1942 med en arbeidsstyrke fra 300 til 350. mann. Til tross for vanskelige evakueringsforhold og de hindringer som tyskerne la i veien for arbeidernes ferdsel til og fra anlegget — det forekom til og med at den tyske politimakt i Osa skjøt etter arbeiderne — gikk arbeidet sin jevne gang og det ble utført meget og godt arbeide i denne tid.

I denne forbindelse vil jeg ikke unnlate å nevne at det fra 2 vegingeniører, som midlertidig var beskjeftiget ved et tysk kraftanlegg i et annet fylke, ble forsøkt å verve arbeidere fra Ulvik—Osa til det tyske anlegg under forespeiling av langt høyere lønninger enn det her kunne betales. — Forsøket ble resultatløst. Jeg innberettet saken til Vegdirektøren med henstilling om at centraladministrasjonen skulle ta avstand fra den slags illoyal opptreden. — Jeg har ikke sett at dette medførte annet enn en kort beskjed om at vervingen skulle opphøre.

Utpå sommeren 1942 ble det bestemt at kraftutbyggingen i Osa skulle innstilles og dette fikk følger for veganlegget.

I begynnelsen av august ble alt arbeidet lagt ned og den største del av arbeiderne sammen med arbeidere fra andre anlegg overført til ekstraordinære veganlegg i Nord-Norge. Overføringen var tildels mangelfullt forberedt, med den følge at arbeiderne led ondt under transporten — de mistet i ikke så få tilfeller sin bagasje helt eller delvis og det gikk sent med å få det tapte tilbake eller få erstatning.

Henimot 2/3 av anlegget var da ferdig og hvis det hadde blitt fortsatt, ville vegen ha vært ferdig en gang i terminen 1942/43. Da arbeidet måtte avbrytes praktisk talt på dagen, virket Ulvik—Osaanlegget som kaos med påbegynte, delvis ferdige og uferdige akkorder om hverandre. For så snart som mulig å få litt nytte av det utførte arbeidet ble det i 1943, 1944 og 1945 av noen få lag for hjelpearbeidsmidler arbeidet med å knytte de byggede partier sammen, og dette arbeide var til god hjelp. Også senere har det vært arbeid igang i begrenset utstrekning, dels for ordinære bevilgninger, dels for reservemidler samt et mindre forskuddsbeløp.

Av den hele lengde 9115 meter er her til planert 7806 meter. Kjørebredden er 5.0 m iberegnet fylt grøft og med tillegg av banket, hertil kommer kurveutvidelser. Tunnelen er utsprengt med 5.50 m. bunnbredde + kurveutvidelse. Vegvesenet utførte alt arbeide i egen regi bortsett fra utsprengning av 2 tunneler som ble bortsatt som entreprisse til et ingeniørfirma i Bergen.

### **Bjørndalstre—Straume (Burmavegen) i Laksevåg og Fana.**

Det var her prosjektert et bygdeveg-anlegg og fylkestinget anbefalte i 1939

tilstått 6/10 statsbidrag til strekningen som Laksevåg hadde brakt i forslag.

I mars måned 1942 ble jeg kjent med at tyskerne aktet straks å planlegge og sette igang anlegget og som det ble antatt selv å administrere det. Vegvesenet hadde i 1941 planlagt vegen, men oppmerkingen var tildels borte. Jeg satte meg i forbindelse med ordføreren i Laksevåg og anmodet ham om å utvirke at igangsettelsen ble utsatt til vegvesenet hadde komplettert stikkingen så planen kunne bli overlevert og fulgt, og en kunne unngå en mer tilfeldig og utilfredsstillende plan, som en måtte regne med, hvis tyskerne eller norske entreprenører skulle lage prosjektet. — Ordføreren utvirket dette, og stikking og plan ble straks komplettert og justert. Samtidig ble det avtalt med Fana og Laksevåg at de to kommuner skulle engasjere en oppsynsmann til å påse at vegvesenets plan ble fulgt. — Begge kommuner hadde vegen med på sin vegplan. Tyskerne satte så arbeidet i gang, dels med 6 norske entreprenører, dels med russiske krigsfanger. For det meste ble vegvesenets plan fulgt, men tyskerne gjorde noen forandringer som var uheldige, slik at linjen ble skjemt ut på et par steder. Arbeidsdriften var sterkt varierende og arbeidstempoet og til dels ledelsen mindre bra, så arbeidet gikk sent og ble sikkert meget dyrt. — De tyske militære myndigheter var ytterst misfornøyet med farten og forsøkte i mars 1945 å få anlegget overført til vegvesenet, hva dog ikke ble gjennomført.

Entreprenørene holdt på til frigjøringen, og da vegvesenet deretter hadde foretatt ny inndeling av akkorder og akkordlag til 30. mai 1945. Og deretter fikk de arbeide under vegvesenets ledelse til 1. juni da anlegget helt ble overtatt av vegvesenet. Hvor stort beløp tyskerne brukte foreligger det intet om. Det var sikkert ganske betydelig. Vegens lengde er 4640

meter, kjørebredde 5.0—5.50 m., maks stigning 1 på 12. Der er to bruer, ingen tunneler.

Anlegget ble gjort ferdig de nærmeste år etter frigjøringen med ekstraordinære midler fra staten, bidrag fra herredene og forskudd fra disse. Fordelingen er : Statsbidrag 60%, fylkesbidrag 20% og fra herredene 20%.

Ved tilståelse av statsmidler etter frigjøringen var det til å begynne med forutsatt gjennomføring som bygdeveianlegg, mens anlegget ved senere tilståelser ble betraktet som hovedveianlegg også for de første beløp som var tilstått til bygdeveianlegg. — Vegene er avlevert og vedlikeholdes av herredene som bygdeveg.

### **Tennebek—Sælensminde i Laksevåg og Fana.**

Dette bygdeveianlegget var ikke opp tatt i fylkets bevilgningsplan. Vegdirektøren anmodet 13/3-1945 etter krav fra de tyske myndigheter om å iverksette anlegget og rettet samtidig anmodning om vegvesenets overtakelse av det foran nevnte anlegg Bjørndalstre—Straume.

Tennebek—Sælensminde skulle tjene samme formål som dette, nemlig å skaffe en kort forbindelse mellom Laksevåg og Fana uten å passere Bergen.

Når det ble krevet et nytt anlegg var det etter uttalelse fra tysk hold fordi vedkommende tyske Dienststelle ikke kunne få Bjørndalstre—Straume gjennomført ved hjelp av entreprenører som arbeidet lite rasjonelt, så hurtig som Wehrmacht anså nødvendig. Tennebek—Sælensminde hørte ikke til de prosjekter som snart burde komme til utførelse. En søkte derfor å unngå å sette anlegget i gang og en kunne utsette igangsettelsen, da distriktets grunn og gjerdeforpliktelser ikke var brakt i orden, hvilket som vanlig var forutsatt. — Det ble rettet henvendelse til herredene herom. — Tross gjentatte purringer fra tyskerne holdt en det

gående med å henvise til at en ventet på herredene. Når det ikke hertil kom direkte krav fra Wehrmacht skyldes det at den østerrikske baurat Schmidt framholdt for de tyske militære myndigheter at vegsjefen var bundet av de norske bestemmelser om distriktsvedtak og ordning av grunnavståelse på forhånd. Wehrmacht som var meget utålmodig, må imidlertid ha rettet henvendelse til Reichskommisar, for det kom 10/4-1945 tillatelse til å ta grunn i besittelse før erstatningen var bestemt overensstemmende med administrasjonsområdets vedtak av 15/6-1940.

Den 26/4-1945 måtte en sette anlegget i gang, knapt 2 uker før frigjøringen, men en oppnådde i alle fall å begrense anleggsarbeidet til noen få uker og dermed pengeforbruket. Det ble tatt ut kr. 35.000.- av statsmidler, som medgikk.

Det var forutsatt at distriktet skulle svare 50% av byggeutgiftene.

Etter frigjøringen ble arbeidet lagt ned og arbeiderne overført til Bjørndalstre—Straume i mai måned.

### **Kinso bru på riksveg 20.**

Til ombygging av denne var det i 1940/41 tilstått kr. 18.000.- av bevilgningen til dårlige bruer. — I forbindelse med Oslo-Bergen utbedringen ble det i 1940 bygget ny mastebro av tre på trepeler ved siden av den gamle bru. — En var klar over at dette ikke var den endelige løsning, men arbeidet skulle fremmes straks og fremkomsten måtte ikke avbrytes. — Heller ikke var linjeføringen over Kinsoelven endelig avgjort. Den bru som ble bygget var således midlertidig og det var antatt at den skulle kunne brukes til ombygningsplanen kunne bli gjennomført.

