

Veg i

Bibl.

est

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVES

VEGDIREKTORATET
ENETT I HORDALAND
9 JUL 1982



BIBLIOTEKET



R. 2

JULI 1982

880

Nr. 2 - 1982 - Årg. 6

Redaktør:
Ragnhild Øverland
Arnesen

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

Opplag: 2.000

Biletet på framsida:

Sommar og sesong for vedlikehaldet. Frå v.: Stig Reidar Wold, Sverre Lie og Ivar Frotuale ser til at ikkje det nye dekket som er lagt på Bryggen tetter til kummelokka. R-2 har nyleg teke over vedlikehaldet på riksvegane i det sentrale Bergen, slik det skulle gå fram av biletet. Vi viser elles til presentasjonen av vedlikehaldsområde R-2 inne i bladet.

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

INNHALD:

Holdningskampanje for trafikksikkerhet?	3
Vegsjefen har ordet	4
Samarbeid hovudtema på plankonferansen	5
«Diplomat Haugen» sin resept er: Smil!	8
Kontroll av arbeidet gir betre økonomi	12
Rådalen sentrum for «museal» konferanse	14
Vi får eige vegvesenmuseum	16
To gjennomslag på ei veke	16
1982 syner til no positive resultat	18
Kjempeinnsats på rv. 47 ved Stana	20
Haglesundet bru — ingen aprilspøk	21
Koordinering av leidningsanlegg	23
Kunstlaget «Klatten» er stifta	25
Vegvesenet under okkupasjonen	26
Personalnytt	31
Trafikksikkerhetstiltak i kommunene	32
Nybygget i rute	33
Lystavle i Rødalen	34
Ordet fritt	35
HV fekk MA's trafikkblomst	38
Velferdsmidlane for 1982	40
Sport	40
Premierte forslag	44
Stipendutlysning NVF	44
Vi gratulerer	45
Liste over verneombod	46

Hva med en holdningskampanje for trafikkikkerhet?

I de senere årene har kravene om sikringstiltak på ulike felt økt sterkt. Trafikksikring er nesten blitt et moteord, kan en få inntrykk av. Selvsagt har vi ikke noe i mot trafikksikringstiltak, og vi går absolutt inn for både gang- og sykkelveger og humper/dumper i vegen, spesielt der unger ferdes.

Vi har derimot ikke sans for påstanden om at et tiltak kan skape «falsk trygghetsfølelse». Det er muligens et påskudd man bruker for å slippe å bruke penger til et prosjekt, annet kan ikke vi forstå. Et barn ferdes over alt, og en liten fortaustump eller et skilt er selvsagt ikke egnet til å passe barna våre — ja, for slik kan det høres ut når dette uttrykket blir brukt. Egentlig er det vel i stor grad et spørsmål om regler for å innrette seg i forhold til hverandre. Det er ikke lett, for barn er og kan ikke bli annet enn barn. Og der ingen retningslinjer eller begrensninger finnes, kan det ofte se ut til at bilistene oppfatter det som om de har alle rettigheter. Derfor kan heller ikke noe eller noen gjøre oss trygge for barna våre når vi vet at det finnes biltrafikk i nærheten.

Men hva med oss voksne, er vi egentlig bedre enn barna? Trafikksikring krever man «for barnas skyld», men det ser ut til at det egentlig er blant voksne tiltakene bør settes inn etter hvert, og det på en noe annen måte enn tidligere. Det hjelper lite å koste millioner på trafikksikringstiltak når voksne mennesker helt neglisjerer dem. Det kan skyldes dårlig planlegging, at tiltaket er plassert feil eller skulle ha vært utført annerledes, eller manglende vedlikehold — jo, alle disse argumentene kan være på sin plass — i noen tilfelle. I hovedregelen ser det heller ut til at det må en holdningsendringsskampanje til. Barna har Barnas Trafikkklubb, og de lærer på skole og ofte i barnehage hvordan de skal te seg i trafikken. Voksne lærer en hel del når de tar førerkortet (dessverre glemmes visst mye ganske fort), men kunnskapene er sørgelig små når det gjelder fotgjengere. Vi kan nevne det klassiske eksemplet — foreldre som trekker barna med seg — under ville protester — mot rødt lys. Vi har også registrert at enkelte faktisk presterer å forsere tre trafikkgyrder på Bryggen for å slippe å gå noen meter omveg om den lysregulerte overgangen for fotgjengere. Og hva med unge mødre som skyver barnevogn foran seg tvers over fire sterkt trafikkerte kjørefelt — utenom alle overganger?

Mange hevder at det tar for lang tid å vente på grønt lys, men har vi ikke tid til å vente de sekundene det oftest dreier seg om for å spare livet og helsen vår?

Er nytteverdien av trafikksikringstiltakene mindre enn vi har trodd, eller gjør vi det for enkelt for folk, slik at de sløves? Hva er årsaken til at ulykkene med myke trafikanter har økt i Bergen igjen?

Det er kanskje ikke riktig å spørre om midlene kunne nyttes bedre på andre måter, men en må ha lov til å undres over at ikke sikkerhetsmessig fornuftige trafikktiltak blir utnyttet skikkelig. Ikke minst er det rart der publikum har gått sterkt inn for slike tiltak, gjerne ved drastiske aksjoner overfor vegvesenet.

Et annet eksempel jeg har lyst til å vise til, er rundkjøringene som er opparbeidet for bussene på endestopp, der kjøretøyet må snues. Det ble aksjonert sterkt for dette for noen år siden, og bussjåførene truet til og med med kjørestopp. Men hva opplever vi nå? I vårt nærmeste nabolag, to stoppested før rundkjøringen, snur bussene midt i gatekrysset og rygger galant inn en smal sideveg der barn ofte leker og ellers har sin faste rute til butikken. Kontroll? Ingen spør etter det der.

Vi, samfunnet, skattebetalerne, vegvesenet, koster altså store summer på sikringstiltak som man ikke gidder å bruke når de først står der. Ute i distriktene har vi samme problemet. Av en eller annen grunn fortsetter mange å gå eller sykle i riksvegen, selv når de har fått ny gang- og sykkelveg.

Vi finner ikke med dette grunn til å stille spørsmålsteget ved nødvendigheten av trafikkikkerhetstiltak. Bilen er en trusel for mange, det er ikke tvil om det. Når resultatet av og til blir som vi har gitt eksempler på, burde vi kanskje etter hvert vurdere om også andre tiltak kan være nødvendige. Burde kanskje noe av trafikksikringsmidlene gå til en holdningskampanje — eller rett og slett til opplæring av fotgjengere?

Red

Nordre innfartsåre opnar nye vegar — i dobbel forstand



Bergen kommune har vedtatt å forskottere 248 mill. kroner og gi eit tilskot på 100 mill. kroner til nordre innfartsåre. Når dette blir lese, har truleg også Hordaland fylke gjort positivt vedtak i saka. Stortinget skal godkjenne heile opplegget i desember og så kan arbeidet i marka ta til.

Etter framdriftsplanen får vi ny firefelts Hellevei i 1985 og eit heilt nytt vegsystem frå Nygårdstangen til Øyjorden i 1989. Gjennomgangstrafikken nord-sør blir ført gjennom Fløifjellet utanom Bergen sentrum. Trafikantane på nordre innfartsåre vil lettare kunne ta seg fram heile døgret, og for miljøet og trafikktryggleiken i Bergen sentrum vil dei nye Fløifjellstunnelane bety svært mykje i positiv lei.

Økonomisk er det eit kjempeløft Bergen kommune gjer, og det vil også bli nødvendig med omprioritering av statsløyvingar på ca. 25 mill. kroner frå andre anlegg. Men med dei store trafikk-tala vi har på nordre innfartsåre (ådt. ca. 30.000) er det ei svært lønsam investering. Trafikkforholda i Bergen er vei no verre enn i andre norske byar, men aukande bilkøar, stigande antall kollisjonar med aukande transportkostnader er

vel kjende, og aukande problem i de fleste større byar. Det kan difor vera freistande å skrive om ein kjent amerikansk president si utsegn frå «look to Norway» til: sjå på Bergen.

I tillegg til dei store trafikkmessige fordelane utbygginga av nordre innfartsåre fører med seg, vil det også hjelpe godt på sysselsettingssituasjonen i fylket. Vi har sidan 1978 hatt problem med sysselsettinga. Det overordna målet har vore å unngå oppseiing av folk, og vi har hatt lite spelerom for å fylgje opp andre viktige målsettingar.

Utbygginga av nordre innfartsåre vil gjere det mogeleg for oss å prioritere sterkere meir rasjonelle driftsformer og auka effektivitet.

I tunneldrifta har vi etter kvart gått over frå luft til hydraulisk drift. Utbygginga av nordre innfartsåre gjer det no også mogeleg for oss å vurdere fullprofilboring. Fullprofilboring har som kjent vore nytta mange stader i landet ved mindre tunnel-tverrsnitt. Eg vonar at vi no også kan ta i bruk slikt utstyr ved bygging av vegtunnelar.

J. Martinsen

Samarbeid vart hovudtema på første plankonferansen

Von om at også planavdelinga kan få sin faste, årlege konferanse

Det var særleg samarbeidet med andre avdelingar på vegkontoret og med publikum utanfor etaten som blei hovudtema på plankonferansen, som blei arrangert 1. og 2. juni i år. Det er første gongen

planavdelinga har funne høve til ei slik samling/reise for heile avdelinga, så berre det var eit storhende i seg sjølv.

Nær 70 menneske var med i følgjet som la ut frå Halhjem med Stord som



På veg over Skåla bru for å sjå korleis strategi C vil fungere i Rosendal sentrum. Frå venstre ser vi i forgrunnen: Trude Fonn, Gina Kartveit, Ruth Daae, Nils Nytveit og Leikny Fjeld.



Lars Tveit syter for underhaldninga medan Reidun de Lange og Sølvi Narum lyder på i bakgrunnen.

reisemål første dagen. Av desse høyrer heile 60 til planavdelinga pr. i dag, så dette er no vår desidert største avdeling. Tanken bak opplegget var både at dei tilsette på avdelinga skulle ha høve til å samlast og drøfte aktuelle saker, og samstundes ville dei gjerne sjå på resultatet av noko av det dei har vore med på i planleggingsfasen. Det er von om at dei, til liks med andre avdelingar, kan få høve til å halde slike samankomster kvart år, men førebels er det ikkje teke noka avgjerd om dette.

Konferansen var lagt opp med synfaring på Skjærsholmane ferjekai og øvrige anlegg på Stord første dagen, og med retur via Sunde ferjekai, stopp i Rosendal, med orientering om trafikksikringsprosjektet vårt der, og stopp på anlegget i Eikelandsosen.

Møtet vart lagt opp med m.a. orientering om planleggingssituasjonen i fylket, medan P.S Myhren tok for seg den økonomiske utviklinga dei siste ti åra for riks- og fylkesvegnettet i Hordaland. Han

kom og inn på vegplanarbeidet i perioden 1986-89.

Tema: Samarbeid

Hovudtema for konferansen vart som nemnt samarbeid. Leiara for anleggsavdelinga, Nils Sellevoid, som hadde eit av innlegga, peika på at samarbeidet mellom hans avdeling og planavdelinga går relativt bra, men at det likevel finst ein del konfliktstoff. — Vi er avhengig av «feed back» og utveksling av røynsler over avdelingsgrensene, men i dag er det nokså personavhengig kva vi får til, sa han. — Vi må ha ei administrativ ordning for å få alle med. Vi har allereide reiskapen som skal til, men det ser førebels ut til at den er betre kjend og akseptert på anleggsavdelinga enn på planavdelinga, sa Sellevoid, som hadde prosjektgruppene i tankane. Prosjektgrupper skal finnast for kvart anlegg eller plan og skal sikre gjensidig utveksling av røynsler undervegs i arbeidet.

Dette bør planavdelinga jobbe meir med, meinte Sellevoid. Dei burde og ta del i dei faste byggjemøta på anlegg, noko som kan gje verdifull røynsle, meinte han. Dette kan løyse ein del samarbeidsproblem.



Synfaring på Skjærsholmane ferjekai, som skal vere ferdig neste år.



I strålende sommarver ut frå Leirvik. Med ryggen til sit Magne Eikanger og Arild Eggen, og til høgre for dei Ellen Brown og Ola Kroken. I bakgrunnen ser vi Kari Helle, Gina Kartveit og Terje Giæver Olsen.

Han kom og inn på andre problem, som at anleggsavdelinga stadig vil krevje betre og meir detaljerte planar med meir nøyaktige overslag, slik at ein unngår at det skjer sprik i negativ retning. Og korleis skal anleggsfolka te seg når dei finn det naturleg å gjere mindre endringar innanfor ramma av dei godkjende planane, slik at ein kan komme rimelegare ut enn føresett? — Vi føler diverre at vår røynsle ikkje alltid blir respektert av planleggjarane, men at ein heller tyr til bruk av konsulent, sa Sellevoid.

Også leiarane for vedlikehaldsavdelinga og laboratoriet orienterte om sine avdelingar og mogelege/naturlege samarbeidsformer. Vidare peika vegsjef Martinsen på at vi må vere flinkare å dokumentere at det er billegast å planleggje i eigen regi. — Vi må inn som konsulentar for kommunar og andre, og vi må nyttast som konsulentar når det gjeld drifta av vegsystemet, som t.d. ferjedrifta, sa Mar-

tinsen. Eigentleg burde veghaldaren også komme sterkare inn i transportplanlegginga på vegsida, men dette er noko vi må arbeide med. Det er i alle høve klart at ein entreprenør ikkje kan drive planlegging med same oversikt som vi innan vegvesenet gjer det i dag, slo vegsjefen fast.

Skiltarbeidet

I drøftinga etter innlegga kom det mellom anna fram kritikk mot dei uklare tilhøva som rår når det gjeld skiltarbeidet i fylket. I enkelte høve skjer det til og med dobbelt arbeid, gjerne med ulike konklusjonar, mellom vedlikehalds- og planavdelinga, vart det peika på. Det var semje om at arbeidet bør samlast under ei avdeling, og planavdelinga vil ta initiativ til å få ei avklaring her.

Nils H. Kraugerud, som har Hordaland som sitt område ved plankontoret i Veg-

Forts. side 19

«Veg i Vest» presenterer
vedlikehaldsområde 2 — Bergenshalvøya Sør:

«Diplomat Haugen» sin resept er: Smil!

— Vi får ikkje klagar, berre opplysningar, seier vegmeister Haugen, som i vinter også fekk ansvaret for riksvegvedlikehaldet i sentrale delar av Bergen.

— Spør Sverre Haugen, han veit det, er svaret mange nykommarar har fått gjennom åra når dei stusser over spørsmål som har med vedlikehald eller trafikksaker på Bergenshalvøya å gjere.

Og vegmeister Sverre Haugen og folka hans i vedlikehaldsområde R-2 er gode å ha, ikkje minst for oss som framleis har vanskar med å skilje mellom vegvesenet og kommunen sitt vedlikehaldsansvar og rett som det er må ty til deira hjelp.

— Skapar desse tilhøva mykje forvirring?

— Vedlikehaldsansvaret mellom vegvesenet og kommunen har vore nokså flytande, men er noko klarare nå, meiner Sverre Haugen. — Kommunen har ansvaret for ein stor del av fylkesvegane,

der dei får eit visst tilskot pr. meter av oss, men det er vi som har det formelle ansvaret. Difor må graveløyver, dispensasjonar og liknande godkjennast av vegvesenet, sjølv om kommunen har vedlikehaldsarbeidet. Vi har elles eit godt samarbeid med Bergen kommune, strekar han under.

«Trafikantenes tjener»

For «Veg i Vest» høyrest dette vrient ut, og vegmeister Haugen må vedgå at litt infløkt kan det nok av og til bli for publikum. Det hender dei må ringje mange stader før dei kjem fram til rette vedkomande. — Stort sett går det bra, men vi bør vel ha i tankane å gjere dette enklare. Det er trass i alt publikum vi jobbar for. Vi er «trafikantenes tjener» og må ta omsyn til det, seier Haugen, som nok har lært seg å bli litt av ein diplomat gjennom mange års røynsle på dette feltet.