Senere ble det krevet at brua skulle forsterkes så den kunne tåle større belastning enn forutsatt i 1940. — For ikke å sperre fremkomsten, hvilket ikke kunne

gjøres, valgte en å forsterke den eldste bru, som var blitt stående. — Dette arbeide ble utført for ekstraordinære midler i terminene 1942/43-1944/45 og kostet kr. 29.286,42. Den i 1940 bebyggete tremastebbru ble fjernet. Den endelige ombygging som inngår i kompensasjonsanlegget i Haugesund-Kinsarvik-Eide skal utføres i forbindelse med parallell omlegging av riksvegen, idet brustedet flyttes noe nedover mot elvens utløp i sjøen.

### Nordåsstraumen bru på fylkesveg 547 i Fana

Ombygging av den gamle, svake bru hvor der var 1 vippespenn var planlagt før krigsutbruddet, men kom ikke til fullførelse før arbeidet etter krav fra okkupasjonsmakten ble satt i gang i 1943/44. Ved frigjøringen var bare en mindre del av arbeidet utført. Arbeidet ble fortsatt etter frigjøringen.

En rekke andre bruer, særlig i indre strøk, ble forsterket eller ombygd. Det gjelder bruer i Samnanger og Kvam, i Odda- og Ullensvang-distriktet, i Røldal, ved Fjæra og i Vossestrand.

### Krigsskadede bruer

Følgende bruer ble skadet eller ødelagt under krigsoperasjonene i april 1940:

Enge bru i riksveg 529 i Etne	skadet
Åvalskår bru i riksveg 500	ødelagt
Vangdalsberget bru i riksveg 520	ødelagt
Gulbotten bru i riksveg 270 (nu nr. 20)	skadet
Skjervet bru i riksveg nr. 60	ødelagt
Sunnsvoll bru i riksveg nr. 60	ødelagt
Hellesvågen bru på bygdevegen	
Stanghelle — Dale i Bruvik	skadet

Fremkomst ble opprettet så snart det ble mulig, og endelige reparasjoner eller ombygging ble utført senere.

I det hele ble brukt av ekstraordinære midler til ekstraordinære veganlegg og bruanlegg kr. 19.731.388.-

Alle ekstraordinære anlegg som det ble arbeidet på i okkupasjonstiden var, bortsett fra utbedring av 2 mindre eldre vegger i Fana og noen små bruforsterkninger, omfattet av foreliggende norske planer. — Det var således ingen nye vegforbindelser som ble gjennomført av okkupasjonsmakten. — Det som skjedde var en sterk forsering av enkelte før vedtatte, og for de flestes vedkommende påbegynte, anlegg, så de ble farbare på kortere tid enn forutsatt.

### Tellevik-Salhus

Jeg nevner i denne forbindelse at det i et av de senere okkupasjonsår ble forsøkt å få vegvesenet til å overta et bygdeveganlegg fra *Tellevik til Salhus* i Åsane som tyskerne hadde påbegynt med norsk entreprenør. — Denne veg var planlagt av vegvesenet, men tyskerne hadde forandret planen for en del ut fra militære hensyn. Jeg fant å måtte motsette meg at vegvesenet overtok anlegget. — Så lenge okkupasjonen varte, var det etter folkerettsreglene okkupasjonsmakten som administrerte landet, og tjenestemennene hadde plikt til innen visse grenser å etterkomme deres påbud. Men plikten kunne ikke gå lengre enn til å utføre arbeidet i den etat, hvor vedkommende var ansatt, og kunne ikke under noen omstendighet omfatte militære arbeider eller utførelse av norskplanlagte prosjekter, som var endret ut fra hensynet til okkupasjonsmaktens militære behov. — Det ble i telefonsamtale av Vegdirektøren uttalt at nektelse av å overta arbeidet ville kunne få alvorlige følger for mitt vedkommende. — Jeg fastholdt mitt standpunkt, men ville nødvendig sette saken på spissen og henstillet derfor til Vegdirektøren å angi som grunn at vegvesenet hverken hadde folk eller redskaper og heller ikke kunne avse tid til dette arbeide, i det jeg samtidig meddelte at avdelingsingeniøren (Glambek) inntok samme standpunkt som jeg.

I en senere telefonkonferanse med Vegdirektør Baalsrud erklærte jeg meg villig til å la en oppsynsmann med visse mellomrom gå over anlegget for å søke anleggsutgiftene — som alle var klar over ville bli meget store ved en tysk eller tyskbetonet arbeidsdrift — såvidt mulig innskrenket. Det lyktes Vegdirektør Baalsrud å få tyskerne til å frafalle kravet om at vegvesenet skulle overta anlegget. På vegen, som er 2220 m. lang, ble for midler som Åsane kommune skaffet, utført etter- og suppleringsarbeider etter frigjøringen, hvoretter vegen ble overtatt til vedlikehold av Åsane kommune som bygdevog. Det foreligger ikke oppgave over hvilket beløp som medgikk i tysker-tiden, men det var sikkert ganske stort.

Jeg vil også nevne at jeg for året 1941 ble kalt til den tyske general Tittels kontor sammen med ingeniør Todte, som representerte Reichskommissar. — Det ble rettet anmodning til vegvesenet om å overta ledelsen av en del forskjellige anleggsarbeider uten at disse ble nærmere angitt. — Tyskerne ville — ut fra de erfaringer de hadde fra de ekstraordinære vegarbeider i 1940 — gjerne få vegvesenet til å overta omhandlede arbeider.

Jeg anførte at vegvesenet ikke kunne overta denne oppgave. Etter dette bortfalt anmodningen om vegvesenets overtakelse av arbeidene, som senere viste seg for en vesentlig del å være av militær art.

### Synkende arbeidstempo

Finansieringen av de igangsatte arbeider skjedde ved ekstraordinære midler, men med en samtidig hårdhendt nedskjæring av de ordinære bevilgninger, hvorved de ordinære anlegg ble skadelidende. Det måtte selvsagt være en nærliggende oppgave å søke dette forhold rettet på i etterkrigsårene, men med de bevilgningsreduksjoner som er blitt gjennom-

ført, har det bare i liten utstrekning kunne gjøres, — og utsiktene er ikke bedre nu.

For å dekke behovet for redskaper til de ekstraordinære anlegg måtte det fra nabofylker lånes en del som forlengst er tilbakelevert eller betalt for.

Senere ble redskaper herfra utlånt til ekstraordinære arbeider i andre fylker, og det ble et langvarig og seigt arbeide å få redskapene tilbakeført eller betalt. Til Øystese-Eideanlegget ble således redskapene betalt først i annet halvår 1949/50, og der er ennå flere beløp som ikke er betalt, tross gjentatte purringer til Vegdirektøren.

Til de ekstraordinære anlegg var det den første tid etter okkupasjonen ikke vanskelig å skaffe dyktige og øvede folk som arbeidet med vanlig tempo, så arbeidet ble utført med rimelige utgifter. Da imidlertid tyskerne senere satte igang forskjellige krigsviktige arbeider, vesentlig med entreprenører — hvorfor det ble betalt adskillig høyere lønninger — ble det vanskeligere for vegvesenet å få arbeidsfolk og å beholde dem en hadde av de ikke faste arbeidere. Men det var først etter at matforsyningen begynte å bli vanskelig og at leveomkostningene steg uten at vegvesenet kunne følge med, med hensyn til lønninger, at en mistet en del folk. — Samtidig sank arbeidstempoet med arbeidets fordyrelse til følge. — Jeg mener dog å kunne uttale at arbeidstempoet i vegvesenet sank langt mindre enn ved de tyske og tyskbetonte anlegg, til tross for de altfor lave lønninger som ble holdt i vegvesenet, særlig ved vedlikeholdsarbeidet.

Hva særlig angår vegvoktere og de faste vegarbeidere vil jeg uttale at de fortjener honnør for at de jevnt over fortsatte i vegvesenet og ikke lot seg infisere av den svært ofte forekommende «Ta det med ro mentalitet.»

*Forts. neste nr.*

# Innsamlinga syner interessante resultat

*Verdfulle bidrag å hente til samlinga også i Hordaland,  
fortel Kjell Hegdalstrand*

Vi har tidlegare fortald i «Veg i Vest» at Kjell Hegdalstrand frå Hedmark har fått i oppdrag å samle vegvesenets munnlege historie. Kort tid før jul var han på vitjing i Bergen, denne gangen for å få fram litt av resultatet av det arbeidet han har drive med gjennom 2 1/2 år. Han var då i ferd med å lage eit halvtimes program til Middagsstunden saman med programsekretær Oddny Reitan i NRK Hordaland. Til dette programmet konsentrerte dei seg om ein tidlegare vegsjef og avdelingsdirektør i Vegdirektoratet, Knut Waarum. Han har vore i vegvesenet frå 1921 til 1965 og har m.a. vore vegsjef i Finnmark, Nordland og Troms.