— Så De vert ikkje upopulær på grunn av slike ting?

— Nei, det er berre å smile til dei som kjem med kjeft og knytt neve!

Så enkel er Haugens resept.

Han har vore vegmeister for Bergen Sør sidan 1977, han var her den gangen Bergenshalvøya var eitt område og han har arbeidd med oljegrus og trafikkarbeid over heile fylket.



Sverre Haugen og Ivar Frotaule i gemyttleg prat i solskinnet på Bryggen.

Vidfernande oppgåver

Geografisk er ikkje vedlikehaldsområde R—2, eller Bergenshalvøya Sør, så stort. Her er i alt rundt 415 km veg, fordelt med om lag halvta på kvar av riks- og fylkesvegar, å halde ved like. Til gjengjeld går visse oppgåver langt ut over det ein etter geografien skulle rekne med.

Geografisk dekkjer området Austevoll, Øygarden, Fjell, Sund, Os, i tillegg til Fana, Laksevåg og Bergen sentrum. I Bergen sentrum går formelt sett grensa ved Amalie Skrams veg, fortel Haugen, men dei spesielle arbeidsoppgåvene dette vegmeisterområdet har gjer at også dette kan verke noko flytande for utanforståande. Til dømes når det gjeld vedlikehald av signallys og oppmerking tek Haugen sine folk seg av heile Bergensområdet.

Tok over storbyproblema

1. desember i fjor tok vegvesenet over vedlikehaldet på riksvegane i Bergen, som kommunen til no har teke seg av. — I røynda betyr ikkje dette noko nytt for oss. Litt større arbeidsmengd blir det jo, men det dreier seg om vanlege vedlikehaldsoppgåver, som fell naturleg inn i arbeidsrutinene våre. På denne tida av året gjeld det i første rekkje dekkelegging og reinhald, seier Haugen.

R—2 har nokre av dei verkeleg store dekkeleggingsoppgåvene her i fylket, ikkje minst no etter å ha teke over ansvaret for riksvegane i Bergen. — I dei sentrale bydelane er kolossal slitasje eit stort problem, men vi vonar at vi ganske snart kan få bukt med dette, fortel vegmeister Haugen. — Vi har nå gått i gang med å nytte fresing av vegane der hjulspora er ille, og så legg vi eit tynnare asfaltdekke oppå. På denne måten kjem vi lenger med dei midlane vi har til rådvelde. Fresing og sokalla «heating» — oppvarming av massane for å jamne dei



På driftstiltak ved Lysefjorden. Frå venstre: Malvin Løkke, Gunnar Lund og Erik Bjånes.

ut — har vi teke meir og meir i bruk. Vi har og freista dette utan å leggje dekke oppå, og det fungerer bra berre vi veit at massane under er sterke nok. Det vert teke prøver av dette på førehand. Vi kan då t.d. utsetje dekkelegging eit år og sparar store mengder asfaltmassar, som er det som verkeleg slår ut på utgiftsida.

Opplysningar, ikkje klagar

Det meste av dekkelegginga er sett ut på entreprisa, medan R—2 berre utfører litt ute i distrikta i eigen regi.

— Får De mykje klagar på dekkene og hjulspora?

— Vi kallar ikkje slikt for klagar, men for opplysningar vi får av publikum. Det er greiest for alle partar å ta det slik, og slike opplysningar kan ofte vere til god hjelp for oss.

Det er ikkje tvil — det er diplomat Haugen som uttalar seg igjen.

— Men det er særleg vintervedlikehaldet Bergen kommune har hatt vanskar med. Korleis trur du det vil gå no? freistar vi att.

— Siste vinteren var jo gunstig her i Bergen, men eg reknar ikkje med at vi skal få større vanskar. Litt meir arbeid blir det, og vi knytte i vinter til oss 3 ekstra brøytekontraktar i tillegg til dei vi hadde frå før. Likeins vert også strøing



Dekkelegginga i R-2 går for det meste som entreprisearbeid. Her eit glimt frå Håkonsvernvegen.

sett ut på kontrakt, fortel Haugen. — Det går elles så å seie ikkje ein morgon om vinteren utan at folk ringjer for å få strødd ein stad. Vi har dessutan eit godt tilhøve til rutelaga og drossesjåførane, som ofte ringjer og gir opplysningar om situasjonen på vegane, og det er svært nyttig for oss.

Samarbeid med meteorologane

Vi freistar å strø om natta dersom vi har mistanke om at ver- og temperaturforhold kan gi glatt føre, men det er nok ikkje alltid det slår til, vedgår Haugen.

— I samband med dette har vi forresten god kontakt både med vervarslinga og med Flesland, men vi skulle gjerne hatt eit meir systematisk samarbeid på dette feltet. Eg ser ikkje bort frå at det må komme. Vi har i alle høve behov for ei døgnteneste for alt som har med trafikkavviklinga å gjere, både når det gjeld vanleg beredskapsteneste, lyssignal og vintervedlikehald.

Nye metodar

For tida er det sol og sommer, og då er det dekkelegging og merkjearbeid som står sentralt. — Her har vi ikkje lenger ein meter med grusveg, og det gjer jo vedlikehaldet enklare. I dei sentrale by-

delane og på innfartsvegane til Bergen, er nattarbeid teke meir og meir i bruk. Gjer vi ikkje det, blir lite utført, det skapar problem for både dei som skal gjere ein jobb og for trafikkavviklinga.

Haugen sine folk tek seg av oppmerkjingsarbeidet både i området Bergenshalvøya Nord og i Stord- og Bømlo-området. — I dei sentrale områda har vi teke i bruk den nye malemaskinen som vegvesenet har kjøpt inn i år, fortel Haugen. — Det er eit stort framskritt. For det første kan menneskapa sitje inne i førarhuset, medan dei i alle år har måtta sitje ute i støy og ofte kulde.

Den nye maskinen har opp til tre gonger så stor effekt som dei andre merkjemaskinane, får vi vite. — Under merkjearbeid nyleg kjørte vi maskinen i 28 km/t, medan 8 km/t har vore det vanlege til no!

Ikkje rart vedlikehaldsfolka er nøgde!

— Det har skjedd mykje på dette området i den tida eg har vore involvert i merkjearbeidet. Og det er ikkje tvil om at det er naudsynt for oss å følgje med i utviklinga og halde oss informert om det nye som skjer, understrekar Haugen. — Vi har elles generelt sett bra utstyr og får det som er å få i dag, sjølv sagt etter behov.

10.000 lyspærer

Ein del arbeidsoppgåver har elles dette området fått i mengder, medan dei øvrige områda har lite eller ikkje noko på tilsvarande felt. Det gjeld sjølvsagt i første rekkje trafikklysa i Bergen. — Vi får stadig feilmeldingar, anten no lysa har hengt seg opp og berre viser raudt, eller dei er påkjorte og treng reparasjon, fortel vegmeister Haugen. — I alt vert det skifta 5000 lyspærer to ganger i året i tillegg til utskifting av alle enkle pærer som går. Det er mykje arbeid med dette, og vi har tre mann berre på lysa. Ein av desse er elektrikar.

17 ferjekaiaer

For den som til no har tenkt Bergensområdet avgrensa så å seie berre til Bergen sentrum: R—2 har i alt 17 ferjekaiaer å halde vedlike! — Ettersyn, smøring og liknande gjer våre eigne folk, men reparasjonar er det eit firma som tek seg av. Det underlege er berre at når det først skjer noko med ferjekaiane, så har det ein tendens til å skje i periodar med stortrafikk, kva nå det kan komme av, undrar Haugen.

Store interne skilnader

R—2 er elles eit område med store innbyrdes skilnader. Det er eit stykke frå stortrafikken og dei problema den fører med seg i Bergen og til ytterpunkta, som t.d. Øygarden eller Austevoll. — I Øygarden har vi berre 40 km veg og reiser ut etter behov. I desse strøka er det elles avkjørslesaker som gjer seg mest gjeldande, for det er sjølvsagt her det finst byggjeland, peikar Haugen på. — Avkjørslesakene er elles eit stort arbeidsområde som krev mykje tid. Her trengst tid til prat med kvar einskild, både pr. telefon og ute på staden, og det er her vi verkeleg får prøve vår diplomatiske sans. Berre i fjor hadde vi 435 dispensasjonsaker. No kjem også Fana-området ster-

kare inn i biletet på dette området, men her finst det ein del reguleringsplanar som gjer det heile enklare.

Elles gjer plaseringa at dette vegmeisterkontoret ikkje så mykje fungerer som ekspedisjon for publikum som kontora i dei andre områda. Det er helst dei som er litt kjend som kjem, eller kontakten skjer via telefon eller via dei som arbeider ute i marka.

Storarbeid i Bergen

— I øyeblikket står vi føre eit storarbeid i Bergen. Vi skal i gang med å skifte ut skiltinga i Bergen slik at den blir i samsvar med dei nye skiltnormalane som kom i fjor, fortel vegmeister Haugen. — Vi tek sikte på å komme i gang med registreringa ganske snart, men sjølve skiltinga klarer vi ikkje ta innanfor dei midlane vi har, så det gjeld og om å skaffe midlar til dette.

Hærverk aukande problem

— Har De mykje skader på skilt i Bergensområdet?

— Det er ikkje fritt, og hærverket, særleg på skilt med lys innvendig, har auka mykje. Skader av påkjørsler har vi mindre av. Hærverket vert oftast meld til politiet, men det er sjeldan dei finn syndarane. Eg kan nemne at øydeleggingar kosta oss 30.000 kroner i ein eingang i



Grasklødde refugar skal òg haldast ved like, og ein solfylt og frødeleg formiddag fann vi Arild Holme i full sving med dette i Bjørndalskrysset i Loddelfjord.

eitt kryss i Fyllingsdalen! Det er ille om det skal halde fram slik, tykkjer Sverre Haugen.

Vedlikehaldsområde R—2 har i alt eit mannskap på 31, inkludert maskinførarar. 11 av desse går på vanleg vedlikehald og 7 på oppmerkjing. To tek seg av vedlikehald av bruer, og det er nesten i minste laget, i følgje Haugen, av di dei har arbeid så å seie heile året berre med vedlikehald av Sotrabraua.

Saman med Haugen er her tre oppsynsmenn, Gunnar Lund, Amund Hold-

hus og Roald Amundsen. Kontorassistenten Målfrid Knoph skal vi sjølvsagt heller ikkje gløyyme — det er ho som tek i mot kjeften frå iltre personar som skal klage — nei, komme med opplysningar om eit eller anna — som det altså heiter her i garden.

Reduksjonar i dette området? — Jau, det har vi drøfta mange ganger etter at emnet var aktuelt. Men kvar i alle dagar skal vi skjere ned? spør Haugen. Og det ser ikkje «Veg i Vest» seg kompetent til å svare på.

RØA

Kontroll av arbeidet gir betre økonomi

Same spelereglar må til for oss sjølv som for entreprenørane

På same måte som i dei fleste andre fylka i landet, blir størstedelen av arbeidet i vegarbeidsdrifta her i fylket utført i eigen regi. For 1981 blei mindre enn 10% av arbeidet på vegane i Hordaland utført som entreprisar, og sjølv om vi ønskjer at denne delen kan aukast til om lag 20% dei næraste åra, vil vi likevel utføra arbeid for 400-450 mill. kr. årleg i eigen regi.

Dei viktigaste områda der vi nyttar entreprisedrift er til betongarbeid som ferjekaier, bruer og til ein viss grad også murar, og dessutan til legging av asfalt/betongdekke. På betongsida har vi svært god kontroll med utføringa av arbeidet, mens kontrollkapasiteten på legging av asfaltdekke har vore dårlegare enn vi ønskjer.

Ansvarer for at arbeid som blir utført i eigen regi er i tråd med vegnormalar og andre retningslinjer, ligg i første rekkje hos arbeidsleiinga ute i drifta. Feil og manglar som her blir bygd inn i det ferdige produktet, er det på det næraste uråd for den ansvarlege leiinga inne på vegkontoret å oppdaga — ikkje før etter ei tid, når skadar oppstår i samband med bruken av produktet.

For entreprenørar og andre utanom vegvesenet kan det og verka lite tilfredsstillande at vi ved entreprisedrift nyttar ei streng kontrollform, med m.a. trekkreglar, mens vi ved drift i eigen regi set «bukken til å passa havresekken».

Feil i anleggsfasen vil det vera vanskeleg å koma heilt bort frå, sjølv med streng kontroll, men skal vi driva i konkurranse med privat verksemd, må spelereglane vera mest mogeleg like for at samanlikninga av driftsresultatet skal bli

best mogleg. Kvalitetskontroll er ein av desse spelereglane.

Ei anna side ved den tekniske kvalitetskontrollen er den økonomiske. Det er mi faste overtyding at kvalitetskontroll er god økonomi både på kort og lang sikt, og i den økonomiske støda vi har og vil få dei næraste åra, kan dette vera eit av dei tiltaka som kan vera med på å betra tilhøva.

Kontroll kostar òg pengar, og det må difor vera eit mål at kontrollen i størst mogleg grad blir bygd inn i leiinga på arbeidsstaden og i den enkelte som utfører arbeidet i marka. I ein slik strategi er stikkprøver naudsynt, og denne må utførast av personar frå ei nøytral side.

På driftssjefkonferansen på Sokna 3. - 4. mars i år, kom Vegdirektoratet med eit framlegg til teknisk kvalitetskontroll på eigenregianlegg. Framlegget fekk i store trekk tilslutnad frå driftssjefane og vil etter naudsynt handsaming i etaten bli sendt ut som retningslinjer for kontroll av drift i eigen regi.

Framlegget dreg opp retningslinjene for ein kontroll organisert under driftssjef og med driftsavdelingane som ansvarlege for heile kontrollopplegget i praksis. Driftskontrollen og den tekniske sluttrapporten skal utførast av drifta. Distriktslaboratoriet skal vera rådgjevar og ansvarleg for stikkprøvane, samt medverka til at den tekniske sluttrapporten blir fullstendig.

Kontroll av asfaltdekke har som tidlegare nemnd pågått med for liten kapasitet (ein kontrollør). For å koma i gang med kontrollopplegget snarast råd, fann vi det difor rett å auka kontrollen til 4 mann frå 19. april, slik at vi dekkjer legging av alle asfaltdekke, oljegrusdekke og alt penetrasjonsarbeid i eigen og framand regi. 2 av kontrollørane kjem frå distriktslaboratoriet, dei andre 2 kjem frå drifta og får opplæring ved distriktslaboratoriet.



Driftssjef Jann B. Jensen.

Neste steg i kontrollarbeidet blir å halda kurs for ingeniørsjiktet på driftsavdelingane slik at desse kan organisera kontrollarbeidet av den ordinære drifta i felten. I fyrste omgang tek vi sikte på eit regionalt kurs i september/oktober med om lag 30 deltakarar. Vi vonar at andre fylke og kan vera interesserte i å senda deltakarar på desse kursa i Bergen, slik at vi kan få utveksla røynsler på dette området. Det blir liknande kurs i 1983 og 1984 på det same feltet, men dei viktigaste anlegga/vedlikehaldsområda vil bli prioritert fyrst.

Ved utgangen av 1984 vonar vi at teknisk kvalitetskontroll i drifta er gjennomført i heile fylket.

På same tid som ingeniørsjiktet blir skolert i kvalitetskontroll, held opplæringa av oppsyn og arbeidstakarar i marka fram. For oppsynet blir det på sentralt hald utarbeidd ymse kursopplegg som vegstikking og utsetting, arbeidsleiing, økonomi, driftsplanlegging m.m. Nokre av desse kursa er haldne som prøvekurs.

Arbeidstakarane i marka går inn i ei tid som vil føra med seg langt meir teoretisk opplæring enn tidlegare, i tråd med det som er skissert i opplegget for kontroll av arbeid i eigen regi. Kursa i driftsplanlegging er eit av dei fyrste stega på denne vegen.