— Eg har i alt 6 1/2 time med stoff frå samtalen med Waarum, fortel Hegdalstrand til «Veg i Vest». Men dette er vel eigentleg symptomatisk for det han har opplevd i den tida han har arbeidd med dette stoffet. — Eg har intervjuet omkring 130 personar over heile landet og eg har fått ein kolossal mengd med stoff og har møtt stor velvilje over alt, fortel han. — Eg er ferdig med opptaka mine no, men så opplever eg berre at det stadig kjem inn noko nytt. Det siste eg har fått høyre om, var ei dame som laga mat for serberne som sleit med den sokalla Blodvegen over Saltfjellet. Slikt er nesten ikkje til å komme utanom — det er interessant alt. No har eg engasjement ut 1982, og eg har lova å ha ferdig eit

manus om vegvesenet fram til 1940 innan den tid.

Universitetet, nærare bestemt Institutt for folkelivsgransking, er svært interessert i mange sider av det arbeidet som er utført, og no har også eit par forlag sagt seg interessert i å gi ut ei bok på grunnlag av det materialet Hegdalstrand har samla inn.

— Men faktum er at fleire av personane eg har vore i kontakt med åleine har stoff nok til ei heil bok, seier Hegdalstrand.

Som tidlegare nemnd spenner innsamlinga over alle grupper tilsette i vegvesenet, og det vert frå universitetshald understreka at dette er svært verdfullt, av di det gjev eit godt sosialhistorisk tilbakelikk.

Kjell Hegdalstrand har også vore i Hordaland på si ferd rundt land og strand for å samle stoff til vegvesenets historie. I haust var han i kontakt med Mikal Ulvatn i Nordhordland, Ingolf Glambek i Bergen, Anton Øvre-Eide, også i Bergen, Finn Nitter på Stord og Nils U. Hamre i Røldal.

— Også her var mykje å hente, får vi vite, og Hegdalstrand var særleg oppteken av at han fekk ein kar som Øvre-Eide i tale, for eit av dei største problema hans har vore å finne fram til folk som har vore lenge i vegvesenet på kontorsida. — Øvre-Eide er den einaste som



Kjell Hegdalstrand og Oddny Reitan i arbeid i NRK Hordaland med program til Middagsstunden.

kan gå så langt attende som til 1917, fortel han.

«Veg i Vest» kunne likevel ikkje få svar på kor mykje av Hordalands-stoffet som med tida vil bli brukt. — Alle har sitt særpreg, t.d. av di dei hugsar ekstra godt, som Glambek, eller som Ulvatn, som må vere ein av dei få som ikkje tente meir enn 19 øre timen på naudsarbeid i Nordhordland! Det er jamen ikkje lett å velje, medgir Hegdalstrand, nesten litt oppgitt.

Kjell Hegdalstrand fortel elles at han har to radioprogram på trappene i nær framtid. Det eine kjem 29. april, då det er 40 år sidan lærarane kom til Kirkenes på vegarbeid under krigen. I samband med vegvesenets minneinnsamling vil Kristian Sørensen, som den gangen var oppsynsmann, fortelje litt om korleis han opplevde dette.

Seinare vil det komme eit anna program med samme mann, då om tida då vegvesenet i Karasjok skulle begynne å fungere att etter at Finnmark var brent. Datoen for dette programmet er ennå ikkje fastsett.

## Isreinskeriggen gjer nytte for seg

Gjev mykje betre arbeidsmiljø for karane som skal utføre reinskejobben i tunnelane

Som dei fleste er kjende med har det vore i gang utprøving av ein isreinskerigg for nedreinsking av istappar frå tunnelkvelv og vegskjeringar no i vinter. Riggen har tidlegare vore omtala i «Driftsnytt».

Isreinsking i tunnelane vart teken opp som sak i AMU i 1980. Bakgrunnen for denne saka var det miljøet som folka våre hadde under dette arbeidet. Det er klart at det var ein utriveleg arbeidsplass, når ein tenkjer på luftforeining, støy frå trafikken, støy og dårleg lys.

Den manuelle isreinskinga er svært tidkrevjande. Det vert vanlegvis nytta 3 mann og ein mindre lastebil til dette arbeidet. 2 mann står bak på lastebilen og reinskar ned isen frå tunnelkvelva med lange reinskespett. Når isen er nedreinska må vegbana sopast rein for is. Deretter kan ein køyre fram til neste stad og reinska vidare.

Det er ikkje uvanleg at ein må reinske tunnelane på ny etter 2-3 dagar.

Isreinsking i vegskjæringer har oftast vore gjort med gravemaskin som har hogge isoverhenga ned med graveskuffa, eller isen er sprengd ned. Det er nok lett å forstå at denne arbeidsmåten er lite rasjonell. Det måtte vera rå å gjera dette arbeidet på ein lettare, meir miljøvenleg og meir økonomisk måte.

Etter ein del drøftingar av desse problema vart istilhøva i tunnelar og vegskjeringar kartlagde, m.a. med tanke på

kva for konstruksjon som kunne vera tenleg for å få til ein mekanisk reinskemetode.

Før vi gjekk i gang med teikningar og bygging av riggen «lista vi opp» som målsetting:

1. *Reinske ned is frå tunnelkvelv i heile kjørefeltsbreidda, og i alle tunnelhøgdar.*
2. *Reinska lettera is/overheng i vegskjæringar.*
3. *Samle/fjerne all lausriven is frå vegbana.*
4. *Riggen må i minst mogleg grad vere til hinder for trafikken.*
5. *Riggen må byggjast lett, må kunne brukast på alle vegvesenets lastebilar og på leigebilar.*
6. *Utstyret må byggjast slik at flytting frå ein bil til ein annan, på- og avlesing må kunne gjerast av sjåføren utan hjelp av maskinar eller menneskap.*



*Røynsleane har vore gode med isreinskeriggen, og bruken i vinter har og gitt tips om kva som kan gjerast betre.*

## Litt om oppbygging og verkemåte

Riggen er bygd opp av kraftige stålkonstruksjonar. Som berekjøretøy nyttar vi ein lastebil. Riggen er bygd slik at den passar til alle vanlege lastebilar vi nyttar i vegvesenet. Som kraftkjelde for isrivingsrammene nyttar vi eit el. hydraulisk aggregat, som omset 24V (teke ut frå bilens el. anlegg) til hydraulisk trykk. Dette aggregatet er det same som vi nyttar til plogløft på brøytebilane våre.

Den vertikale isrivingsramma går frå horisontalst. til ca. 85 grader, dette tek 11 sek. Begge isrivingsrammene vert drivne av hydrauliske pumper (sylindrar). Konstruksjonen er forlengd fram over førerhuset på lastebilen for å skjerma for is som vert lausriven frå tunnelkvelven. Det er bygt eit gjerde rundt denne forlenginga. Under kjøring vil is som er komen ned på dette dekket skli bakover i lastekarmen. Dette frambygget gjev og feste for eit lyssystem, slik at føraren kan sjå tunneltaket.

Det er montert stålførar på den vertikale isreinskeramma. Desse er av spesialherda stål, dei er svært bøyelege, men er samstundes stive nok til å gje ei god «avsoping» i tunnelkvelven. Mellom desse fjørene er det festa tunne kjettningar som tek med seg istappar som elles ville koma mellom fjørene.

Siderivingsramma vert for det meste nytta til å ta ned is frå skjæringsvegger, men kan og brukast til å ta bort is inne i tunnelar der ein ikkje rekk til med den andre ramma.

## På/avlasting av riggen

Til riggen er bygd ein parkeringsrampe som er slik at det er råd å kjøre gjennom med bilen.

Av/pålesing tek 25 min., og det er ikkje trong for hjelpemann eller maskinar.

## Litt om korleis utstyret vert nytta

Ved isreinsking i tunnelkvelv kjører bilen med isreinskeriggen fram til tunnel-



munningen. Sjøføren les av på skiltet som står ved alle tunnelmunningar kva høgd tunnelen har. Isreinskeramma vert heva slik at den «sopar» godt mot tunneltaket. Bilen kan kjøre med ca. 20 km/t. Isreinskinga går over ei kjørebane. Når denne er ferdig, vender bilen og tek andre kjørefeltet attende.

### Isreinsking av skjeringsvegger

Her kjører bilen på vegkanten med isrivingsramma så langt ute at skjerebladet ligg mot isen. Ved prøver syner det seg at isen slepper oppe ved skjerings- toppen når ein rører han lett. Isen fell rett ned i vegggrøfta og gjer ikkje skade på bilen.

### Resultat til no

Etter at visse ombyggingar vart gjort i fjor, verkar riggen svært bra:

1. Riggen utfører same arbeidet som vi tidlegare gjorde manuelt, men for lågare kostnader.
2. Riggen gjer eit mykje betre arbeid av di den sopar heile tunnelkvelven og tek ned laus stein.
3. Arbeidstilhøva for våre tilsette er betra.
4. Faremoment som det tidlegare var ved dette arbeidet, er fjerna.
5. Riggen kan vera påmontert medan bilen utfører brøyting. Dermed kan riggen gå inn i ein brøyterode som ein del av ryddeutstyret, og brøytekontraktør kan samstundes med brøytinga ta isreinsk i tunnelar innan roden sin.
6. Riggen er etter røynsler vi har gjort, mest vedlikehaldsfri.

Vi har funne desse ulempene:

1. Der det er montert lysanlegg i tunnelane må reinskeramma senkast for å unngå skade på lysarmaturen.
2. I tunnelar med lita høgd, vil reinskeramma liggje for mykje horisontalt, slik at stålfjørene ligg for lite mot tunneltaket. Ved denne stillinga av



*Slik ser isreinskeriggen ut. Asbjørn Berge køyrer han i tunnelar i indre strok denne vintren. (Foto: BLA)*

ramma har isen lett for å falle ned i veggana.

3. Det bør monterast ein el. avlesing av isreinskeramma si høgd over veggana, slik at operatøren kan lese av kva høgd han har på ramma.
4. Det bør monterast ei ledeplate på undersida av isreinskeramma for å leie isen ned i lastekarmen.

Teknisk sett skal det ikkje vere vanskeleg å finna ei løysing på desse problema.

Med tida kan det òg vera rett å vurderer om det er mogeleg å sikra seg mot laus stein som dett ned frå tunnelkvelven ved rutinemessig å «sopa» gjennom tunnelane på heilårsbasis.

Dette arbeidet kan ikkje gjerast manuelt p.g.a. at det alltid er eit støv-/skittlag som ligg i kvelven. Dette gjer at det er uråd å sjå dei lause steinflisene.

Det er og tankar om at utrustninga kan vera basis for nedkosting, reingjering, kvitting av tunnelkvelv.

Ut frå det som er gjort, og med dei resultatata — både på økonomisida og ikkje minst med den miljøbetringa vi har fått ved maskinell isreinsking, vil ein truleg kunne trekka den slutninga at reinskeriggen kan vere eit utstyr som vegvesenet kan ha nytte av i framtida.

A. Horne

# Farlig transport er du i nærheten av minst en gang hver dag

*Sammen med andre etater intensiverer biltilsynet innsatsen for å redusere faren ved slike transporter mest mulig*

Dagens samfunn har gjort seg avhengig av at til dels svært farlige stoffer inngår i produksjon og dagligliv på mange områder. Dette betyr at disse stoffene må håndteres av mennesker, ikke bare i industrien, men også innen landbruket, på sykehus, i hjemmene og ikke minst under transporten til og fra produsent og brukere. Vi har snakket med vektkontrollør Hans Chr. Hansen ved Biltilsynet i Bergen for å få vite litt om hvilke regler som finnes for transport av slike stoffer, hvor vanlige slike transporter er og hvem som kontrollerer at de forskjellige reglene blir fulgt.

## **Vanligere enn vi tror.**

— Transport av farlige stoffer på vegnettet er nok vanligere enn de fleste er klar over, forteller Hansen. — Enhver bilist må regne med at han er i nærheten av en slik transport minst en gang daglig. Beboere langs enkelte vegstrekninger må regne med at farlige laster passerer flere ganger daglig. En god del av de farlige lastene går nok med jernbane, men også disse må ofte omlastes til bil for å komme helt fram til bestemmelsesstedet. Denne omlastingen kan jo enkelte ganger foregå i bebygget område. Biltilsynets oppgaver overfor de farlige transporter som går langs vegnettet er selvsagt det vanlige tilsyn med kjøretøyets tekniske standard, sikring av lasten, vekt osv., men i tillegg skal vi også se til at reglene for disse stoffene følges. Regler finnes nemlig, slår Hansen fast.

## **Strengt regler.**

All vegtransport med farlig gods som krysser Norges grenser, er underlagt Den europeiske avtale om internasjonal vegtransport av farlig gods, den såkalte ADR-konvensjonen. Den omfatter regler for hvilke stoffer som kan transporteres, den klassifiserer stoffene, bestemmer hvor store kvanta som kan fraktes, hvilken emballasje som skal brukes etc. Den stiller videre krav til kjøretøyet, tanker og øvrig utrustning, krav til merking av kjøretøyet og krav til de dokumenter som skal følge en farlig last.

## **Uhellskort.**

I ADR-konvensjonen blir de farlige stoffene klassifisert, f.eks. som brannfarlige, selvantennelige, etsende, radioaktive etc. Den påkrevde merking av kjøretøy som bærer en slik last skal fortelle hvilken klasse stoffet tilhører, og den skal ha et nummer som forteller hvilket stoff det dreier seg om. For å kunne finne ut umiddelbart hvilket stoff en bil transporterer, må man ha et ADR-register og slå opp på de tall som merkingen angir. Biltilsynet har for ikke så svært lenge siden anskaffet seg dette registeret, som inneholder samtlige transportuhellskort som ADR-konvensjonen forlanger. Det finnes et slikt transportuhellskort for hvert stoff. Kortet angir stoffets navn og hvilke forholdsregler som må tas dersom kjøretøyet med en slik last har et uhell. Av kortet kan man finne ut hvilke farer som knytter seg til vedkommende stoff og

hvilke tiltak som er nødvendige for å av-  
verge faren. Videre opplyser kortet om  
hvem som må varsles ved et eventuelt  
uhell — brannvesen, politi eller hoved-  
redningssentralen på Sola. Ikke minst  
angir kortet hva man skal gjøre med per-  
soner som har vært utsatt for stoffet, for-  
holdsregler ved brann, lekkasjer eller  
skader på emballasjen o.a.

At biltilsynets folk har disse transpor-  
tuhellskortene er imidlertid ikke nok.  
ADR-konvensjonen krever at et slikt kort  
alltid skal følge den farlige lasten. Det  
skal være oppbevart slik at hvem som  
helst skal kunne finne det, klart avmerket  
på utsiden av kjøretøyet. Man skal ikke  
være avhengig av at sjåføren skal være i  
stand til å gjøre rede for lasten etter et  
uhell.

#### **Nødvendige dokumenter og attester.**

Også et transportdokument skal følge  
lasten. Dette skal tydelig angi mengde,

stoffets tekniske betegnelse, opplysnin-  
ger om fareklasse, nummer i klassen,  
eventuelt bokstav og initialene ADR  
(eller RID som gjelder jernbanetrans-  
port). Avsenderen skal, enten på frakt-  
dokumentet eller på egen attest, erklære  
at det giftige stoffet tillates transportert  
ifølge ADRs forskrifter og at stoffets til-  
stand, behandling og eventuell emballa-  
sje og faremerking er i overensstem-  
melse med ADR. Hvis forskjellige sorter  
farlig gods emballeres sammen i et kulli  
eller en container, skal avsenderen er-  
klære at dette ikke er forbudt. ADR-be-  
stemmelsene setter nemlig også grenser  
for hvilke stoffer som kan transporteres  
sammen.

Når det gjelder kjøretøy som frakter  
særlig eksplosjonsfarlige stoffer, skal  
disse kjøretøyene også ha med en god-  
kjennelsesattest. Det betyr at Statens  
sprengstoffinspeksjon skal ha godkjent  
kjøretøyet for slik transport.



*Slik skal en bil med farlig last merkes, og tallene skal stå både foran og bak på bilen.*

Kjøretøy som skal frakte brannfarlige stoffer skal også godkjennes av sprengstoffspeksjonen eller av brannsjefen.

### Samarbeid mellom ulike etater.

Transport av farlig gods involverer altså også andre myndigheter enn biltilsynet. Det gjelder sprengstoffspeksjonen, vegdirektoratet, brannvesen og politi som biltilsynet samarbeider med. Disse har myndighet til å godkjenne kjøretøy for forskjellige transporter. Enkelte av disse godkjennelsene kan biltilsynet fornye, andre skal fornyes av samme instans som første gang. Brannvesen og politi er også involvert i selve transportene som foregår. Overbrannmester Teigland ved Bergen brannstasjon forteller at en del firmaer har faste transporter av farlige stoffer. En del av disse er svært flinke til å si fra når transportene går og hvilke ruter de følger. På denne måten vet brannvesenet om dem i tilfelle uhell. Samtidig skal man forsøke å passe dem inn på tidspunkt da der ikke er så stor trafikk, og de kan loses gjennom ruter hvor faren for uhell blir minst mulig.