J. B. Jensen

Rådal sentrum for «museal» konferanse i september

«Museumsfolka» ved vegkontora møtest for første gang etter at det museale arbeidet er kome skikkeleg i gang — om lag sju år etter den første, famlande starten.

Rådal vegsentral vil i september verte sentrum for eit eineståande hende i vegvesenet si historie. For første gong etter at det museale arbeidet i vegvesenet verkeleg er kome i siget, vil det her bli arrangert ein konferanse for alle som har engasjert seg på dette feltet i vegvesenet. Konferansen vil samstundes markere opninga av vårt eige vegvesenmuseum, som vi har omtalt på annan stad i bladet.

Det var ein strålende glad Bjørn Sørлие frå Vegdirektoratet som ein av dei siste dagane i mai kunne fortelje «Veg i Vest» at det hadde lukkast å skaffe pengar til arrangementet. Sørлие er drivkraften både bak denne konferansen og elles bak det som vert kalla «det museale arbeidet» i vegvesenet.

Konferansen er no sett til 20.-22. september og skal for det meste haldast i kurslokala i Rådal, med synfaring på vegsentralen og på Kossdalsvegen på Osterøy, som er eit av dei verneprosjekta vi kan vera stolte av her i fylket.

Informasjon

Konferansen vil i første rekkje dreie seg om arbeidet med vern av gamle vegar og bruer og av gamle gjenstandar som har vore i bruk i vegvesenet, fortel Sørлие til Veg i Vest. — Målet er i første rekkje å informere om kva som er gjort i fylka til

no og korleis det er gjort. Dessutan ønskjer vi å sjå framover på kva som må gjerast vidare og korleis, og vi vil gå inn på heilt konkrete og praktiske spørsmål omkring museumsarbeidet. — Vi vert nøydde til å drøfte system og opplegg i den fasen vi er komne i no, held Sørлие fram.

Redningsarbeid

— Det som har vore gjort fram til i dag, er i røynda ei form for redningsarbeid. Svært mykje stod i fare for å bli øydelagt eller forsvinne den gangen vi for alvor tok til med arbeidet vårt. Vi har etter kvart funne ein del, og vi finn framleis ting, men enno står mange saker uløyste. Vi har i dag eit budsjett på om lag ½ million kroner pr. år, og dette må brukast fornuftig — det er ein av hovudgrunnane til møtet. Vi må ha ei målsetting som kan føre fram til dei resultatane vi ønskjer.

Godt fagleg samarbeid

Museumsfolka hadde ei liknande konferanse i 1975, men då var alt svært nytt og svært famlande, fortel Bjørn Sørлие vidare. — I dag har vi fleire fakta og røynsler å byggje på, og vi har heile tida hatt eit nært samarbeid med Riksantikvaren og Teknisk Museum. Frå begge hald vil vi få ein representant med på konferansen i Bergen.

Aukande interesse

Sørлие har opplevd stor interesse utanfrå for det museumsarbeidet som er i gang i vegvesenet, og internt er no interessa for å ta vare på gamle gjenstandar vek-sande, får vi vite. — Eg trur også vegve-senfolk i dag ønskjer å sjå litt attende og vite litt meir om det som er skjedd gjen-nom mange år. Samferdsle er elles noko som kjem alle menneske ved, og det er synd at vi ikkje har tenkt så mykje over dette å ta vare på ting tidlegare, men har vore meir opptekne av kva nytt utstyr det har vore mogleg å skaffe, seier Sørлие. — Men ein må nok og vera litt bitt av basil-len og ha vilje til å stå på om ein skal få noko ut av dette arbeidet. Dei fleste av «museumsfolka» våre står nokså aleine og har ikkje mange å støtte seg til. Nett-opp difor er også behovet for å komme saman av og til svært stort.

Nokre vegkontor er komne svært langt i museumsarbeidet, andre ikkje fullt så langt. Det er vernet av bruer og gamle vegar som er kome lengst, medan inn-samlinga av gammalt utstyr som har vore i bruk i vegarbeidet er kome noko seinare i gang. Sørлие peikar elles på at det er gjort eit prisverdig arbeid i Hordaland på dette feltet i dei seinare åra. Det er det vi no snart kan sjå resultatet av i Rådal.

Museumsplanar

Bjørn Sørлие i Vegdirektoratet har også ansvaret for planane om å opprette eit vegvesen-museum for heile landet — som jernbanen har sitt museum på Ham-mar. — Vi er no komne så langt at eg trur vi kan få til ei interessant samling, seier Sørлие. — Men det er jamen ikkje små dimensjonar over dette. Vi må ha ei tomt på om lag 200 mål for å vera godt dekte i framtida. Som alle veit, er dimen-sjonane på utstyret høgst varierende. I alle museum er det dessutan berre ein liten del av heile samlinga som vanlegvis er utstilt, slik at vi vil få behov for svært store magasin.

Nye, vidare perspektiv

Fagfolk har vidare peika på at neste led-det i arbeidet vårt må vere å setje det heile inn i ein samanheng — demonstrere kva vegane har vore nytta til, med andre ord. Sørлие fortel òg at veteranvognklub-bar har spurt om vegvesenet vil ta over materiellet deira i samband med oppret-tinga av eit vegvesen-museum — sjølv-sagt slik at klubbane får låne utstyret etter behov. — Her er litt av kvart å ta fatt på, som de skjønar! slår ein opp-glødd Sørлие fast.

Vel 30 personar vil samlast til konfe-ransen i september, av desse om lag 20 frå vegkontora rundt om i fylka. Sørлие reknar med eit nært samarbeid med vegkontoret her og strekar under at Ber-gen er vald som møtestad av di forholda ligg fint til rette, m.a. med dei nye kurs-lokala i Rådal og no også vårt lokale museum. Dessutan er det sjølv-sagt av interesse for vegvesen-folk å sjå den største og mest moderne vegsentralen i landet.

Røa



Vi får eige vegvesenmuseum

«Jeg fant, jeg fant», sa Askeladden. Og funn har og vår lokale utgåve av Askeladden, Nils Nonås, gjort. Som vi har fortald tidlegare i «Veg i Vest» har han dei siste åra samla gamle reiskapar og utstyr av alle slag som har vore nytta i vegvesenet opp gjennom åra. Nå har han attpå til funne lokale til å plassere samlinga i, så no er eit lokalt vegvesenmuseum ikkje lenger nokon fjern draum.

I slutten av mai stod nyoppussa lokale ferdig i Rådal, i bygninga på høgre sida av hovudporten, der lageret før heldt til. Her er det sett av nær 300 rutemeter, dels i to etasjar, som gjev plass til alt som no ligg spreidd rundt om i fylket. Nonås tek sikte på å få samla alt dette inn i sommar, slik at museet kan stå ferdig til september, då museumsinteresserte vegfolk skal samlast til møte på desse kantar.

— I alt har eg samla nær 50 gjenstandar, store og små, og alt, inkludert høvelen og steinknuseverket som tidligare er vist i bedriftsbladet, vil få plass her. Det eine rommet vil bli isolert og oppvarma, og her blir det plass til finare ting, som instrument, vegplanar, bilete og andre småting, fortel Nonås. Han ser det som ein stor føremøn å få ei fast utstilling, der folk kan stikke innom når det måtte høve slik. — Dette har det vore mogeleg å få til av di leiinga ved vegkontoret har synt stor velvilje til prosjektet. Museet kan bli eit aktuelt mål for pensjonistturane med tida, og ein familiedag i Rådal kan det og vere von om å få til, meiner Nonås, som samstundes peikar på at dei tilsette i Rådal syner stor interesse for tiltaket.

To gjennomslag på ei veke

Ikkje mindre enn to anlegg hadde tunnelgjennomslag i veka før påske. Det eine var anlegget Eidsvåg—Øvre Ervik, der ein så vidt såg lys gjennom dei to tunneltubane i veke 13. Tunnelarbeidet tok til i november i fjor, om lag samstundes med at ein kunne sleppe trafikk på første delen av den nye vegen, gjennom skjeringa ved Eidsvåg. Her er det i alt bygt fire køyrefelt, eit for vanleg trafikk ut frå byen, eit for vanleg trafikk og eit for bussar mot byen, og eit felt for lokaltrafikken som kjem rundt Selviksvingen etter at nyvegen er ferdig. For tida er ein i ferd med å fylle massar for vegbana frå skjeringa og fram til tunnelinnslaget, over kulverten ved Selvikvegen, og det pågår arbeid med fotgjengarundergang ved busshaldeplassen i Eidsvåg. På grunn

Etter kvart som utstyret er kome på plass, må ein og ta jobben med å katalogisere, merkje og fotografere kvar einskild gjenstand. Allereide i dag gjev samlinga ei god oversikt over det utstyret som er nytta i vegvesenet sitt arbeid opp gjennom tida, men framleis er ikkje Nonås heilt nøgd, og han bed spesielt folk på vegkontoret om hjelp til å finne fram til gamle instrument, vegplanar, bilete og anna som kan liggje bortgløymd i skuffer og skap kringom på kontora. Han etterlyser og ei profilbok for veganlegget Rogaland grense — Valevåg. Boka er over 100 år gamal og skal finnast ein eller annan stad på vegkontoret. Nonås bed om at boka vert levert til han, eller at han får tips om kvar boka kan vere.-

av underskot på massar vil ein etter alt å dømme også ta til med innslaget på tunnelen gjennom Glaskaret på veggen vidare frå Ervik og nordover. Etter planen skal anlegget Eidsvåg—Øvre Ervik vere avslutta mot slutten av 1983.

AUSTMANNALI

Også i Austmannali fekk vi gjennomslag i veka før påske. Mange av dei faste trafikantane over Haukeli vil nok sjå det som eit stort framsteg at parsellen Austmannali—Nyastøl bru vil kunne opnast for trafikk i siste halvdel av oktober i år, altså før vintersesong, glatt føre og køyrevanskar tek til att på denne strekinga. Tunnelen i Austmannali er 820 m. lang. Arbeidet på anlegget her tok til i januar 1981.



Oscar Bystøl og Anders Jordalen i gang med reinskearbeid før boring til siste salva i Austmannali-tunnelen. (Foto: R. Myrmel)



Tunneldrivar J. Rothe er ute i friluft etter siste salva i Austmannali-tunnelen.



Få anlegg ligg så lett synleg for folk flest som Eidsvåg—Øvre Ervik, der dei som skal trafikere vegen i framtida så å seie dagleg kan følgje med i kva som skjer på anlegget. (Foto: VA.)

Etter intens innsats fram til juletider vart arbeidet i dagen trappa ned til eit minimum, medan tunnelarbeidet heldt fram også i vinter.

I sommer vil drifta bli intensivert, og i den mest hektiske tida vil mannskapstallet vere opp i heile 33 mann. Etter siste reviderte overslag vil anlegget komme på 32 mill. kroner, får vi opplyst av anleggsleiar K. Epland.

Omlagginga av denne vegparsellen vil gje markert betring av vegstandarden på heilårsvegen over Haukeli.

Apropos eigen regi/entreprise:

1982 syner til no positive resultat

Synspunkt frå hovudtillitsmann Jens Tveit Aga.

Tilhøvet mellom eigen regi og entreprise har ikkje ein så enkel fasit som visse personar, inkludert ein del politikarar, vil ha det til. Vi er ikkje i mot entreprise, men den må anten nyttast i samband med reell konkurranse, eller det må vere i form av spesielle arbeidsoppgåver som vegvesenet set ut på entreprise, slik vi alltid har gjort. Vi må bort frå den haldninga at vårt eige utstyr er for dyrt, for det er ikkje tilfelle. Slike kriterier må i alle fall ikkje nyttast i vurderinga av eigen regi kontra entreprise, for då vert vurderinga berre bygt på lause, ikkje-dokumenterte påstandar, og det gjev eit skjeivt bilete og gale resultat, hevdar hovudtillitsmann Jens Tveit Aga.— Vegvesenet syner stadig at vi er i stand til å konkurrere med private entreprenørar på fleire område.

Og Aga har gode døme å slå i bordet som prov på utsegnene sine. Han har nettopp fått melding om at mannskapa frå Hordaland som har gjort dugande arbeid med sprenging av tunnel i Holmestrand, no og har fått jobben med å ta tunnelreinsk og setje opp platekvelv i tunnelen. Arbeidet vart lyst ut på tilbod, men det synte seg etter anbodskonkurransen at vegvesenet kunne gjere arbeidet rimelegare enn entreprenørane. Dei tjuе frå Hordaland som er i arbeid i Holmestrand vil dermed halde fram der i alle høve fram til jul.

— Ei anna sak er maskinrekneskapen, som syner svært positive resultat, peikar Aga på.— Rekneskapen for april syner at der vårt eige utstyr er i bruk og vert skikkeleg utnytta i massetransporten, går

Ope forum for tillitsmennene?

Redaksjonsrådet i «Veg i Vest» kan tenkje seg å trekkje tillitsmennene (og -kvinner) litt meir inn i avisarbeidet. Det kan skje på den måten at dei får spalteplass til rådvelde til informasjon, synspunkt eller kommentarar til ulike saker, gjerne av dei som vert handsama etter den nye avtalen om medråderett. Vi gjer straks merksam på at det ikkje er avisa si oppgåve å ta over den informasjonsplikta som tillitsmennene har innanfor si eiga gruppe, men at det må gå på eit noko vidare plan av meir generell interesse.

I første omgang set vi dette fram som eit forslag. Vi tek gjerne i mot tips, idear og eventuelt framlegg til korleis vi kan organisere dette. Vi har mange tillitsmenn med mange meiningar og ulike syn på saker og ting, og vi tror dette kunne bli eit forum som gir høve til å ta opp ei rekkje aktuelle saker som ein brenn for. Så — har du noko du vil ha sagt eller fortald om, så ring eller skriv!

Red.

vi med overskot i høve til det som er planlagt.

— Det er positivt at maskinkøyrarar og leing i fellesskap maktar på planleggje og utnytte utstyret vårt så godt at dette gjev resultat i rekneskapen. Dette er beste måten vi kan ta vare på arbeidsplassane på, meiner Aga.

For nokre år sidan klarte vi og å få kubikkprisane på sprengingsarbeid ned — og under entreprenørane sitt nivå, fortel Aga vidare. Dette å gjere ein innsats for å få til ein lønsam og effektiv vegarbeidsdrift er ikkje noko nytt, det er ein

prosess som stadig er i gang. Det er alltid sunt å vurdere grundig det arbeidet ein gjer.

Aga peikar samstundes på at han ser svært positivt på at vi har fått i gang felles planlegging for anlegg og vedlikehald og i samband med dette har fått ein maskindisponeringsplan.— Dette kan gi gode resultat om det berre vert forklart godt nok kvifor det vert gjort. Særleg bør ein trekkje tillitsmennene inn til orientering, for dette krevjer godt samarbeid, slår Aga fast.



Oversikt over ein del av anlegget i Eikelandssosen. Fyllinga midt i biletet, kombinert med bru, skal erstatte den gamle, smale brua over Koldalsosen, som held for dårleg akseltrykk. Nyevegen skal gå vidare opp mot staden der biletet er teke. Gamlevegen vil bli gjort om til gangveg, opplyste anleggsleiar G. Tunestveit under synfaringa.

* Samarbeid vart....

Forts. fra side 7

direktoratet, tok opp planavdelinga sitt samarbeid med ytre etatar, i første rekkje publikumssamarbeid og -informasjon. Han framheva ikkje minst dei positive resultatane av slikt samarbeid. Kraugerud tok òg opp bruken av vegnormalane i vegplanleggina, og stilte spørsmålet om vi i dag er i ferd med å hule ut dei tekniske krava i vegnormalane.

Det er som sagt første gongen planavdelinga har hatt ein slik konferanse, og ein skilde hadde kan hende sett behov for eit litt mindre stramt opplegg og litt meir tid til diskusjon. Det er slikt som kan rettast på neste gang — om det kjem ein neste gang. Etter vårt inntrykk var det i alle høve ikkje usemje når det gjeld behovet for slike samlingar, ikkje minst når avdelinga har vekse seg så stor at ikkje alle kan ha dagleg kontakt med kvarandre.