### Problemer ved motorstopp.

I tillegg til at der er regler for transport av disse stoffene, forteller Teigland at der er strenge regler også for lagring av stoffene. Lagring er det for eksempel dersom et kjøretøy blir stående på et sted ut over en viss tid. Det gjelder f.eks. også motorstopp. Det finnes strenge regler om at f.eks. eksplosive varer skal avhentes ved pakkhus innen to timer etter at de er ankommet. Kjøretøy som frakter visse stoffer har heller ikke lov til å stanse for service i bebygget område. Disse reglene skal forsøke å redusere faren for at folk og bebyggelse kommer til skade ved uhell med disse stoffene.



*Her viser sjåføren hvordan man finner fram til uhellskortet dersom noe skulle skje. Hver som helst kan her finne ut hva som skal gjøres ved en uhellssituasjon.*

### Uhell kan skje.

Ved politiet får vi opplyst at de tidligere hadde en del med farlige transporter å gjøre, men at kravene til kjøretøy og sjåfører av slike kjøretøy gjør at behovet for dette ikke lenger er så stort. Ved større sprengstofftransporter fra f.eks. Forsvaret skal der gis melding om transporten. Dette blir også gjort. De innpasses da selvsagt utenom rusket, men det er kjøretøyenes størrelse og fornuften som begrenser ruten. Regelverket synes å ha tenkt på alle eventualiteter, men likevel er det farlige transporter det er tale om. Også i Hordaland har vi hatt uhell med bl.a. tankbiler med brannfarlig stoff. Til alt hell har uhellstedet vært slik at ikke bebyggelse er blitt rammet i særlig grad. Så lenge disse stoffene brukes og transporteres kan vi jo ikke helt gardere oss mot ulykker.

### Bestemmelsene følges i stor grad.

Hans Chr. Hansen i biltilsynets utekontroll er ofte i kontakt med farlig last. Han har inntrykk av at både avsendere og sjåfører er flinke til å overholde bestemmelsene. Kjøretøyene er forskriftsmessig merket, de nødvendige papirer er på plass osv. Mangler disse blir transporten stanset, og som oftest blir da brannvesenet tilkalt for å finne mer ut om las-

tens art. I spesielt graverende tilfelle kan politianmeldelse komme på tale, og loven gir adgang til å straffe med bøter eller med fengsel i inntil ett år ved overtrudelse — dersom ikke forholdet gir grunn til enda strengere reaksjon.

#### **Mål: å redusere risikomomentene.**

Transport av farlig gods på veg må vi anta ikke er noe forbigående fenomen i vårt samfunn. Både Hansen og Teigland presiserer at samarbeidet mellom biltilsynet og brannvesenet er godt på dette området. Begge etater føler behov for

videre skolerung på området og samarbeider også om dette. I mai i fjor arrangerte biltilsynet et ADR-kurs i Hordaland der også folk fra vegdirektoratet, biltilsynet, brannvesenet, politiet, Statens sprengstoffsinspeksjon og fra Mongstad var til stede. Likeledes var Hans Chr. Hansen invitert til kurs på Voss arrangert av Statens sprengstoffsinspeksjon og myntet spesielt på brannsjefer. At dette samarbeidet er godt, skulle gi de beste forutsetninger for at risikomomentene med denne type farlige transporter blir så små som mulig.

G. Caspersen.

## *Selvforståelse kan gi bedre samarbeidsforhold*

### **Biltilsynsfolk ofrer fritiden til kursvirksomhet for å «forbedre» seg**

Kontorpersonalet ved biltilsynet i Hordaland har igjen vært på TA-kurs. 30 ansatte ved biltilsynsavdelingen og fylkets tre stasjoner valgte å bruke helgen 22.—24. januar på kurs på Voss. I år som i fjor hadde Terje Handeland fått tak i Birte Ruud fra Statens Forvaltningshøgskole, som på en fin måte ledet og aktiviserte deltakerne gjennom de forskjellige oppgaver og øvelser.

Kurset i år var en oppfølging av kurset i fjor og konsentrerte seg mer om å bruke de teoretiske begreper og kunnskaper som ble formidlet for et år siden. (Nevnt i Veg i Vest nr. 1/81).

#### **Hva er et TA-kurs?**

TA er forkortelse for transaksjonsanalyse. Kort kan vi si at TA går ut på gjennom analyse å bevisstgjøre hos oss de

reaksjoner og følelser vi har i samkvem med andre mennesker — sosialt eller på arbeidsplassen. De forskjellige aktiviteter på kurset sprang ut fra den tanken at finner vi først ut hvilke reaksjoner vi har og årsaken til dem, så har vi en viss mulighet til å ta dem opp til overveielse og kontrollere dem. Vi kan med andre ord selv vurdere om reaksjonene er noe vi selv ønsker og står for, eller om vi har fått dem gjennom andres holdninger, f.eks. fra foreldre. Ved forståelse av oss selv kan vi vurdere hvilke sider som er positive og som vi ønsker å fremelske fremfor våre negative sider.

På samme måte som hos oss selv bør vi forsøke å fremheve de positive trekk hos våre medmennesker. Ved å fremheve de positive sidene oppmuntrer vi også andre til å bruke disse sidene.

## TA i biltilsynet.

Hva har TA i en teknisk etat som biltilsynet å gjøre?

Bortsett fra det utbytte som hver enkelt får i forholdet til sine medmennesker, vil dette forhåpentligvis kunne bidra til å lette arbeidssituasjonen. I biltilsynet som på enhver arbeidsplass i dag, kreves det samarbeid, enten for i det hele tatt å få jobben gjort, eller for å kunne hente og gi faglig inspirasjon og utvikling. Det å forstå seg selv, ta stilling til og akseptere seg selv, er en stor fordel dersom man ønsker å bidra i et samarbeid. Samarbeid er ikke noe man kan kreve, men noe man kan tilby. Dersom man som menneske, hjemme eller i arbeidssituasjonen, går rundt og er redd for å bli

avslørt, vil det være vanskeligere å yte noe i et samarbeid.

I biltilsynet har samarbeidstanken vært langt fremme i de senere årene. Dette gjelder samarbeid kolleger imellom, i forholdet til de andre avdelinger ved Hordaland vegkontor og med f.eks. bilverksteder og kjøreskoler, og ikke minst publikum, som biltilsynet har løpende kontakt med utenfor etaten. En oppfølging av de to kursene man hittil har hatt vil i overskuelig fremtid bli å forsøke å benytte oss mer aktivt av den forståelse og de hjelpemidler som TA hittil har gitt oss. Et nytt kurs som oppfølging er noe deltakerne ved årets kurs ønsker seg, men som det foreløpig ikke er tatt stilling til.

G. Caspersen.

---

# Anleggskonferansen — meir teknisk prega enn før

Den årlege anleggskonferansen vart halde på Voss i desember. Programmet var vidtfamnande og vi vil her berre gje eit kort samandrag av konferansen. Det vert også laga eit fyldig referat som ein seinare kan få på anleggsavdelinga.

Anleggssjef N. H. Sellevold opna konferansen og ynskte deltakarane velkomne. Han tok for seg programmet for konferansen, som i år var meir teknisk prega enn tidlegare. Vidare gjorde han eit tilbakeblikk på drifta i 1981. Reduksjon av løyvingane hadde ført til dystre utsikter i starten av 1981, men «forsiktig» drift heile året medførte at vi slapp drastiske tiltak som permittering m.m. Utsiktene for -82 er mykje lik dei for -81 og vi må rekna med ein del flytting av folk for å utnytta ressursane fornuftig.

Sellevold oppfordra alle til å ta aktivt del i konferansen slik at utbyttet kunne bli størst mogleg.

Noremark hadde så eit innlegg om betongarbeid. Til dette emnet var det laga gruppearbeid.

Oppgåvene gjekk ut på å finna den rette måten å utføra støpearbeid under ulike ugunstige forhold. Vidare var det eit par konstruksjonar der ein skulle visa prinsippet for hovudarmering. Oppgåvene vart gjennomgått etterpå, og det var stort sett semje om svara.

J. Sørensen er med i ei gruppe som skal sjå på om der går an å få inn meir natursteinsmur i vår vegbygging. Ein førebels rapport frå gruppa vart lagt fram, supplert med lysbilete som viste eksempel på tørrmur — både til etterfølgjing og til åtvaring.

Største problemet med tørrmuring er kva utstyr ein skal nytta. Gravemaskin høver best, men er ikkje tillate. Vegkon-toret har no inne søknad om dispensa-sjon til å nytta gravemaskin til dette arbeidet.

Konklusjonen til gruppa var at tørrmur må nyttast meir, den er finare enn be-tong, og dersom det er rimeleg tilgang på murstein og vi får nytta gravemaskin til arbeidet, er gråsteinsmuren også of-tast billegast.