Røa.

Kjempeinnsats på rv. 47 ved Stana!

Karene som utførte arbeidet ved rasstedet nær Tyssedal berømmes for flott innsatsvilje

— Du må fortelle om den beundringsverdige innsatsen som ble gjort i forbindelse med raset ved Stana nær Tyssedal!. Henvendelsen er kommet til redaktøren av «Veg i vest» både fra anleggsledelsen og fra driftssjefen, og vi bringer så gjerne rosen videre. Det fine samarbeidet mellom anleggsledelsen og vegmester Øyre blir også trukket fram som en forutsetning for å få til effektivt arbeid og et godt resultat.

Det var en helg i slutten av mars det falt ned en steinblokk på ca. 50 kubikkmeter som tok med seg hele vegbanen og bl.a. slo ut en tørrmur på ca. 100 m². Det var en vanskelig jobb mannskapene fra anlegg og vedlikehold måtte ta fatt



Bolting av fjellet, høyt over vegbanen. Renskelaget Dyrset, Markhus og Sævareid tok seg av dette arbeidet.

(Foto. S. Knudsen. Hard. Folkeblad).

på. Riktignok ble fjellet over hodet på dem sikret før de kunne ta fatt, men der fundamentet for ny mur skulle lages var det heller ikke store arbeidsplassen å skryte av — i bratthenget ca. 20 meter over vannflaten.

Vegen måtte selvsagt stenges og trafikken ble dirigert over Utne og Stord/Åkrafjorden. Det knyttet seg stor spenning til hvordan det skulle gå med påsketrafikken helgen etter. Etter iherdig innsats klarte mannskapene å komme så langt at rv. 47 kunne åpnes for personbiltrafikk forbi Stana palmelørdag. Likevel stod mye arbeid igjen før vegen var fullstendig utbedret, og på eget initiativ tilbød forskalingsfolkene seg til å hoppe over helgefri, forteller Odd Sæveraas, som ledet arbeidet på stedet sammen med vegmester Øyre.— De skulle jobbe mandag/tirsdag/onsdag i påskeuken og tok i tillegg frivillig med palmelørdag og -søndag for å få arbeidet ferdig snarest mulig. Vi må berømme en slik innstilling til jobben og en sånn vilje til å gjøre en innsats, understreker Sæveraas. De som ble satt på jobben ved Stana var Johs. Olde, Hilmar Sleen, Anders Bidne og Magnar Rykkje fra anlegg, i første omgang Svein Seim, Oddvar Hereide og Arne Herlid fra vedlikehold og senere Gunnar og Johan Lofthus, også fra vedlikehold.

I tilknytning til murarbeidet benyttet en også anledningen til å bygge om en svak bru 5-600 meter nærmere Tyssedal mens vegen likevel var stengt. Bruen har stått på programmet lenge, men for å få det til var det altså nødvendig å stenge

Haglesundet bru — ingen aprilspøk

Det var ingen aprilspøk at Haglesundet bru vart opna 1. april. Tvert i mot, vi vart velsigna med det finaste vårveret ein kunne ønskje seg og ei stor menneskeskare hadde samla seg for å være til stades då statsråd Inger Koppernæs opna brua.

Avistillar som «Etterlengta bruopning . . .», «No, kan lindåsingane køyre inn i det «forfjettede land». «Haglesundbrua — livsnerven for Meland», «Distriktet vert bunde saman», «Ein draum blir verkeleg», «Velkommen til lands, Meland» skulle dokumentere at dette var ei verkeleg populær og viktig bruopning. Det same kan nok dei seinare trafikktiltala for ferjesambandet Frekhaug — Salhus



Forskalingsarbeidet er kommet i gang på nedsiden av vegen.

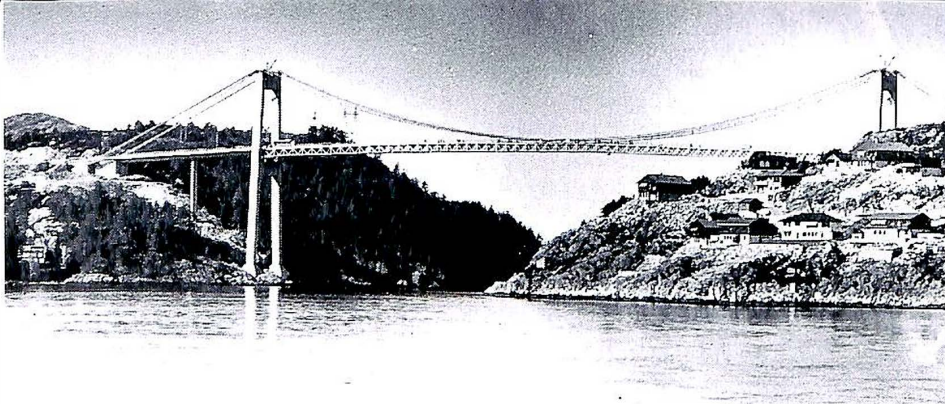
vegen for store kjøretøy. Med dette slapp vi i hvert fall ekstra stenging av et viktig riksvegsamband, påpeker Sæveraas. Dette krevde både en rask beslutning fra betongseksjonen sin side og effektivitet fra mannskapene, som ble hentet fra Hildal bru sør for Odda.

Alt i alt altså effektiv utnyttelse av et kjedelig uhell, som selvsagt alltid har en tendens til å skje på tider da man venter stor trafikkbelastning. Det er heller ikke tvil om at folk langs rv. 550 mellom Utne og Odda måtte ta sin del av belastningen med kolossalt stor trafikk på denne til dels smale og kronglete strekningen i dagene før påske. Heldigvis så det ut til å gå bra, det også.

La oss nå håpe det blir lenge til neste gang det skjer tilsvarende uhell på vegene våre.



Einar Noremark, som har leia arbeidet på brua, med full oversikt over dagens hendinger.



Musikken var sjølvsagt på plass, og eit musikkorps fra kvar kommune fekk markere den nye tilknytninga mellom dei to kommunane Lindås og Meland ved å marsjere over til kvarandre.



På vandring over nyebrua. Frå v.: avd. dir. Per Tømbås-Lyche, Vegdirektoratet, ordførar H. Wiig Andersen, vegdirektør Eskild Jensen og statsråd Inger Kopperværn.

fortelje. Her gjekk nemleg trafikken kraftig ned allerede i april månad, med 23%, og i mai syner tala ein nedgang i trafikken i dette sambandet på 17 prosent. Det tyder på at Holsnøyfolk set pris på å vere landfaste og etter alt å døme køyrer til Knarvik no i staden for å leggje turen til byen.

Haglesundet bru har kosta om lag 40 mill. kroner. Den har eit bruspenn på 250 meter, og to sidespenn på 62 og 311 meter. Siglinskjoldet er 50 meter.

Sjølve bruopninga skulle vere grundig dekkja av ei rekkje aviser i fylket, men vi tek med ein del bilete frå den solfylte dagen på brua mellom Meland og Lindås kommunar.



Samferdsleminister Inger Kopperværn saman med to vel nøgde ordførarar, t. v. Jostein Vike, Lindås og Harry Wiig Andersen, Meland.

Koordinering av leidningsanlegga gir praktisk og økonomisk vinning

Tore Nordahl, planavdelinga, har utarbeid nytt system for samordning av leidningskartverk

Dei fleste, både i og utanfor vegvesenet, er opptekne av kva vegvesenet kan vise til av synberre resultat — altså av ferdig produsert veg/gang- og sykkelsti. Ein mann hos oss i Hordaland er likevel så å seie berre oppteken av det som ikkje er synleg for dei fleste, men godt nedgravd i jorda. Det er Tore Nordahl, som har fått kartlegging av leidningar og kablar som si spesialoppgåve. Han har etter kvart sett det naudsynte i å utarbeide eit leidningskart-system som m. a. kan betre samarbeidet mellom dei ulike etatane og vegvesenet. Nordahl viser til at allereide i Stortingsmelding nr. 27 (1975-76) «Om norsk kart- og oppmålingsvirksomhet» blei det uttalt at «Mangelfullt kjennskap til beliggenheten av de etablerte lednings- og kabelnett koster store årlige beløp som følge av graveskader og vanskeligheter med å lokalisere de nedgravde komponentene. Det ansees nødvendig å utarbeide et ledningskartverk og få fastsatt retningslinjer for registreringsansvaret i denne sammenheng». Ein koordinerande instans og konsekvent rapportering vart her etterlyst.

Mykje tilfeldig

— Så seint som i år kom det ei norm for leidningskartverk frå miljøverndepartementet, fortel Nordahl til «Veg i Vest». — Men fram til no har svært mykje vore tilfeldig og arbeidet har kome i gjenge seinare enn det eigentleg burde.

Nordahl peikar på at allereide frå 1969 tok vegkontoret her i fylket til å sjå på behovet for å innføre eit nytt kartsystem for plan-, anleggs- og vedlikehaldsarbeid

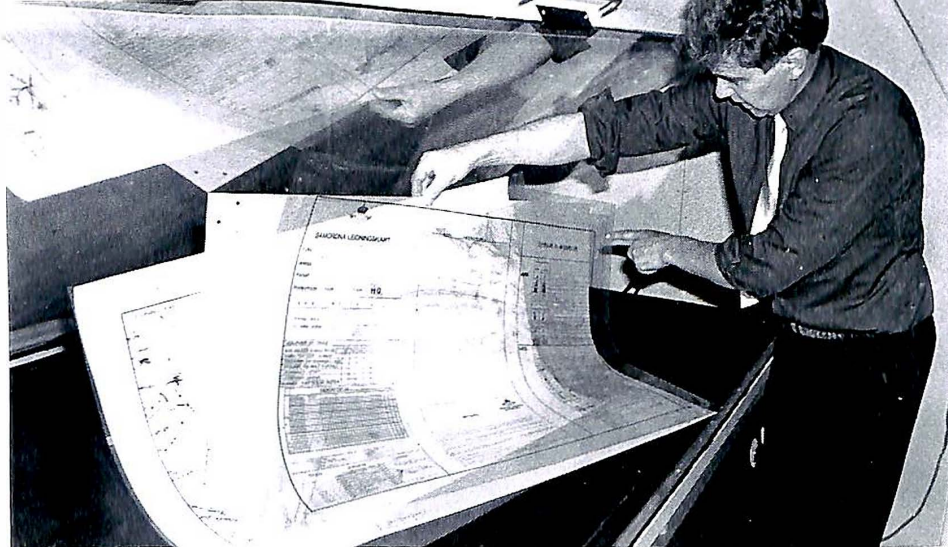
i område der det lett oppstår konflikter mellom planlagte og eldre leidningsanlegg. Det kan skje både ved vegframføring, drenering, trafikkreguleringstiltak, ferjeleie, bruer, tunnelar og gang- og sykkelveggar. I perioden fram til 1978 vart slike oversikter i første rekkje utarbeidd for grunnundersøkingar.

Samordna leidningskart

— Frå 1978 og fram til i dag har vi så utvida nytteverdien av desse kartsystema ved å byggje opp eit samordna leidningstrasékart der vi byggjer på kart både frå vegkontoret og frå etatane over eldre og planlagte leidningsanlegg i jord og luft, fortel Nordahl vidare. — Hovudtanken bak dette er å få vist allereide på planstadiet kvar det finst såkalla konfliktområde. Dermed blir det betre tid til å ta dei nødvendige omsyn og å utarbeide framlegg til løysingar — før detalj- og byggjeplanar vert utarbeidd. Intensjonen vår er å få til samarbeid og praktiske registreringsrutinar, slik at våre behov kan samordnast med andre etatar, kommunar, ulike verk og private grunneigarar, slik at alle kan få dekt sine interesser på ein teknisk og økonomisk forsvarleg måte. Med andre ord: slike leidningskart stiller nye krav til samarbeidsformer.

Samkopiering

Koordineringsmøte for å løyse problem i samband med framføring av nye leidningstrasear eller i samband med arbeid der eldre leidningsanlegg finst, er naudsynte for å få til eit brukbart kartverk. I tillegg til dette kjem nye kopieringstek-



Tore Nordahl syner korleis samkopiering av leidningskart fungerer i praksis.

nikkar, som er noko av det teikneleiar R. Østerbøe spesielt har arbeidd med den siste tida. — Utgangspunktet mitt, seier Nordahl er at det må vere mogleg å komme fram til ei fellesordning, der alle etatar og verk på landsbasis er samde om informative leidningssymbol og baser seg på samkopiering, og vidare at alle nyttar dei same grunnkarta, same målestokk, bladdeling, nummer og eit bestemt holsystem på grunnkart og leidningsfoliar. Dermed har vi grunnlaget for samkopiering, slik at alle leidningseigarane får sine leidningsfoliar over same området. På denne måten kan kvar etat sine foliar leggjast over kvarandre på grunnkartet, og eventuelle konfliktpunkt vil vere enkle å oppdage. Vi reknar også med at eit automatisert leidningskartverk (A.L.K.), basert på EDB-registrering, teikneplottar og samkopieringsmetodar, gradvis vil bli utvikla og teke i bruk i slutten av 80-åra, seier Nordahl.

Stor nytteverdi

Nytteverien av dei samordna leidnings-trasékarta vi nå er komne fram til er stor. M. a. er det eit svært nyttig hjelpemiddel

i samband med bore- grave, og sprengningsarbeid. Felles trasear/grøfter og felles kryssingspunkt gir og økonomisk innsparingar. — Dei leidningskarta vi no er i ferd med å utvikle, er i samsvar med Vegdirektoratets vegnormaler for leidningsanlegg på tettstader og sterkt trafikkerte vegar. Etter ønskje frå anleggsavdelinga har planavdelinga og under utvikling eit «leidningskart/ferdigvegskart», som vil vise vegvesenets kablar og leidningar for ferdig bygde veganlegg. Dette vert kart som skal overleverast frå anleggsavdelinga til vedlikehaldsavdelinga ved overleveringa av nye vegar. Dette kartsystemet er også basert på samkopiering og vil sjølvsagt også kunne vere til nytte for andre statar. Etter planen skal dette opplegget vere ferdig i januar 1983.

Ei oppgåve for Vegdirektoratet

Fra vår side prøver vi nå å få Vegdirektoratet til å engasjere seg meir på dette området. Vi meiner det er rett at den viktigaste utviklinga nå skjer i direktoratets regi, eller under deira medverknad. Etter mi oppfatning må det vere rimeleg

Kunstlaget «Klatten» er stifta — og har god plass til fleire medlemmer

Som ein del av Veg i Vest-lesarane truleg vil hugse, var det i Veg i Vest nr. 4/1981 ei oppmoding til kunstinteresserte om å melde frå om dei ville vere med på å starte eit kunstlag for dei tilsette i vegvesenet.

Det melde seg vel 20 interesserte, og 22. mars i år vart kunstlaget stifta. Følgjande styre vart vald: Anna Maria Måge (adm. avd.), Lars Tveit (planavd.), Per Steffen Myhren (adm. avd.), varamedlem: Reidun de Lange (planavd.)

Styret fekk i oppdrag å utarbeide forslag til vedtekter for laget. Desse vedtektene vart vedtekne 26. mai, og her heiter det m.a.:

«Laget sitt formål er å spreie informasjon om og skape interesse for god kunst ved m.a. å kjøpe inn kunstverk og brukskunsting.

Det innkjøpte skal stillast ut eller hengjast opp i vegvesenet sine lokale, t.d. kantiner, vegstasjonar og brakkeleirar.

Ved slutten av kvart år skal dei innkjøpte gjenstandane loddast ut blant medlemene.»

Alle som er tilsett ved Statens Vegvesen i Hordaland kan vere medlem av laget, og årskontingenten er sett til 200 kroner.

Loddtrekking av kunstgjenstandane er lagt opp slik at alle medlemene er sikre på å vinne ein gjenstand i løpet av ein tre- til fireårs periode.