A. *Instebø* heldt eit innlegg om kvali-tetskontroll. Han kom først inn på opp-bygginga av laboratoriet, og gjekk så inn på dei ulike prosessane i vegbygging som kan og bør kontrollerast. Han tok og for seg kvifor vi bør kontrollere kvaliteten på det vi byggjer i dag. Når vi byggjer etter vegnormalen vil vedlikehaldet fram-over seia oss om normalane kan reduse-rast eller om dei bør skjerpast.

Instebø ba også om at anlegg tok oftare kontakt med laboratoriet og kom med fleire oppdrag.

Andre dag vart opna av *Holsen*, ma-skinsentralen, som snakka om «Maskin-utnyttelse av egne maskiner». Det viktiga-ste her var å få endra den innstillinga som i dag herskar ute i drifta. Sjølv om eit anlegg driv billegare med privat ma-skin, vert det totalt dyrare for vegvesenet når den gule maskina står.

Diskusjonen må koma når det er snakk om *innkjøp* av nye maskiner; når innkjøpet først er gjort, *skal maskina nyt-tast*.

G. *Brodahl*, biltilsynet, heldt innlegg om akseltrykk og avgift. Han viste til for-skjellig utnytting av nyttelasten etter for-skjellig storleik på bilane i høve til dei ulike akseltrykk-restriksjonane. Vi kunne i ekstreme tilfelle leiga stor bil med stor nyttelast, men som p.g.a. stor eigenvekt og akseltrykkrestriksjonar berre kunne nyttast som «trillebør», peika han på.

Brodahl kom også inn på brudd på føresegnene om kjøretøyhøgde i tunnel. Slike brot på føresegnene er svært tra-fikkfarlege og det bør reagerast strengt på dei.

*Landskapsarkitekt Mengshoel* frå Vegdi- rektoratet foreleste om «Ferdiggjering, rasteplasser, støyskjermer».

Ho hadde mange lysbilete som synte både gode og dårlege anlegg. Frå Hor-daland var det og delte eksempel.

Våre «fine» tunnelportalar minte meir om katedralinngangar enn tunnelopnin-gar, og burde reduserast eller sløyfast, kom det fram.

Mengshoel nemnde den store skilna-den i vestlands- og austlandsterrang, men meinte vi burde konsentrere oss om prinsippene og tankane bak. Vegen har i seg sjølv liten visuell effekt, sideterranget er viktigast og bør få ei mjuk, uskjematisk utforming.

Konferansen vart avslutta med ein del korte orienteringar.

*Ohnstad* orienterte kort om den nye pro-sesskoden og endringar denne fører med seg.

*Follesø* snakka om innleige av frem-mendmaskiner. Det er sett ned ei gruppe til å sjå på det systemet vi har i dag og kome med framlegg til nytt.

*Sellevoid*. Under gruppearbeidet var det og ei oppgåve om systemet for opp-setting av rekkverk, måten arbeidet vert administrert på i dag og om det var ynskje om endring. Ut frå svara og disku-sjonen vil no opplegget for rekkverks-arbeid bli lagt om. Ei gruppe skulle sjå nærare på dette.

Sellevoid avslutta konferansen med å sjå på utbyttet av eit slikt samvær. Han meinte det hadde fleire positive sider, sjølv om resultatata var vanskelege å måla konkret.

G. *Tunestveit*.

# SPORT

STAFETT  
SESONGEN 1982:

## Hordaveg satser på superlag i år også

*Er interessert i kontakt med løpere på alle aktivitetsnivå*

Oppmuntret av fjorårets glimrende innsats, vil Hordaveg også i år stille lag i stafettarrangementer. Vi tar sikte på å øke aktiviteten med deltakelse i en rekke lokale stafetter både vår og høst. Vi vil selvsagt også i år lade sterkt opp med tanke på deltakelse i Holmenkollstafetten. Innsatsen i fjor ga mersmak og plasseringen var så god at vi må regne med å få delta selv om det blir vesentlig begrensning i antall deltakende lag.

Selv om vi i de enkelte stafetter tar sikte på å stille slagkraftige lag, håper vi på deltakelse av ansatte på alle aktivi-

tetsplan. Meningen er å spore til fysisk aktivitet og sosial kontakt blant de ansatte i hele etaten. Forutsetningen er bare et medlemskap i bedriftsidrettslaget. Skulle det være noen som fortsatt ikke er medlem der, er det bare å melde seg inn.

For å lodde stemningen og for å planlegge sesongen nærmere, ber vi allerede nå om at interesserte tar kontakt med Kjell Follesø eller Egil Pedersen på vegkontoret. Vi vil senere komme tilbake med terminliste og nærmere opplegg for sesongen.

ETP



Hordavegs stjernelag Foran fra v. O. Sæveraas, J. T. Løitegård, T. Børsheim, K. Follesø, I. Alsaker. Bak f v N Natland, G. Natland, E. Pettersen, E. Pedersen, O. Malkenes, O. Fadnes, K. Kittelsen og K. Langeland. (Herland og Riis er ikke med på bildet).



## Ei røyst frå grasrota...

*Eit gammelt tun på ein gammel gard  
som ikkje lenger er det den var.  
Den vart plukka bete for bete i sund.  
Husa står att på ein liten grunn  
på skjelvande føter  
og ventar bli reve opp med røter.*

*Flere står fram og hevdar sin rett  
til resten av garden som var i vår ætt  
11 — 12 generasjonar i eitt  
i farne tider som gjekk.*

*Nå strekkjer dei hender i samfunnets navn.  
Nå krevjest alt vårt til samfunnets gavn!  
Men kva med oss — kvar skal vi av  
Kva får vi att om vi gir oss og gav  
i frå oss heimen, jorda og alt.  
Kva får vi betalt?*

*Får eg att hus og heim og ro  
der eg trygt med mine kan bo?  
Eg er ikkje ung lenger — kjenner meg mødd*

*og trøytt og sår at eg skal bli nødt  
til å strida for retten min.*

*Det vert ikkje råd til å leva her  
når vegen skal komme oss ganske nær  
og bilar skal osa forbi som ein foss.  
Sanden skal gravast vekk under oss.  
Utendørsanlegg vil BKK byggja.  
Kommunen vil industrianlegg tryggja.  
«Fisk og Forsøk» vil også ha rom.  
Tomtar til hus det òg ymtast om.*

*«Framsteget» skubbar og trengjer seg på:  
Flytt deg, du gamle, så rom me kan få —  
eller sit der på bråtet  
og mimra — tel bilar  
mens du høyrer på ståket  
og ventar — og kvilar —*

*Eg vert så oppøst, så øren — mest tom  
Det kjenst som eit bein som bikkjer slæst om.*

*Malene Matre.*

## ...og ein kommentar

For om lag 40 år sidan vart det meste av garden til Malene og Theodor Matre oreigna til grus- og sandtak i samband med oppattbygginga av Bergen etter krig.

No nærmar det seg slutten på mas-sane, og der det før var eit frodig gardsbruk er i dag eit utgravd krater som skal regulerast til industri- og bustadforemål.

Huset og tunet til Malene Matre ligg i dag att på ein haug som den ny-prosjekterte hovudvegen er planlagt gjennom. I denne vegsaka er det at Malene etter kvart er blitt kjend for striden ho kjempar for å få ført vegen utanom huset og tunet.

Masfjorden kommune har difor i ein reguleringsplan teke omsyn til dette og planlagt vegen i ein ekstra krapp sving i utkanten av eige-domen. Dette alternativet viser seg å føre til konflik-tar med andre interesser i Matre. Dessutan viser

det seg ved oppmåling i marka at inn-grepet i eige-domen til Malene likevel vil bli temmeleg stort og vanskeleg for Malene å godta.

Malene føler seg no, som rimeleg er, ille røynd av alt det offentlege oppstusset omkring henne og vegsaka i Matre. Ho føler presset på alle sider av fleire offentlege interesser.

Spørsmålet melder seg om ho skal gje opp striden og flytte. Dette blir ei vanskeleg avgjerd.

Trass i alt — Malene inviterer vegfolk og kommunepolitikarar på kaffi og likaste heimebakst i si lune stove som står så sentralt i vegsaka i Matre.

Etter ei slik mottaking står det klårare for oss at denne saka inneheld også viktige menneskelege faktorar som vanskeleg let seg måla i kroner og kubikk i nokon konsekvensanalyse i ei offentleg planutgreiing.

OK/MF

# ArbeidsmiljøSpalten

## Årsrapport for AMU

AMU har i 1981 hatt 6 medlemmer, 3 frå leiinga og 3 frå organisasjonane:

Driftssjef J. Søylen til han slutta i mai, deretter overing. K. Hisdal. Adm. sjef E. Aaland. Overing. N. H. Sellevold. Hovudtillitsmann J. T. Aga. Hovudverneombod H. Lund til han slutta i vegvesenet i oktober, deretter nytt hovudverneombod K. Ulvatn. Oppsynsmann N. Nonås til han gjekk over i ny stilling i mai, deretter vegmeister J. Haukenes.