Kunstlaget har vidare fått tildelt 5000 kroner av velferdsmidlane i 1982.

Til no har om lag 30 personar meldt seg inn i laget. Berre 5 av desse tilhøyrer førebels utedrifta. Som nemnt er laget ope for alle tilsette i vegvesenet, og vi vonar vi får mange nye medlemmer no når vi har fått kunstlaget organisert i faste former. Dei som er interesserte i å bli medlem, eventuelt treng fleire opplysningar, kan ta kontakt med Måge eller Myhren i tlf. 23 23 10, eller Tveit på tlf. 16 60 30. Det er heller ikkje noko i veggen for å skrive. Alle tre har postadresse Vegkontoret (postb. 1874, 5011 Nordnes).

P.S. Myhren

at Statens Vegvesen, representert ved Vegdirektoratet og alle fylkesvegkontora, som leidningseigarar og -leggjarar er ansvarlege for å få til forskriftsmessig registrering og konsekvent rapportering til ein instans som kan koordinere og aktivisere oversikter over Statens Vegvesen sine leidningar og dei installasjonane som høyrer til. Utgiftene til ei slik forsvarleg registrering, innmåling og innteikning av leidningsanlegga våre er svært små sett i høve til dei investeringane anlegg/vedlikehald har til dei same leidningsanlegga, hevdar Nordahl.

Her i Hordaland har planavdelinga ved vegkontoret teke initiativet til å få etablert faste rutinar der anleggs- og vedlikehaldsavdelingane passar på at alle underjordiske leidningar som blir lagt i

samband med veganlegg blir koordinert og høgdbestemt etter normer, og at dei dessutan må vere merksame på rutinare for registrering og arkivering. Med andre ord, arbeidet er kome i gang her. 1982 skal etter planen vere eit prøveår, då vi vil registrere og summere opp kva for tekniske og økonomiske innsparingar dei «samordna leidningstrasékarta» gir.

Det er og utarbeidd instruks for bruk av leidningstrasékarta med omsyn til tryggleik og ansvarstilhøve. Her er det mellom anna understreka at det ikkje må setjast i gang arbeid før etatane som vert råka er kontakta. Nordahl nyttar elles høvet til å takke alle dei som har stilt seg positivt til utviklinga av leidningskartverk og også i framtida vil engasjere seg i dette arbeidet.

Røa

Vegvesenet i Hordaland under okkupasjonen 1940-45

Del III

Vi fortsetter her å gjengi tidligere vegsjef Waages beretning om det som skjedde innen vegvesenet i Hordaland under krigen. Blant annet fortelles det litt om tyskernes forsøk med å holde veggen over Hardangervidda åpen om vinteren og om vegvesenets forhold til tyskerne generelt.

Å skaffe de nødvendige **matforsynin-**
ger voldte ofte store vanskeligheter, sær-
lig ved de største anlegg. — Det var
brakkelagene selv som måtte sørge for
dette og det ble gjort på den måte at
vedkommende brakkesjef ordnet med
innkjøp og transporter mot en mindre
godtgjørelse av anlegget. Dette ble en
billig ordning, men den klikket tildels, da
brakkesjefene var arbeidere og måtte
delta i anleggsarbeidet, så anskaffelsene
ble utført som overtidsarbeide. Da brak-
kesjefene ikke hadde lett for å skaffe seg
oversikt over leverandører og det ofte
var vanskelig etter arbeidstidens slutt å
få forbindelse med disse, ble bestilling-
ene til dels noe tilfeldige og kom for
sent frem.

Ved liknende større, fremtidige an-
leggsarbeider bør det antas en intendant
til å stå for forsyningene, til tross for at
dette vil koste mer. Etter hva det er blitt
meddelt var en slik ordning gjennomført
ved enkelte av de større ekstraordinære
vegarbeider i okkupasjonstiden.

Tyskernes forsøk på å holde veggen over Hardangervidda åpen om vin- teren

Krav herom ble fremmet av Reichskom-
missars representant på møte hos Veg-
direktøren 11.-12. juni 1940. Jeg advarte
sterkt mot et slikt kostbart forsøk, som
man med en til visshet grensende sann-
synlighet kunne være sikker på ville mis-
lykkes. — Jeg hørte ikke på møtet at min
advarel fikk tilslutning fra Vegdirektøren,
og det foreligger ikke noe om at Vegdi-
rektøren advarte senere.

I juli måned ble det bestemt at for-
søket skulle gjøres, og ut på sommeren
ble det gått i gang med forberedende
arbeider. Store kvanta trematerialer ble
anskaffet. Oppførelse av snøskjermer og
flere overbygg ble satt i gang, likeså ga-
rasjer på Høl og på Maurset og brøyte-
stasjon med garasje og brakke ved Dy-
ranut. — En stor arbeidsstyrke ble satt
inn — 5/9-1940 var den 110 mann.

Daværende avdelingsingeniør Helsing,
Sogn og Fjordane, som tidligere hadde

hatt ledelsen av vintervedlikeholdet over Filefjell ble antatt som anleggsbestyrer. — Ploger og biler ble brakt på plass.

Vinteren var ikke særlig vanskelig. — Etter at vegen senhøstes var blitt stengt av snø lyktes det ved pløying og ved å sette inn stort måkingsmannskap, så arbeidsstyrken en tid var oppe i ca. 200 mann i alt, å få vegen åpnet for biltrafikk en av de siste dager i januar måned 1941. Men etter ca. 2 dagers forløp ble vegen igjen sperret av snø og ble ikke åpnet før om våren — Jeg har ikke oversikt over hvor meget det medgikk i 1940/41, men det er åpenbart at det må ha vært et meget stort beløp. Det ble jo satt opp flere hus, overbygg og snøskjermer i flere kilometers lengde og det var stort mannskap i arbeide. Det var tilstått kr. 1.100.000.- og det meste av dette gikk formentlig med i 1940/41. Arbeidet med å holde vegen åpen om vinteren som senere ble fortsatt i vekslende tempo uten at det lyktes — ble i januar 1943 overdradd organisasjonen Todt, som gikk i gang med flere brøytestasjoner kombinert med garasjer og brakker, samt snøskjermer, likesom det ble brakt på plass snøfresere og flere snøploger. Dessuten ble det bygget tre-overbygg i flere kilometers lengde — Disse utførtes etter en meget uheldig konstruksjon med en helt utilstrekkelig bredde av bare 3,50 m. innvendig og få utvidelser og med flate tak. — De norske forbilder ble forkastet.

Snøskjermer ble flyttet ut fra tyskernes erfaringer om snøforholdene bare fra foregående vinter og uten hensyn til de resultater vegvesenet var kommet til ved forsøk gjennom mange år. Flytting av snøskjermene ble senere stoppet på foranledning herfra. Det er gitt at det måtte medgå et meget betydelig beløp til alt dette. — Beløpets størrelse kjenner jeg ikke. — Det lyktes imidlertid heller ikke for organisasjon Todt å holde vegen

åpen. Etter frigjøringen ble det av tyskerne etterlatte overdradd vegvesenet. — Det meste av de smale overbygg ble revet sommeren 1945, for en stor del av tyske soldater, og materialene dels brukt til andre vegarbeider, dels solgt.

Av snøfreserne ble en overlatt Hordaland. Også en rekke snøskjermer som enten var unødvendige eller feilaktig plassert og for en ikke liten del defekte på grunn av manglende reparasjon, ble revet og solgt eller brukt til andre vegarbeider.

Langs vegen lå det adskillig kapp og andre trematerialer og særlig den første tid forsvandt en del av dette og dessuten andre til dels verdifulle ting. — Det så ut til at det var folk som betraktet det etterlatte som tysk eiendom, og brukte et i okkupasjonstiden ikke sjelden forekommende resonnement at det ikke var noe galt i å stjele fra tyskerne. — Det viste seg at da vegvesenets folk kom opp på fjellet første gang etter frigjøringen var det forsvunnet flere ting også fra husene. — Et større tyveri ble konstatert av vegsjefen i Buskerud.

De oppførte bygninger ble solgt, bortsett fra en kombinert brakke og garasje i Krossdalen, samt garasjene på Høl og Maurset som vegvesenet beholdt.

Det var stor pågang fra private etter å få kjøpe bygninger og trematerialer. — Men merkelig nok ble til dels solgte materialer liggende ved vegen i årevis, det lå fremdeles noe igjen også siste sommer.

Andre planer om å holde høyfjellsveger åpne om vinteren

Før det ble gått i gang med forsøket på Hardangervidda ble det foretatt en befaring av den østerrikske Baurat Jungel sammen med en tysk major og daværende avdelingsingeniør Backer. — Etter befaring over Hardangervidda og en tur til Bergen ble reisen fortsatt til

Odda og videre til Røldal, da det også skulle undersøkes muligheten for å holde vegen åpen om vinteren. — Under den avholdte konferanse i Bergen fremholdt jeg at en ikke måtte vente at forsøket med Hardangerviddas åpenholdelse ville lykkes og sa det samme angående et eventuelt forsøk på Røldal-Haukelivegen. Avdelingsingeniør Rynning Nielsen fremholdt det samme på reisen videre til Røldal. — Det fremkom ikke senere noe krav fra rette tyske vedkommende om å holde denne veg farbar om vinteren og Vegdirektøren meddelte i telefonen 19/7-1940 at det ikke skulle gjøres noe forsøk.

Lengre ute i okkupasjonstiden ble det allikevel av en tysk offiser i Odda direkte til avdelingsingeniør Rynning Nielsen stillet krav om å holde vegen åpen over Røldalsfjell. — Dette var i strid med det som var uttalt på møtet hos Vegdirektøren 20/5-1940, at alle meddelelser til vegvesenet skulle gå gjennom Vegdirektøren. Ved sakens oversendelse til Vegdirektøren ble det fremholdt at det ikke lot seg gjøre å etterkomme kravet og det ble henvist til avgjørelsen sommeren 1940. Det eneste jeg senere så om saken var et avtrykk av Vegdirektørens oversendelsesskrivelse til Reichskommissar hvor det til slutt ble uttalt håp om at kravet ville bli frafalt. — Det kan således ikke være blitt opprettholdt av den tyske centraladministrasjon.

Vegsperringer

Under krigen i april 1940 ble det av norske militære utført flere vegsperringer, som imidlertid var så mangelfullt utført og sperringsstedene til dels så uheldig valgt, at tyskerne ganske hurtig kunne gjenopprette fremkomsten. — Hertil bidro også at sperringsstedene ikke ble forsvart. — Det samme gjelder flere av brusperringene. Bortsett fra Odda-distriktet, hvor flere sperringer var blitt for-

beredt av avdelingsingeniør Rynning Nielsen, som dessuten på eget initiativ hadde deltatt også i andre forsvarsforberedelser, var det ikke av de militære opptatt noe samarbeide med vegvesenet, som ville ha kunnet utføre sperringene langt mer effektivt. — Den eneste av de av vegvesenet forberedte sperringer som ble brukt var i Rullestadjuvet, da en tysk oppklaringsavdeling kom fra Fjæra. — Sperringen var effektiv og forsøkene på å forsere dette defilé, som ble forsvart av skytterlagsfolk, ble oppgitt. Sperringer i større omfang ville ha betinget betydelig større istandsettelsesutgifter, og slik som krigen forløp var det for dette distrikts vedkommende formentlig heldig at sperringene ikke var mer omfattende. En av de av vegvesenet forberedte sperringer ble oppdaget av tyskerne, som imidlertid godtok avdelingsingeniør Rynning Niensens forklaring om at borehullene var anbrakt for en påtenkt vegutvidelse.

Tiden nærmest før okkupasjonen

Vegvesenet hadde liten føling med de forberedelser som ble gjort med en krigssituasjon for øye.

Tidlig på året ble det holdt et møte hos finansrådmannen i Bergen med deltakelse av sivile og militære myndigheter. Det ble gitt orientering om situasjonen og gjort rede for den foreliggende evakueringsplan for Bergen, og det ble gitt oversikt over de gjennomgangsveger som kunne regnes med å være fremkommelige om vinteren og når fjellvegene vanligvis ble åpnet om våren. Det var senere brakt på bane eventuelt å evakuere vegvesenets hovedkontor i Bergen og opprette et lokalt vegkontor for Nordhordland et sted på Lindåshalvøya og et ved vegen mellom Eikelandsoen og Mundheim for Midthordland og deler av Ytre Hardanger, samt et på Voss for Vossedistriktet. — Jeg konfe-

rerte herom med stabssjefen ved 4. divisjon, som ikke hadde noen innvending å gjøre, men heller ikke uttalte noen ubetinget tilslutning til stedsvalget. — Flytting av kontorene i Odda og på Stord var ikke påtenkt. — Viktigere arkivsaker ved Oddakontoret ble ved okkupasjonen pakket i kasser og brakt i ildsikkert rom under Odda brannstasjon. — Noen avgjørelse om nevnte flytting ble ikke tatt, heldigvis kan en si. For slik som krigen utviklet seg ble det ikke behov for noen flytting. — I første kvartal 1940 hadde en etter opplysninger som ble mottatt fra Vegdirektøren foretatt ekstra innkjøp av en del varer, således blandt annet bensin, bilgummi og smøreolje, som det måtte regnes å kunne bli mangel på. Da dette inntraff kom innkjøpene særdeles vel med.

Administrasjonsforholdene

Til tross for inntrufne alvorlige begivenheter de siste dager før 9. april var det neppe noen som regnet med slike kupp som dem der blev utført. Tyskernes besettelse av Bergen og omegn virket lammende og forvirrende på all virksomhet, også vegkontorene. Det hersket uvisshet på de fleste områder. Den første tid var hovedkontoret uten forbindelse med avdelingskontorene på Stord og i Odda. Et herfra 14/4 avsendt brev til Odda kom frem først 18/5. En hadde også store vanskeligheter med å komme i forbindelse med anleggene. Personalet var ikke fulltallig ved okkupasjonens inntredelse, da flere gjorde militærtjeneste. De ikke innkalte som var tjenestepflichtige forsøkte å komme frem til krigstjeneste, hvilket bare delvis lykkedes. Flere av dem reiste til Voss, som ennå var fritt, men de fleste kom tilbake da de ikke blev plassert i de militære styrker. Fullmektigen Kaptein Øvre-Eide kom seg over til Valdres og deltok i krigshandlingene der, og ingeniør Kvåle ble igjen på

Voss, hvor han under krigshandlingene deltok i militære transporter. Også de funksjonærer som tidligere var innkalt til militærtjeneste deltok i krigen. To av kontordamene gjorde den første tid tjeneste i kriseinstitusjoner, nødhjelpstasjon og forpleiningstjeneste på politikammeret.

En hadde vanskelig for å konsentrere seg og det var, som stillingen lå an, ikke så meget arbeide som kunne gjøres og som de første dagene ble utført på vegkontorene.

Det blev meddelt funksjonærene at de kunne få fri for å evakuere sine familier og for å skaffe fødevarer og annet som trengtes og at de for øvrig måtte møte opp på kontorene. Etter anmodning fra fylkesmannen ble det meddelt de midlertidig ansatte funksjonærer at de for alle tilfellers skyld burde søke å skaffe seg annet arbeide, hvis det var mulig. Det ble tilføyet at dette ikke var å betegne som oppsigelse, men forholdene var så usikre at det måtte regnes også med den mulighet at de kunne bli sagt opp.

Det gikk ganske anderledes. Det blev bruk for alle de midlertidig ansatte så en heldigvis slapp å si noen opp, og flere nye midlertidige funksjonærer måtte antaes.

Etter hvert kom arbeidet på kontorene i normal gjenge, og da krigshandlingene opphørte og fangene ble frigitt, kom krigsdeltagerne tilbake. Det var ingeniørerne Kvåle, Selberg, von Krogh, Windju og Widerøe, sekretær A. Øvre-Eide, fullmektig Hans K. Eide og kontorist Th. Seim. Personalet blev nu fulltallig, men på grunn av de store ekstraordinære arbeider som blev satt i gang måtte flere midlertidige engasjeres.