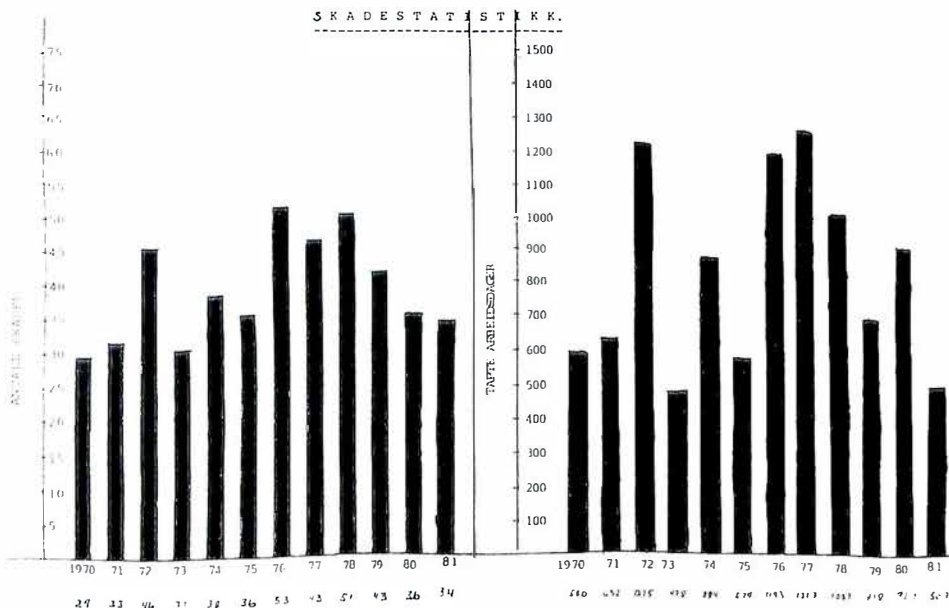
I tillegg er verneleiar B. Langedal medlem utan stemmerett. Adm. sekretær Anna Maria Måge er fast sekretær.

Hovudtillitsmann J. T. Aga har vore formann i 1981.

AMU har hatt 9 møte, og har behandla

58 saker. Dessutan har utvalet hatt synfaring på ein del arbeidsplassar. På eitt av AMU-møta deltok bedriftsoverlegen i Statens vegvesen, Roald Adelsten-Jensen, og på eitt møte deltok fysioterapeut J. H. Demmink, som er engasjert på deltid.

Frå 1. januar 1981 fekk vi ny «Hovedavtale for arbeidstakere i Staten», og del 2 omhandlar medraderett. Den nye lova om medraderett førte til endringar i Arbeidsmiljølova § 24, pkt. 2 som seier kva saker AMU skal behandla. Følgjande saker skal for ettertida ikkje behandlast i AMU: Planar for byggjearbeid, innkjøp av maskinar, rasjonalisering, arbeidsprosessar og arbeidstidsordningar. I tillegg fekk AMU avgjersle i premiering av forslag.



## Arbeidsmiljøutvalet utvida

Etter ei rekkje drøftingar mellom organisasjonane og leiinga ved vegkontoret, er det no vedteke at Arbeidsmiljøutvalet skal ha i alt åtte representantar. Det vil seie at det no er gått inn ein ny representant for arbeidstakarane ved vegkontoret/biltilsynet. På den andre sida av bordet er dermed også talet auka tilsvarende. Her er biltilsynssjef Einar Valle kommen inn, medan Astrid Ottesen, ELF/biltilsynet, er representant for kontorsida.

I 1981 har AMU oppretta attføringsutval. Det er inngått mønsteravtale med Arbeidsformidlinga om bedriftsintern attføring, og på denne måten oppnår vi både økonomisk og fagleg hjelp. Medlemmer i attføringsutvalet er frå leiinga, organisasjonane, bedriftshelsetenesta og arbeidsformidlinga. Verneleiaren er sekretær. Utvalet har hatt 6 møte, og 12 saker er godkjende som attføringssaker med refusjon for lønn frå Arbeidsformidlinga. Medlemmene i attføringsutvalet har gitt skriftleg løfte om teiingsplikt.

I 1980 hadde vi 40 arbeidsulukker eller tilløp til ulukker. 36 av skadene førte til fråver over 1 dag. 2 av dei skadde var ikkje friskmelde ved utgangen av året. Skadene førde til 507 fråverdagar sidan 1973.

Av andre saker AMU har behandla kan nemnast drøfting av 3 forslag, fleire søknader om tildeling av varmedressar og prinsippdebatt om kriterier for tildeling av varmedressar, avtaler om spesielle arbeidstidsordningar, avklare ansvarsforhold ved skade på reise til/frå arbeid, hjelmsoning ved Rådal vegsentral, plassering av ny brakkeleir på Hop og retningslinjer for feristar. I tillegg har AMU arbeid for å få tilsett bedriftslege og bedriftssjukepleiar på heiltid.

Alle sakene vart avgjort utan avstemming, og ingen saker er anka til Arbeidstilsynet.

### Bedriftslegeordninga

I 1981 blei bedriftslegeordninga lagt om. Til vanleg bedriftshelsekontroll vart frå i fjor alle over 45 år kalla inn, vidare alle nyttilsette, enkeltpersonar som har spesielt utsette arbeidsplassar, som f. eks. tunnelarbeidarar, og dei som er vurderte i attføringsopplegget.

Vi har nytta oss av 5 legar på ulike stader i fylket. Vegkontoret arbeider med å få tilsett eigen bedriftslege og bedriftssjukepleiar på heiltid.

## Redaksjonsrådsmedlem til Tanzania

*Nei, det er ikkje vegvesenet som ser seg råd til å sende ein av medlemmene i redaksjonsrådet på reportasjetur. Nils Magnar Runnane, til vanleg tilsett ved vegstasjonen i Røldal, har søkt seg permisjon frå vegvesenet for å ta eit NORAD-engasjement som mekanikar i Tanzania. Han reiser frampå vårparten, og vi i «Veg i Vest» vonar sjølv sagt at vi om ikkje så lenge kan skilte med «vår utsende medarbeidar i Tanzania» . . . Runnane skal vere borte i to år.*

*Som ny representant for Runnane går Oddbjørn Lynghammar, som også er å finne ved Røldal vegstasjon, inn i redaksjonsrådet. Vi ønskjer han velkommen!*

## Opplæringskonsulent tilsett ved vegkontoret

Frå januar i år har vi fått opplæringskonsulent ved Hordaland Vegkontor. Sylvi Baklien, som fekk denne stillinga, skal ta seg av opplærings- og kursverksemd etter at stillinga til Margrete Axelsen vart delt. Axelsen skal no ta seg av personal- og organisasjonssaker.

Sylvi Baklien skal ta seg av alt som har med opplæring å gjere, også for dei tilsette i utedrifta. Ho er berre så vidt komen i gang før oppgåvene «haglar» ned over ho: — Det første som no står på tapetet, er utvida opplæring av verneombod, oppsynsmenn og anleggsleiarar. Desse har tidlegare gått gjennom arbeidsmiljøkurs, og no vil kurset gå nærare inn på deira spesielle arbeidsfelt. Kurset vil gå over to dagar, fortel opplæringskonsulenten til «Veg i vest».

— Vidare vil vi få i gang grunnopplæring for nye verneombod, og begge desse kursa skal gjennomførast i vår. Førstehjelpskurs står òg på programmet i vår.

— Eg har dessutan høyrte at mange ventar på nytt nynorsk kurs, men det kan vi diverre ikkje få i gang før til hausten. Vi tek sikte på september/oktober, medan nytt saksbehandlarkurs vil bli sett i gang i november, fortel Sylvi Baklien.

Førebuinga til eit nytt pensjonistkurs er også godt i gang, får vi vite. Her samarbeider Baklien og Terje Handeland med opplegget for eit tre dagers internatkurs i slutten av april. Nytt i år er at deltakarane kan ta ektefellene med. Derksom interessen syner seg å vere stor, kan det også bli aktuelt med eit slikt kurs til hausten.

— Vil det no bli aktuelt å utarbeide ein «policy» for opplæringsverksemda ved vegkontoret?

— Førebels er opplæringa eit forhand-



*Sylvi Baklien, den nye opplæringskonsulenten.*

lingsspørsmål, og avdelingane har vel stort sett fått i oppdrag å presse mest mogleg inn for dei midla dei har fått tildelt. Opplæring er dessutan nemnd i «Grunnlag og hovedmål» og i del 4 av den nye Hovudavtalen, om personalpolitiske retningslinjer, er opplæringa teke med som ein viktig del av personalpolitikken.