Det var de pensjonerte overingeniører A. W. Jenssen, der som nevnt blev kontrollør ved Oslo-Bergen-utbedringen, K. Knudsen som først undersøkte hovedvegprosjektet Hamlagrøosen-Hodnaberg

i Voss, som det var nevnt burde settes i gang. Han ble deretter overflyttet til den ekstraordinære utbedring Voss-Eide-Sogn og Fjordane grense og utførte senere undersøkelse av veglinjen Flesje-Utne-Herand i Hardanger.

Til Kyrping-Fjæra parsellen ble som nevnt engasjert fhv. overingeniør Riis. Fra Sogn og Fjordane ble ut på sommeren midlertidig overført daværende assistentingeniør M. Tonning, som tjenestegjorde en tid ved Oddakontoret.

Som anleggsbestyrer ved en avdeling av Oslo-Bergen utbedringen ble ansatt ingeniør H. C. Barring (Nielsen) som tidligere i flere år hadde vært ansatt her. Han overtok strekningen Kinsarvik-Buskerud grense. Til kartarbeide ved Oslo-Bergen utbedringen ble antatt ingeniør Richard Hoff, Balestrand. Flere oppsynsmenn ble midlertidig lånt fra Sogn og Fjordane. Senere ble ingeniører herfra overført til andre fylker, assistentingeniørene Windju og von Krogh. De fleste av vegvesenets funksjonærer hadde i okkupasjonstiden et ganske krevende arbeide.

Sommeren 1941 ble fylkesmann Lindebrække fjernet fra fylkesmannstillingen. Han etterfulgtes av en konstituert fylkesmann, som senere ble ombyttet flere ganger. Alle de konstituerte var N.S. folk. Ingen av dem blandet seg inn i vegvesenets arbeide. De fulgte innstillingene, såvidt erindres med en unntagelse. De funksjonærer ved fylkeskontoret som hadde med vegsakene å gjøre fortsatte i sine stillinger. Det samme var tilfelle ved vegdirektørkontoret, hvor det såvidt vites ikke var noen utskifting med N.S. folk. En kunne således fortsette det gode samarbeide med de to kontorer.

Undertegnede ble tidlig i okkupasjonstiden oppnevnt som medlem av **Trafikk-nemnda for Vestlandet**, som behandlet sjøverts ruter og drivstoffdeling

disse. Jeg deltok i møtene og fortsatte i et utvalg som avløste Trafikknemnda.

I 1944 ble jeg oppnevnt som formann i den «illegale» fylkesarbeidsnemnd for Hordaland og har fortsatt i stillingen etter frigjøringen.

Forholdet til tyskerne

Vegvesenets hovedoppgave måtte bli å komme igjennom okkupasjonstiden med hevdelse av norske interesser, med opprettholdelse såvidt mulig av påkrevde vegarbeider og uten å bli prakket på arbeider som en etter folkeretten ikke var forpliktet til å utføre. Herunder var naturligvis et korrekt forhold til okkupasjonsmakten av betydning.

Forholdet var forskjellig, men kan i allminnelighet betegnes som nokså korrekt for anleggsarbeidets vedkommende og på de fleste steder også for vedlikeholdet. Det kom an på hva slags tyskere en fikk med å gjøre. Deres imperativer i første omgang kunne ikke alltid taes alvorlig. Wehrmachtfolkene var lettest å ha med å gjøre og fra disses side var det ikke så mange innblandinger når de først hadde fått de ønskede opplysninger. Det samme kan sies om de tekniske funksjonærer ved Reichskommissars kontor i Bergen. Felles for de fleste tyskere, som en hadde med å gjøre, var at de ikke alltid overholdt det generelle direktiv om at alle bestemmelser og meddelelser skulle gies vegvesenet gjennom Vegdirektøren og heller ikke alltid bestemmelsen om skriftlige rekvisisjoner. Og de gjorde ikke alltid forskjell på pliktig og ikke pliktig arbeide. Således ble det krevet at sideveger til tyske kvarterer etc. skulle kostes av vegvesenet, noe som ikke kunne pålegges. Kravet ble avvist og man kunne her støtte seg til et fra Vegdirektøren mottatt rundskriv, som av Reichskommissar var sendt til de tyske administrasjoner.

Det ble mange og tidsheftende konfe-

ranser og innkallelser, også til det tyske politi, hvor jeg således måtte møte en julaften for å avgi forklaring i anledning av et forhold jeg hadde påtalt overfor et tysk kontor i Odda.

Undertegnede hadde den tvilsomme fornøyelse å måtte være med på de fleste møter, dels fordi det var nødvendig eller ble krevet, men også fordi andre som det kunne være tale om unnslo seg med den begrunnelse at de ikke eller dårlig behersket tysk.

Andre tyskere som en fikk med å gjøre kunne være ubehagelige, vanskelige og kommanderende.

Reichkommissar hadde i Bergen en avdeling for Vestlandet med et særskilt kontor for *Technik und Verkehr* som skulle overvåke de tekniske etaters arbeide.

Sjefen for dette kontor var den hele tid en ingeniør eller ingeniøroffiser. De utviste stort sett forståelse for norske forhold og bidrog derved til en lettere avvikling av vegvesenets arbeide.

På de viktigere veger forberedte tyskerne vegsperringer ved å anlegge minekammere på bruene og i vegbanen — det ble flere steder anbragt sprengstoff som tyskerne etter frigjøringen måtte fjerne under alliert kontroll. Flere maskingeværstillinger og tildels stillinger for større skyts ble anlagt ved vegene. Enkelte steder ble det satt grunder over vegene med vakter, som visiterte de vegfærende. Også andre steder, således i Tokagjelet og ved Fykkesund bru, var det vakter til visitasjon av forbireisende.

Grunder og de utbyggede stillinger som virket sjenerende for trafikken ble fjernet etter frigjøringen.

Forts. neste nummer

Personalnytt:

NYE VED VEGKONTORET

Tor Høyland tok i mars til som ingeniør, vikar, ved vedlikeholdsavdelinga.

Bernt Herland, ingeniør, begynte i april ved anleggsavd.

Randi Bringedal, er engasjert i halv stilling som bilførerkontrollør på Stord. Ho tok til i mars.

ENDRINGAR

Egil Alsaker er tilsett som leiar for rekneskapsavdelinga etter Jonn Børsheim.

SLUTTA

Johs. Helge Mjeldheim, oppsynsmann, slutta i mars.

Åge Hellevang, oppsynsmann, slutta i april.

Torgeir Eidsnes, avd.ing., slutta i april.

Toralv Ramsøy, ingeniør, slutta i februar.

Jon Sævik, oppsynsmann, sluttar i sommar etter endt perm.

NYE PENSJONISTAR

Arne P. Gjuvsland

Bjarne Heggernes

Selmer Holdhus

Bjarne Manger

Einar S. Opedal

Einar Orra

DØDE

Ingolf Hagen, Odda

Olav Skar, Bergen

VANSKELIG Å FÅ GJENNOMFØRT TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK I KOMMUNENE

Trafikkulykker er den dominerende dødsårsak blant barn i alderen 0-15 år i Norge. Ulike tiltak for å skjerme barna i trafikken er nødvendig, men arbeidet med slike tiltak går sent.

Forskningsgruppen, Institutt for samferdselsteknikk, NTH, har etter oppdrag fra Nasjonalforeningen for folkehelsen, tatt for seg 3 kommuner for å prøve å finne fram til årsakene til at det er så vanskelig å få satt trafikksikringstiltak i kommunene ut i livet.

Kommunene er valgt på grunnlag av ulykkesdata og beliggenhet i forhold til riksvei. Trafikksituasjonen i kommunene var langt fra tilfredsstillende.

Fysiske trafikksikringstiltak som kunne være aktuelle for å bedre på forholdene var bl.a. å bygge gang- og sykkelvei, sikre kryssingssteder, lekeområder og holdeplasser og etablere skoleskysse.

Til tross for enighet om betydningen av slike trafikksikringstiltak, var det tydelig et spørsmål om prioritering. Personer med politisk og økonomisk ansvar mente at mer prekære kommunale saker burde komme foran. Økonomiske begrensninger, problemer med grunnverv og kapasitetsproblemer ved teknisk kontor var andre grunner til at tiltakene ikke ble iverksatt. Dessuten kunne det være vanskelig å komme fram til enighet om planene, heter det i en pressemelding fra Nasjonalforeningen for folkehelsen.

Det ser ut til at de tiltak som stat eller fylke gir økonomisk støtte til, er lettest å få gjennomført. Selv enkle, rimelige tiltak er vanskelig å få gjennomført på kommunale budsjett.

Prosjektet konkluderer med at kommunale trafikksikkerhetsutvalg er svært viktige, og at kommunene bør bli pålagt å opprette slike utvalg/råd.

For å bedre trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene er det viktig å bedre kunnskapen om ulykkesdata ved bedre distribusjon av disse. Planleggere og utøvende fagfolk må få et mer nyansert syn på mulige tiltak, og bli mer bevisst på prioritering av de midlene som finnes. Det må også legges vekt på en bedre organisering av trafikksikkerhetsarbeidet.

(«Trafikksikringstiltak for barn på lokalplanet, — ønsker med gjennomføring av tiltak, eksempler fra 3 kommuner.» Oppdragsrapport nr. 59, aug. 1981 ved cand. psychol. Terje Sten og sivilingeniør Ragnhild Strugstad.)

Nokre tal for Hordaland:

- I første kvartal 1982 er talet på ulykker nesten dobla i høve til same kvartal i fjor.
- Litt over 30 prosent av ulykkene gjeld mjuke trafikantar, mot 20 prosent for resten av landet. Auken i ulykker har vore størst for denne gruppa.
- Det tek 3-4 år frå planleggingsstart til anleggsstart når det gjeld trafikksikringstiltak. Årsaka er i første rekke tung saksgang. Tala vart lagde fram på plankonferansen av Lars Kristian Alsaker.



Nybygget i rute — innreiingsarbeidet i gang

Arbeidet på det nye administrasjonsbygget i Fyllingsdalen er i rute, slik at vi i alle fall no (i slutten av mai) kan rekne med at innflyttinga kan skje til den tida vi har planlagt. Det vil seie 15. november for hovudbygget og om lag to veker seinare for biltilsynets bygg, opplyser verneleiar Bjørn Langedal til «Veg i Vest». Brakketilbygget, som vi nemnde i førre nummeret av bedriftsavisa, er no godkjend av Vegdirektoratet og byggjemeldt. Tilbygget vil vere samansett av 32 seksjonar, der m.a. laboratoriet, hovudtillitsmann, hovudverneombod og riksrevisjonen skal få plass. I tillegg skal det setjast opp ein frittstående brakke, der laboratoriet skal drive knuse- og siktearbeid. Det vil med andre ord seie at heile verksemda til laboratoriet vert flytta saman med sjølve vegkontoret etter å ha halde til i Rådal i fleire år.

I skrivande stund er innreiingsarbeidet i gang, tekniske installasjonar kjem på plass og likeeins ventilasjonsanlegg. Utstyr til arkiv, kantine og kjøken, vestibyle og andre fellesrom er bestilt, medan det kontorutstyret vi har i dag berre vil bli skifta ut etter behov og økonomi, opplyser Langedal.

Fargene i kontora er teke ut allereie, og i mai stod også val av gardin for tur. Vidare er det bestilt sokalla høytafonar slik at heile bygget er dekkja, medrekna det vi har frå før.

Som dei fleste kanskje veit, vil no Statens Kantiner ta over kantinedrifta. Vår kjære fru Låstad i C. Sundts gt. kjem ikkje til å følgje oss til Fyllingsdalen, som rimeleg kan vere. Med Statens Kantiner vil vi få litt andre prisar på maten, men meir variert utval. Kaffi vil koste 2 kroner, smørbrød frå 4 til 9 kroner. Varm suppe

vil det òg vere mogleg å få kjøpe, men ikkje middag. Kantina vil i første omgang halde open frå kl. 11-13. I korridorane vil det vidare bli sett opp automatar for varm/kald drikke.

For å unngå dei problema vi har med ubedne gjester og tjuveri på kontora i byen, kjem vi til å innføre streng kontroll med alle som skal inn i bygget. Alle må forbi resepsjonsskanken, og sannsynlegvis vil vi ikkje sleppe folk inn i korrido-

rane utan å kontakte den vedkomande skal til. Reglar for dette vil komme etter kvart. Bileta syner korleis det såg ut på byggeplassen i slutten av mai. Fremst ser vi biltilsynet sitt bygg, som ligg noko etter hovudbygget (bak) i rute. (Foto:VA) Røa.

Siste (pr. 28/6-82):

Innflyttinga vert likevel forseinka. Vi kjem attende til dette i neste nummer. Red.

LYSTAVLE I RØLDAL



Den nye lystavla for høgfjellsvegen over Haukeli. (Foto: BLa)

Som et ledd i arbeidet med å bedre informasjonen til trafikantene som skal over høgfjellsovergangene om vinteren, har vi også her i Hordaland fått en lystavle som skal sørge for rask, ajourført informasjon om tilstanden på vegen over fjellet. Lystavlen ble satt opp ved Texaco-stasjonen i Røldal like før påske. Den består av tre vendbare skilt, som forteller om vegen er åpen/stengt, eller om der er kolonnekjøring. Tavlen forteller også hvor en kan få flere opplysninger. Det er meningen at lystavlen skal være radiostyrt, slik at den skal kunne justeres fra brøytebilene, men foreløpig er det brøytevakten på Midtlæger som tar seg av dette, opplyser distriktsleder Olav Lundstad på vedlikeholdet til «Veg i Vest».

Lundstad peker ellers på at det ville være en fordel om en med tiden også kunne få en tilsvarende lystavle ved Kløvet, eller kanskje helt nede i Odda. Da ville folk slippe å stå i kø. De kunne vente, eventuelt ta inn på overnatting nede i lavlandet og lettere kunne legge opp planer etter de opplysninger tavlen til enhver tid kunne gi. Slike tavler måtte i så fall være telefonstyrte. Mye kan gjøres. I alle tilfeller betyr lystavlen et fremskritt, både for trafikantene og kanskje også for brøytefolkene, som muligens får mer arbeidsro?

— Når godene blir til ulempe for arbeidet. . . .

En kommentar til bruken av de nye kombi-brakkene

Vi vil med dette prøve å belyse den arbeidssituasjonen som asfaltarbeiderne har, da det viser seg at det verserer en del feilopplysninger. Blant annet er det sagt at vi tjener så godt. Vi er underlagt det samme regulativet som alle andre i vegvesenet. Når det gjelder arbeidstiden, så har den til dels vært fleksibel. Dette har forskjellige årsaker. Det meste av oljegrus- og asfaltmassene kommer i båt, og da det kan være vanskelig å beregne behovet for masse til hver enkelt dag, kan det variere hvor godt vi kommer ut med det vi har hver dag.

Som sesongarbeidere har vi en hard og tøff jobb med det programmet som ledelsen legger opp til. Vi skal legge ut mellom 60-80.000 tonn i sesongen.

Dette tilsvarer en lengde på 10-12 mil, eller fra Bergen til Kvanndal, for hvert lag.

For å få dette utført på en tilfredsstillende måte, mener vi at det er nødvendig med litt mer medbestemmelse i selve arbeidet. Vi er tross alt folk med 15-20 års erfaring i bransjen. Det er derfor med beklagelse vi konstaterer at arbeidsmiljøloven kommer i konflikt med vår arbeidssituasjon. Saken er at oljegruslaget vårt i år er påtvunget tre spisebrakker. Vi er ikke imot slike goder, men når godene blir til ulempe for arbeidet vårt, både når det gjelder fremdrift og plassering i nærheten av arbeidsstedet, er det vanskelig å fatte hensikten. Vi har i alle år klart oss uten, mot å avspasere en halvtime om fredagene som kompensasjon. Dette har



Slik ser dei nye kombi-brakkene ut – ikkje så ulik vanlege campingvogner, kanskje? (Foto: VA)

vi betraktet som en god ordning, ikke minst fordi vi ofte har lange reisestrekninger for å komme hjem i helgene. Det noteres også at vi i vegetaten skal være konkurransedyktige overfor den private næringen. Vi har alltid hatt dette i tankene på vårt arbeidssted og sett det som en viktig faktor å utføre arbeidet til minst kostnad, men med best mulig miljø.

Ved innføring av den nye ordningen med spisebrakker vil ikke bare kostnadene på arbeidet øke vesentlig fordi det skal utstyr til for å frakte brakkene, slik at de til enhver tid befinner seg i rimelig nærhet av arbeidsplassen. Og den kan jo være forskjellig fra dag til dag.

I tillegg kommer så leie, frakt av arbeidstakere og mest av alt den dødtiden det vil føre til for maskiner og arbeidsfolk. I verste fall kan ca. 2 timer av arbeidsdagen falle bort på grunn av dette. Vi mener derfor at det ville vært rimelig

om vi på forhånd hadde fått være med på avgjørelsen av denne saken. Den går direkte på arbeidsmiljø, trivsel og dessuten kostnadene på arbeidet vårt, der det etter vår oppfatning hadde vært på sin plass å praktisere medbestemmelse. Og hva med den pågående produktivtetskampanjen i staten? Dette samsvarer ikke mye med effektivisering av arbeidet, slik vi ser det.

Vi ber derfor om respons fra ledelsen på de synspunktene vi her har lagt fram. Vi vil nødig radere oss selv ut av kartet på grunn av en slik sak!

Rolf Arnesen
Oljegruslag nr. 3

*

Driftssjef Jann B. Jensen har lova å komme med svar på dette innlegget i neste nummer av bladet.

Red.

«Å skjota sporvar med kanonar»

Før i tida var det alltid ein praktisk og god skikk at me vegarbeidarar hadde reiskap som passa etter tilhøva. Var det vanskelig terreng å arbeida i, slik at me måtte hanga i tau eller stå i stigar, då brukte me alltid lette boremaskinar, slik at me kunne arbeida som «folk», og slapp å slita oss skakke og møre. Var terrenget flatt og jamt, brukte me tyngre maskinar.

No finst det knapt att ein lett boremaskin på anlegga, og me er nøydde til å bruka tunge og lite høvelege maskinar i alt for mange høve. Ja, det er mest som å skjota sporvar med kanonar.

No er det slik at gjennomsnittsalderen på arbeidarane er blitt høg, og makta minkar og visner vekk med åra. Då skulle det vera endå meir påkravt med høvelege maskinar, men det har berre vorte verre med åra. Kva er årsaka, skal tru?

Det kan vel vera at dei som steller med innkjøp av utstyr ikkje har drive noko større med praktisk arbeid sjølv. Kan hende reknar ein med at tung reiskap gjer betre arbeid. Eg trur no at dersom dei som er ansvarlege for innkjøp av utstyret til vegvesenet hadde hatt

nokre år på baken som «vanleg slitar», så ville vel mykje vore betre.

Eg hugsar ei lita historie frå om lag tjue år sidan. Det var ei forskjering til ein tunnel. Der var bratt og vanskeleg å hjelpa seg på alle vis, og attåt hadde eg eit tungt beist av ein boremaskin. Eg bad tunnelbasen om eg ikkje kunne få bruka ein lett maskin, men det var beint nei. Det vart vel noko munnbruk mellom oss. «Syningen» var til stades, og han hadde sjølv vore anleggsarbeidar i mange år.

Han fekk høyra på munnbruken vår og fekk ordna det slik at eg skulle hjelpa til med stikningsarbeid, og så måtte basen ta over boremaskinen sjølv. Det vart ikkje lang stunda før maskinen kom su-sande gjennom lufta og ned i pukken. Etter kom basen klivande og deretter gjekk han bort i verktøykassen og henta den maskinen eg bad om. Kven som hadde breiaste fliren av oss to som såg på, er ikkje så godt å seia.

Torkjell Aase.

Jernbindaren opnar ikkje bruer

(Klipt frå «Strilen», april/82.)

Dei var der alle under opninga av Hagle-sundet/Haglsundet/Hagelsundet bru. Dei øvste politiske leiarane i kommunane våre. Toppsjefane i fylket. Vegsjef og vegdirektør. Samferdslestatsråd, strile-general og ei rekkje vyrdede personar som er meir og meir kjende frå avisene sine toppoppslag. Og avisfolka kasta seg over dei også denne dagen. Som haukar slår ned på sitt bytte, så kasta fotografane seg om dei store motiva. Førstesida redda nok ein gong!

Skulle det vera nokon me sakna, så kanskje kongen. Ja, og så statsministeren. Det ville vore ei oppleving for livet å få sjå vår kjære landsfader mot den stålblå Nordhordlands-himmelen med saksa i si høgre hand. Klyppa over bandedet som er raudt, kvitt og blått. Ikkje det at ministeren hans kom dårleg frå klyppinga, men skal det vera, så . . .

Som ved andre bru- og vegopningar, så var han som bygde brua anonym under den store festen. Kven la merke til jernbindaren framme ved snora den

første april? Kvar var han som vandra over Haglesundet i nordvest og regn dengong vaier og hønsenetting var det einaste som bar? Kvar var dei som blanda betongen, dei som støypte bruplata?

Svaret er enkelt. Bønder spelar ikkje tennis. Jernbindarar opnar ikkje bruar.

Strilane er før si tid. Men stundom er dei også etter. Ja, det hender til og med at bergensarane må gå føre. Det gjorde dei nyleg då det nye Bryggje-hotellet vart opna. Som eit sjokk kom meldinga om at ein kjuagutt hadde gjort jobben. Tenk, ein bauekorpstgutt! Og det med glans. Bilete på første sida i den avisa som er størst i vest, du veit.

Så møtest dei då midt på Salhusfjorden i år 1990. Med snor og soks. By-mann og stril. Kanskje då tida er komen til å sleppa betongarbeidaren til ved snora? Eller skulemusikanten?

NRK Fjernsynet vil sikkert visa oss bilete frå den store dagen — likevel??

Brane.

Hordaland Vegkontor fekk Radøy MA sin trafikkblomst

«Hordaland Vegkontor vart tildelt Motorførernes Avholdsforbund sin trafikkblomst under eit medlemsmøte i Radøy MA i Sæbbø Grendahus.

— Hordaland Vegvesen er eit vesen som har fått mykje kritikk, og Radøy har også vore med i hylekoret. Men me synest dei har gjort seg fortent til ros for det som dei har gjort dei seinare år, arbeid for at det skal verta tryggare og betre å ferdast langs vegane, sa formannen i Radøy MA, Torbjørn Pedersen, då han overrekte trafikkblomsten til informasjonskonsulent Ragnhild Øverland Arnesen.

Trafikkblomsten er ei påskunding som skal hengja høgt. Den vert frå tid til anna delt ut til slike som MA meiner bør ha

ros, personar og institusjonar som har gjort mykje for tryggare trafikk. — Me har fått breiare og betre vegar i Radøy, fast dekke på vegane, og Vegvesenet ryddar skog jamnt og trutt. Det vert nedsett fartsgrense på farlege strekningar slik at trafikken vert tryggare. Me har fått fortau, gangveggar og busslommer, så alt er ikkje berre negativt, sa Pedersen.

Informasjonskonsulent Arnesen og avdelingsingeniør med Nordhordland som arbeidsområde, Magnus Follevåg, var til stades under MA-møtet og informerte om HV si verksemd. Informasjon vert viktigare og viktigare også for Hordaland Vegkontor, som er interessert i å halda ein nær kontakt med folk i distriktet, understreka Follevåg.» (Strilen 15/5-82)



Frå venstre: Magnus Follevåg, Torbjørn Pedersen, Radøy MA og Ragnhild Øverland Arnesen med MAs trafikkblomst, diplom og vase.

Eit apropos til produktivitetskampanjen —

Arbeids- føresegner for 100 år sidan

Som eit apropos til den storslegne produktivitetskampanjen, kan det vere nyttig å studere desse arbeidsføresegnene som med påskrifta: «Må følgjast av personalet» var i bruk på ymse kontor i 1860-åra:

I Gudsfrykt, reinsemd og punktleg framferd er føresetnader for ei skikkeleg forretning.

II Personalet treng noe berre å vere til stades på kvardagar mellom kl. 6 om morgonen og kl. 6 om ettermiddagen. Søndagen tener til kyrkjegang. Kvar morgon er det eit kort bønne møte på kontoret.

III Det er venta at ein kvar yter overtidsarbeid dersom forretningsgangen krev det.

IV Funksjonæren med den høgaste tenestealderen er ansvarleg for reinhal- det på kontoret. Alle læregutar og juniorar melder seg hjå han 40 minutt før bønna og står til disposisjon også etter kontortid.

V Enkel påkleddnad er føreskriven. Personalet må ikkje opptre i lyse, skinnande fargar og må berre nytte skikkelege strømpar. Kalosjer og frakkar må ingen ha på seg på kontoret, då personalet har ein ovn til disposisjon. Unna- teke når det er dårleg ver, er halsskjerf

og hattar tillatne. Dessutan vert personalet talde til om vinteren å ta med 2 kilo kol pr. dag pr. person.

VI Det er forbode å snakke i kontor- tida. Ein funksjonær som røyker sigarar, nyt alkohol i eikvar form, vitjar biljardsa- longar og politiske lokale, gjev høve til å drage æra hans, sinnelaget og ærleg- domen hans i tvil.

VII Det er tillate å innta føde mellom kl. 11.30 og kl. 12.00. Men arbeidet må ikkje innstillast av den grunn.

VIII Kundane og medlemmer av be- driftsleiinga må møtast med vordsemd og smålæte.

IX Kvart medlem av personalet har plikt til å sørgje for å ta vare på helse si. I sjukdomstilfelle vert utbetaling av løn innstilt. Det vert difor tilrådd på det ster- kaste at ein kvar legg til side ein pen sum av løna si for slike sjukdomstilfelle og også for dei gamle dagar, for at han ikkje skal falle ålmenta til byrde når han ikkje lenger kan arbeide eller arbeids- krafta hans er svekka, siterer Nynorsk Pressekontor.



VELFERDS- MIDLANE FOR 1982

Som vanleg har vi også i 1982 kr. 100,- pr. tilsett til velferdsmidlar, — dette blir tilsaman kr. 120.000,-. Midlane blei fordelte på forhandlingsmøte 6. mai d.å., og tildelinga blei som følgjer:

Anlegg	kr. 20.000,-
Vedlikehald	kr. 11.000,-
Maskin	kr. 4.000,-
Utstyr i brakkeleirane	kr. 5.000,-
Hordaveg	kr. 22.000,-
Blåtur vegkontoret	kr. 5.000,-
Pensjonistsamkome	kr. 24.000,-
Julesamkome	kr. 10.000,-
Arbeidsmandsforbundet	kr. 2.000,-
Oppsynsmannsforeininga	kr. 2.000,-
Kunstlaget	kr. 5.000,-
Hyttene	kr. 10.000,-
	kr.120.000,-

Tildelingane til anlegg/vedlikehald/maskin kan som tidlegare brukast til turar/samkome, almannamøte o.l.

Dei avsette midlane til hyttene blir frose fast til eigedomsforholdet er avklara. Det skal setjast ned eit utval med 2 representantar frå administrasjonen, 1 representant frå kontororganisasjonane og frå organisasjonane i drifta til å avklara eigedomsforholdet. Velferdsmidlane skal berre nyttast til dei hyttene som ikkje blir brukt i drifta.

Søknader om utsmykking/blomar o.l. til nybygget i Fyllingsdalen blei avslått p.g.a. at innflyttinga skjer så seint på året. Derimot blei det gitt lovnad på førehand om kr. 4.000,- til blomar til neste år.

SPORT

Ny suksess for stafettlaget

*Laget rykket fram fra 69.plass
i fjor til en fin 47.plass i
Holmenkollstafetten*

Også i årets Holmenkollstafett viste Hordaveg ansikt (redaktøren påpeker så gjerne at det heter «vårens vakreste eventyr» . .).

Turen over fjellet gikk i år med personbiler, noe som var et stort fremskritt i forhold til fjorårets langsomtgående buss. Hardangervidda var dessuten lovet åpnet, så alt lå vel til rette for en rask tur/retur over til det østafjellske. Et lite skår i gleden var det derfor med 1 1/2—2 timers ventetid på brytebil under



Litt oppvarming og finpusning før start. Ottar Midtkandal (t.v.) og Erling Steinsland trener på vekslingen.



Stafettlaget klar til dyst. Fra v.: Kjell Føllesø, Oddleiv Malkenes, Gunnar Natland, Egil T. Pedersen, Erling Steinsland, Normann Natland, Ole-Bjørn Fadnes, Ottar Midtkandal, Bjørn Lønn, Knut Langeland og Åge Sellevoll. Drageset, Sæveraas, Pettersen og J. M. Føllesø var ikke til stede da bildet ble tatt.

vinterlige forhold og deretter lusefart i retning Buskerud.

For å gjøre en lang historie kort: Vi ankom vårt overnattingskvarter ved Son i Akershus ca. kl. 23, etter vel 14 timers biltur.

Utrolig nok var det likevel en lystig og glad gjeng som benket seg rundt matbordet i hytten. Hytten var for øvrig velvilligst utlånt fra Akershus Vegkontor, og vår kontaktsmann Torstein Kjærvik tildeles herved hederlig omtale. (Hytten kan anbefales dersom man har mer enn en natt til rådighet.)

Dagen for Holmenkollstafetten, 9. mai, opprant med duskregn og gråvær. Noe kjølig var det og. Uanfektet av dette gikk våre forberedelser sin gang. Årets stafettlag stilte med enkelte nyervervelser som neppe svekket laget. Hordavegs lag besto i år av:

*Ole-Bjørn Fadnes
Erling Steinsland
Ottar Midtkandal
Knut B. Langeland
Bjørn Lønne
Oddleiv Malkenes
Egil T. Pedersen
Åge Sellevoll*

*Normann Natland
Bengt Drageset
Odd Sæveraas
Jon M. Føllesø
Erling Pettersen
Gunnar Natland
Kjell Føllesø*

Resultatet ble en glimrende 47. plass (av 232 startende lag i klassen for bedriftslag), og alle var svært selvtillfredse. Laget ble premiert!

Returen ble hektisk. Målet var å nå siste ferje fra Kinsarvik. Etter en meget rask (men nødvendig) dusj på Idretts-høgskolen ble kursen satt mot vest. Skremt av rykter om at Hardangervidda var stengt, valgte vi Haukeli denne gangen og alt gikk etter programmet. De

fleste var hjemme i to-tiden natt til mandag.

Som rette vedkommende kanskje forstår, var budsjettet meget knapt. Etter en slik innsats bør midler til togbillett kunne skaffes. Vi håper at til neste år, så kanskje . . .

Hordavegs stafettlag har også deltatt med heder i en rekke lokale stafetter. Resultatene kan nevnes:

Telesportstafetten: Nr. 14 av 18 lag.

Nymarkstafetten: Nr. 18 av 26 lag.

Festspillstafetten: Nr. 16 av 25 lag.

Hansastafetten: Nr. 20 av 29 lag.

Til neste sesong regner vi med at enda flere løpssterke vegfolk melder sin interesse for denne formen for fritidssysler. La det bli kamp om plassene på laget!

KF

HÅNDBALL:

Damelaget rykker opp!

Sesongen 1981/82 har vært svært god for damehåndballen. Takket være vår nye trener, Dag Thorson, og godt fram møte på treningen, har vi i år klart å plasere oss på 2. plass i 3. divisjon. Dette betyr opprykk i 2. divisjon fra høsten, samt en edel pokal. Vi har også deltatt i cup i Kristiansand og Stavanger med ganske bra resultater. Vi kan altså si oss svært fornøyde med sesongen som er avsluttet nå.