Eg trur at ein skikkeleg policy vil gje eit mål å arbeide mot, og det vil dessutan gjera det lettare å handsame opplærings sakene. For meg som ny i vegvesenet og i Bergen er det dessutan eit problem at alle kontaktpersonar no er spreidde på ulike kantar av byen. Eg trur det vil bli lettare å drøfte opplærings sakene i fellesskap når vi alle er samla under eitt tak i Fyllingsdalen.

Frå hausten er det dessutan meininga å ta til med medarbeidersamtalar, i første omgang på anleggsavdelinga. Dette kan vere ein nyttig måte å avdekkje opplæringsbehov på.

Sylvi Baklien har hovudfag i pedagogikk og eksamen i organisasjonssosiologi og psykologi. Ho har tidelegare vore førstesekretær ved personalseksjonen hos fylkesrådmannen i Nordland.

---

## REKVISITA

---

Reglane har openberert vore noko uklare når det gjeld kven som skal syte for rekvisita til dei ulike avdelingane. Administrasjonssjefen har difor bede oss om å presisere følgjande:

I *hovudregelen* skal ein vende seg til innkjøpskontoret ved Randi Birkeland for å få tak i det ein har behov for.

For dei tilsette i *C. Sundtsgate 64* gjeld følgjande: Torunn Myklebust i 6. etg. har ansvaret for rekvisita til 5., 6. og 7. etasje.

Gunn Haugland/Gro E. Grønland tek seg av 3. og 4. etasje. Dette kan kanskje hjelpe dei som har vore usikre.

---

## MINNEORD

Jonn Børsheim døydde brått 30. januar, 64 år gamal. Han vart gravlagd frå Troens kapell fredag 5. januar.

Eit fullsett kapell av slekt, vener og arbeidskameratar fylgde han til siste kvilestaden og viste han den siste æra.

Jonn Børsheim vart tilsett ved Hordaland Vegkontor som kontorist i 1941. I 1972 vart han sekretær og i 1975 konsulent og leiar for vegkontorets rekneskapsavdeling. Børsheim var ein dyktig og trufast medarbeidar som alltid gjekk heilhjarta inn for å løysa dei oppgåvene han vart sett til. Stillfarande og imøtekommande som han var, og gjennom måten han målbar sakene på, fekk han mange vener både innan og utanfor vegkontoret.

Han sa aldri nei til å gje hjelp og rettleiing når nokon ba han om det, og han var ein ivrig talsmann for eit stadig betre arbeidsmiljø.

Jonn Børsheims arbeidsområde har i seinare år vore under store omskifte, og han la ned eit stort arbeid i gjennomføringa og informasjonstenesta om nye rekneskapsystem.

Jonn Børsheim hadde òg interesser i sosialt og humanitært arbeid både ved vegkontoret og utanfor.



*Jonn Børsheim.*

Med Jonn Børsheims bortgang har Hordaland Vegkontor mist ein dugeleg og trufast medarbeidar, og alle vi som fekk gleda av å arbeida saman med han har mist ein god arbeidskamerat og ein god ven.

Vi lyser fred over Jonn Børsheims minne.

Arbeidskameratar

# Personalnytt:

## NYE VED VEGKONTORET

Øyvind Søtteland tok i januar til som avdelingsingeniør, vikar, ved planavdelinga.

Eddie Westad er tilsett som avdelingsingeniør ved planavdelinga. Han tok til ved nyttår.

Magne Eikanger begynte i desember som avdelingsingeniør ved planavdelinga.

Lars Kr. Alsaker er tilsett som overingeniør, vikar, ved planavdelinga frå februar. Han tek over Inge Alsaker si stilling.

Stig Walle er begynt som ingeniør ved grunnseksjonen frå januar i år.

Stein Einar Samnøy er begynt som ingeniør, vikar, ved anleggsavdelinga.

Merete Minde er tilsett som kontorassistent, vikar, ved rekneskapsavdelinga frå februar.

Anlaug Høiland har teke til som kontorassistent, vikar, ved rekneskapsavdelinga frå januar.

Gunn-Åshild Hellesøe tok til som kontorassistent, vikar, ved biltilsynet i januar.

Hjørdis Fjeldstad tok til som kontorassistent, vikar, ved biltilsynet i januar. Dei to siste er eigentleg utlånte frå vegkontoret til vi flytter i Fyllingsdalen.

Helga Nøding Njøten er begynt som juridisk sakshandsamar, vikar, frå 1. januar.

Irene Leknessund tok til som økonomisk sakshandsamar 1. desember.

Sylvi Baklien tok til som opplæringskonsulent etter nyttår.

Arne Aase begynte 1. januar som bilførarkontrollør ved biltilsynet i Bergen.

Dag Thorson tok i haust til som bilførarkontrollør ved biltilsynet.

Kjellaug Bernhardsen tok i januar til som kontorassistent, vikar, ved biltilsynet på Stord.

## ENDRINGAR

Solveig Gulli, rekneskapsavdelinga, gjekk frå januar over i full stilling.

Øystein Kolaas tok til i stilling som oppsynsmannsassistent ved geoteknisk seksjon frå desember.

Einar Ytre Arne tok til att ved vegkontoret i desember etter eit års permisjon.

Odd G. Eriksen har tatt over som ny leiar for driftsplanavdelinga, anlegg, etter J. Jensen.

Kjell Hisdal har tatt over stillinga som leiar for søre distrikt, planavdelinga, etter K. Narum, som har permisjon.

## PERMISJON

Overing. Inge Alsaker har permisjon frå 1. mars.

Overing. Knut Narum har permisjon frå 1. mars.

Ing. Hugo Engevik har permisjon frå 1. mars.

Oppsynsmann Steinar Lothe har permisjon frå 1. mars.

## SLUTTA

Avd.ing. Jan Terje Løitegård slutta ved nyttår.

Oppsynsmann Olav E. Lehmann slutta i haust.

Avd.ing. Roe Skavnes sluttar etter perm. 1. april.

## DØDE

Jonn Børsheim, Bergen.

Hans Litangen, Årland.

Alfred Hjelmervik, Skånevik

Johannes Mekeland, Sveio

Ingvald A. Berland, Kjerrgarden

Sigurd Aase, Tørvikbygd.

## Tillitsvalde/verneombod

### Biltilsynet

ELF: tillitsmann: Astrid Ottesen. Vara-  
mann: Sissel Fjæreide Wiik.

SBF (Statens bilsakkyndiges forening):  
tillitsmann: Sigfred Sivertsen.

### Verneombod:

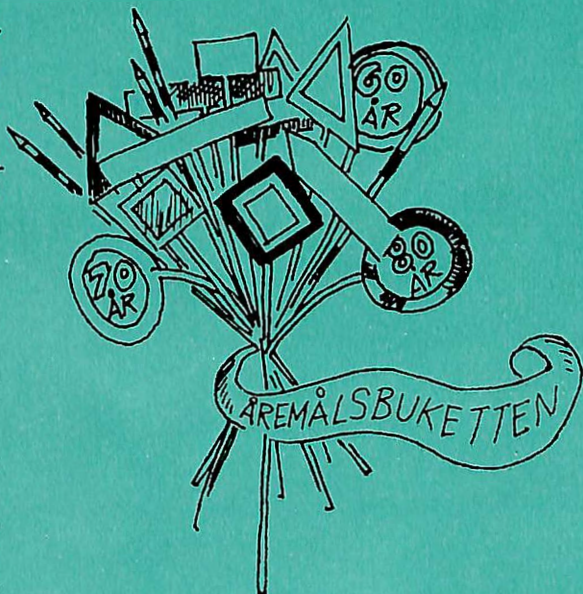
Kontorsida: Asbjørn Halsteinsen. Vara-  
mann: May Brurås.

Teknisk side: Sigurd Lægred.

*Takk for helsing*

*Takkar Hordaland Vegkontor for  
fine blomar på min 60 års dag.  
Albert Hardeland*

**Vi**  
**GRATULERER**



### 50 år:

Einar Kolle	10/4-32
Alf M. Nilsen	16/4-32
Anders O. Nesbø	4/5-32
Mikal Berge	28/5-32
Malvin Minde	21/6-32

### 60 år:

Johan B. Håvardsholm	8/3-22
Gjert Sørtveit	10/3-22
Øskar Bystøl	18/3-22
Svein Wiik	20/3-22
Håvard Tvedterås	20/5-22
Martin Nestås	28/5-22
Nils O. Tvedt	29/5-22
Einar B. Molland	9/6-22
Jon Vintertun	9/6-22

NESTE NUMMER AV

«*Veg i Vest*»:

*Vi minner om at du har frist til*  
**måndag 10. mai 1982**

*dersom du har noko du vil ha inn i*  
*bedriftsbladet, eller om du kan hende har*  
*eit forslag som vi kan gjere nytte av.*

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