Skulle det være flere som er interesserte i å være med på damehåndballen, så trener vi i Fyllingen Idrettshall hver tirsdag fra kl. 15.00 til 16.00.

Tabellen viser sluttresultatene i bedriftsserien for damehåndball:

DAMER

Divisjon 3:

Stord Bartz	10	8	0	2	40—20	16
Hordaveg	10	7	0	3	59—30	14
Siemenslaget	10	6	2	2	54—33	14
Framo	10	7	0	3	54—50	14
V.S.laget	10	6	0	4	38—28	12
Munck	10	5	1	4	53—30	11
Safari	10	4	3	3	53—54	11
Sandeklubben	10	2	3	5	30—41	7
Basesport	10	2	1	7	27—50	5
Rådhuset	10	2	0	8	27—55	4
Norjern	10	1	0	9	28—72	2

Herrelaget har dessverre ikke hatt samme hell med seg i sin divisjon. Slik ser den resultatlisten ut:

HERRER

Divisjon 1:

Telesport	13	12	1	0	305—130	25
Bergenslærerne	13	11	0	2	267—175	22
Framo I	13	10	1	2	259—172	21
Alliansen	13	8	2	3	198—159	18
Ankeret	13	7	2	4	185—162	16
Sandeklubben	13	7	2	4	194—176	16
Bergen Sparebank I	13	7	0	6	209—193	14
Mjellem & Karlsen	13	4	2	7	218—243	10
Vest-Hygea	13	5	0	8	183—213	10
BMV-Våg	13	3	1	9	179—226	7
Hordaveg	13	3	1	9	182—239	7
Hansa	13	3	0	10	174—248	6
Norjern	13	3	0	10	197—291	6
Siemenslaget	13	2	0	11	138—261	4

Årsrapport 1981 for Hordaveg

HÅNDBALL

I sesongen 1980/81 klarte vi å vinne 6 og tape 4 kamper. Med dette fikk vi en tredjeplass i serien og en fin pokal. Det kvalifiserte likevel ikke til opprykk, så vi fortsatte å spille i 3. divisjon. Frem til årsskiftet vant vi 3 kamper og tapte 1.

I denne perioden har vi deltatt i tre turneringer: «Uglecupen» i Bergen hvor tapte med ett mål mot et lag i 1. divisjon.

«Jubileumsturneringen — 35 år» i Stavanger hvor vi tapte 2 kamper og vant 1. Det ene laget vi tapte mot, vant finalen.

Så var det endelig «Gol-turneringen». Vi vant over Troms 3-1, men tapte 3-1 for Sogn og Fjordane. Her vant Sogn og Fjordane finalen 4-3 over Rogaland.

Vi kunne dessverre ikke delta i «Regnværscupen» denne gangen, da Biltilsynet var bortreist den helgen. Nå er det bare å fortsette serien og håpe på en bra plassering 1981/82.

Fra høstsesongen 1981 har damelaget fått ny trener. Dette er Dag Thorson, Biltilsynet.

Kari Helle

I følge K. Dalen hadde herrelaget i fjor en helt vanlig sesong. Laget deltok blant annet i Gol-turneringen. Sluttresultatet for sesongen 1981/82 finnes annet sted på siden.

FOTBALL

Fotballaget har deltatt i bedriftsserien og vegcupen 1981. I bedriftsserien var vi

plassert i 4. div. avd. B, og resultatet var eitt av dei betre på mange år. Av 11 spelte kampar vann vi 7, 1 var uavgjort og 3 endte med tap.

Dette gav oss 3. plass i divisjonen med 15 poeng. I tillegg har vi spelt ein del treningskampar.

I vegcupen var Hordaveg arrangør av dei innleiande kampane, og laget la seg i hardtrenoing for om mulig å nå sluttspellet. Det gjekk diverre ikkje i år heller. Etter å ha slått arvefienden Rogaland for første gang med 3-2, blei det tap for Sogn og Fjordane med 3-0 i avgjerande kamp.

Framleis er nyrekrutteringa til laget for lita, men utedrifta har i år vore sterkare representert, slik at fordelinga har vore ca. 40/60 mellom utedrift/kontor.

Dagfinn Notnæs

BOWLING

For bowlinggruppen i Hordaveg foreløp året 1981 uten nevneverdige endringer i forhold til tidligere år. Laget havnet omtrent midt på treet også sesongen 1980/81. Ved slutten av sesongen kjøpte en del av spillerne egne kuler da det ble mer og mer problem med å få kuler som passet til den enkelte spiller. For å finansiere dette hadde bowlinggruppen tatt på seg en jobb ved Rådal vegsentral.

Sesongen 1981/82 har foreløpig hatt blandete resultater da spillerne ikke helt har blitt dus med de nye kulene som krever en litt annen teknikk, men det ser ut som om vi vil havne midt på treet også denne sesongen.

Vi håper ellers at flere av de ansatte i vegetaten vil slå følge med oss til treningen som foregår fredag etter arbeid, i Oasen Bowling i Fyllingsdalen.

Kåre Herland

Premierte forslag frå Hordaland

Per Hagesæter og Arvid Austrheim har kome med forslag om endring på hydraulisk mater BMH 618 på hydraulrigg og er premierte lokalt med 1200 kroner og sentralt med 1500 kroner for dette forslaget.

Utvalet som vurderer dei innkomne forslaga, har kommentert forslaget slik:

— Endringen består i at borstyringen som sitter midt på boret har fått innfesting midt på materbjelken. Den monteres på ruller på samme måte som vognen borhammeren er festet til.

— Av uttalelser bl.a. fra Anleggskontoret i direktoratet innebærer dette ikke noen ny oppfinnelse, men matebjelkens levetid vil i dette tilfellet forlenges betydelig.

— Utvalget mener også at forslaget ikke innebærer noe spesielt nytt og bygger på kjente komponenter. En regner også med at slitasjonen på materbjelken vil minskes, men har ikke kunnet fremskaffe tall for forlenget levetid eller besparelser i kroner for dette.

— Utvalget sier videre at selv om nedlagt arbeid antas å være relativt beskjedent er forslaget litt smart fordi det gjør bruk av originale deler beregnet til andre formål. Utvalget har også sett forslaget i forhold til andre av lignende karakter og vil **premiere dette med kr. 1500,-**.



Lokalt er Olav Grønstad premiert for sitt forslag om ei klype for legging av sementrøyr i grøfter. Premien var på 500 kroner.

Vi gratulerer alle tre!

Stipendutlysning 1982

Den norske avdeling av Nordisk Vegteknisk Forbund (NVF) tilbyr stipendier for studier av aktuelle emner innen veg- og vegtrafikkområdet.

Stipendiene deles ut i to klasser:

Klasse A: Søkerne skal velge emne innen fagfeltet «Vegvedlikehold: vedlikeholdsstandard — vedlikeholdskostnader».

Stipendiet, som også kan nyttes til studiereiser, er begrenset oppad til kr. 10.000,-.

Søknad om stipend skal inneholde:

- kort beskrivelse av det emnet søkeren ønsker å studere,
- plan for gjennomføring av studiet,
- kostnadsoverslag,
- opplysninger om søkerens stilling, arbeidssted og arbeidsfelt.

Stipendiatene forplikter seg til å skrive en rapport om resultatene av studiet til Nordisk Vegteknisk Forbund.

Klasse B: Kr. 15.000,- utlyses som premie for avhandling om «Byenes vegtransportproblemer». Søkere i denne klassen skal levere detaljert disposisjon som viser hvordan emnet tenkes behandlet. Stipendiet vil bli delt ut i september 1982 på bakgrunn av de innkomne disposisjoner. Stipendiaten må forplikte seg til å levere avhandlingen i februar 1983 og presentere den på NVFs årsmøte i mars 1983.

Søknadsfrist for begge klasser er 16. august 1982.

Søknaden sendes

Nordisk Vegteknisk Forbund

c/o Vegdirektoratet, Boks 8109 Dep.

OSLO 1

Nytt styre NITO/VIO:

Svein Utkilen, formann
Magnus Follevåg, midlertidig formann, 2.
medl. (ikke på valg)
Jan Elvøy, 1. medl.
Alf Sognefest, kasserer (ikke på valg)
Nils J. Rosnes, sekretær.
Varamenn: John Ellefsen, Lars Kleppe,
Gunnar Tunestveit.

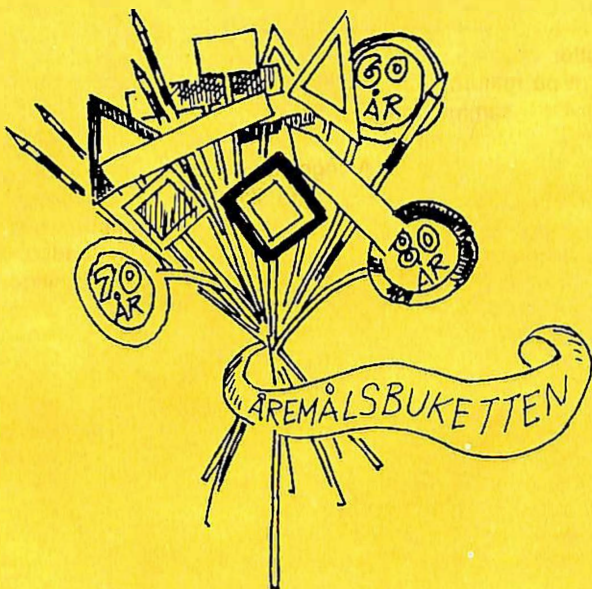
Takk

for blomsterhelsing
på 50-årsdagen.

Einar Kolle

Vi

GRATULERER



60 år:

John T. Kjerrgård	9/7-22
Edvard Vedå	21/7-22
Peder M. Hammer	10/8-22
Kjell Nilsen	17/8-22
Johs. Kvitne	19/8-22
Ivar Ulvatn	28/8-22
Sverre Håvardsholm	2/9-22

50 år:

Kåre Vågsbø Johnsen	9/7-32
Johannes Thunestveit	10/7-32
Roald Bruvik	14/7-32
Olav K. Mestad	19/7-32
Henrik H. Kvamsdal	25/7-32
Arne Lillefosse	16/9-32
Tor Nilsson	24/9-32

VERNEOMBOD

Liste over verneomboda ved vegvesenet i Hordaland, ajourført pr. mai 1982:

Aspenes, Ole	5200 Os	Lønningdal-Samnanger
Bratteteig, Ingvald	5760 Røldal	Røldal Vegstasjon
Bye Pedersen, Georg		Vedlikeh. avd. vegkontoret
Borgen, Karl	5627 Jondal	Austmannalia
Birkeland, Arvid	5100 Isdalstø	Salhusvegen
Bjånes, Erik	5200 Os	R-2 vedlikeh.
Bruvik, Reidar	5270 Vaksdal	Rekkverk
Bolstad, Ole	5059 Haga	Årland — Tysse
Bøe, Olav	5520 Sveio	
Carlsen, Willy		Vegkontor/Plan
Eikemo, Olav	5175 Vikanes	Eikefet, Oljegrusprod.
Fredheim, Erling	5674 Sævareid	Fusa-Eikelandssosen Eikel.osen-Tysse
Filje, Magne	5255 Fotlandsvåg	R-8 Vedlikeh.
Gauseide, Olav	Øyjordsv. 15, 5000 Bergen	R-8 Vedlikeh.
Hagen, Arne	5760 Røldal	Haukeivegen, brøyting
Haveland, Søren	5392 Storebø	R-2 Vedlikehold
Hagesæter, Odd	5164 Hjeltnås	Gjervik Vegstasjon
Hagesæter, Per	5164 Hjeltnås	Tunnel, Nygårdshøyden
Hamre, Harald	5700 Voss	Evanger — Bulken
Haugen, Odd	5590 Etne	Oljegrus/Asfalt R-5-6 og 7.
Hartveit, Charles	5250 Lonevåg	Tysse — Kleiveland
Hereid, Arne J.	5783 Eidfjord	R-7 Vedlikeholdet
Hindenes, Arne	5149 Myking	Haukedal — Morvik
Hodneland, Kjell		Vegkontoret/Anleggsavd.
Hollund, Lars K.	5427 Urangsvåg	R-5 Vedlikehold
Horvei, Olav	5700 Voss	Tunnel, Vallavik
Horgen, Salmund	5392 Storebø	Betong, Stord
Huse, Kåre	5464 Dimmelsvik	Oljegrus/Forarbeid Halsnøy
Isberg, Per	5770 Tyssedal	Anlegg Hildal
Jordal, Odd Inge	5047 Stend	Storetveit-Fantoft
Jordalen, Anders	5700 Voss	Tunnel — Måbødalen
Kleiven, Åsmund	5167 Ostereidet	R-1 Vedlikehold
Kvalvågnes, Ellef	5520 Sveio	R-5 Vedlikehold
Kleiveland, Willy	5236 Skyggjestrاند	Otterkleiv bru-Espeland
Kolltveit, Mikkal	5360 Kolltveit	Bildøybakken-Solsvik

Langeland, Knut Lie, Svein Lien, Sigvald Lofthus, Johan Lundal, Lars Johan Lønnebakken, Øystein	5110 Frekhaug 5355 Knarreвик 5294 Eidslandet 5777 Grimo 5598 Fjæra 5659 Haga	Eidsvåg-Øvre Ervik Signalreg. Storetveit Vallavik-Tunnel R-7 Vedlikehold Haukelivegen-brøyting Penetrering
Måkestad, Olav Måge, Dagfinn Mathiassen, Arne	5776 Nå 5620 Tørvikbygd 5360 Kolltveit	Skarvabjerg tunnel Framnes-Tørvikbygd Sysselsett.-Sund
Normann, Svein Nordbø, Rolf Nilsen, Alf	5307 Ask 5658 Årland 5650 Tysse	Anlegg Askøy Tunnel Betong Hop
Rykkje, Magne Rokne, Johan Rabbe, Helleik	5720 Palmafoss 5050 Nesttun 5760 Røldal	Fjøsanger-Straume R-7 Vedlikeh.
Sandvik, Ola Solberg, Leif Skaten, Sverre Sletten, Georg Samland, Gunnar Sandven, Kjell Sekse, Arne Stengårdsbakken, Tore	5694 Onarheim 5149 Myking 5628 Herand 5210 Kalandseid 5773 Hovland 5760 Røldal	Rådal Vegsentral Rådal Vegsentral Vedlikeh. R-5 Haglesundet bru m/vegar Årvik-Årsand R-2 Vedlikehold Haukelivegen-brøyting Midtlæger
Tufteland, Johannes Trædal, Gunnar Tvedt, Olav K. Tveit, Alf Normann Trellevik, Anfinn	5419 Fitjar 5196 Solheim 5582 Ølensvåg 5659 Haga 5395 Steinsland	Vedlikh. R-5 Knuseverk Matre Oljegrus R-2 Vedlikeh. R-2 Vedlikeh.
Urheim, Johan	5628 Herand	Tunnel Måbødalen
Vågseth, Asbjørn Vivås, Jakob Valle, Kjell Vik, Erik Veseth, Einar	5197 Hogsvær 5700 Voss 5419 Fitjar 5236 Skyggjestr.	Tunnel Matre. Granvin-Utbedr. Vegkontor/Grunnseksjon Anlegg Stord Oljegrus Lag 3
Wiik, Svein		Vegkontor/Regnsk.
Østerbø, Roar		Vegkontor/Plan

Det har vore noko vanskeleg å få full oversikt over alle som er valde til verneombod. Vi bed difor alle som ikkje finn seg sjølv eller andre verneombod på lista, om å melde frå til hovudverneombod Konrad Ulvatn (tlf. 05/21 76 16) eller til Anna Maria Måge (tlf. 23 23 10).

Red.

OSLO DEP
1010 OSLO 1

Vi ønskjer alle lesarane våre

GOD SOMMAR!

*Neste nummer av «Veg i Vest»
kjem i september/oktober.*

*Frist for å levere stoff er sett til
18. august 1982*

*Vi tek gjerne imot tips og idear,
brev eller bilete, om du har.*

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