

Veg i Vest

nytt uttrykk



BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I HORDALAND



Veg i Vest

Nr. 3 - 1982 - Årg. 6

Redaktør:
Ragnhild Øverland
Arnesen

Redaksjonsråd:
Josef Martinsen
Per S. Myhren
Gunnar Gjæringen
Konrad Ulvatn
Oddbjørn Lynghammar
Gudrun Caspersen

Opplag: 2.000

Framsida:

Eit glimt frå konferansen for vegfolk med interesse for musealt arbeid, som vart halde i Bergen i slutten av september. Vi kjem attende til den i neste nummer. Billetet syner representanten frå Danmark, H. C. Nørgaard som svinger slegga, og hovudansvarleg for museumsarbeidet i vegvesenet, Bjørn Sørlid frå Vegdirektoratet, som vågar fingrane sine i bakgrunnen m.a. Randi Birkeland og Nils Nonås.
(Foto: Røa)

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

INNHALD:

| | |
|---|----|
| Det går mot flyttetider | 3 |
| Vegsjefen har ordet | 4 |
| Fleire km gang- og sykkelveg enn før | 5 |
| Nedskjeringane går ut over arbeidssituasjonen | 7 |
| Skolering naudsynt for effektiv eigendrift | 8 |
| Gatebruksplanen i Rosendal | 9 |
| Lyssignalene i Bergen skal bli datastyrt | 12 |
| Vi går for eigen maskin inn i data-alderen | 14 |
| Tysse—Kleiveland vert opna i desember | 17 |
| Gode resultat for maskindrifta | 20 |
| Informasjonskurs for nyansatte | 21 |
| Minneord | 22 |
| Gjørvik vegstasjon ferdig utvida i haust | 25 |
| Om ledertalent | 25 |
| Samlinga av gammalt utstyr på plass | 26 |
| Ordet fritt | 27 |
| Nordisk Trafikksikkerhetsår | 29 |
| Takk for nyttig pensjonistkurs | 29 |
| Personalnytt | 31 |

Det går mot flyttetider...

Framleis er det litt uvisst kva tid alle avdelingane ved vegkontoret kan komme under eitt og same tak. Så langt vi veit no, vil det skje i desember ein gang, men meir nøyaktig er det ikkje mogleg å seie det enno. Etter alt å døme, blir det biltilsynet i Bergen og planavdelinga, som no held til i Vesta-bygget i Fyllingsdalen, som må få høve til å komme på plass først, av di leigeavtalar o.l. går ut.

Vi andre kan vel rekne med å vere på plass i nye kontor til nyttår.

I store trekk er no plasseringa klar når det gjeld dei ulike avdelingane, og dei fleste veit kvar dei skal sitje, sjølv om ikkje alle detaljar er klarlagde idet dette vert skrive. Det at vi no vert samla — omsider — vil og føre til at ein del felles rutinar må leggjast om og fellesfunksjonar må nyttast på ein litt annan måte enn før. Det gjeld t.d. skrivetenesta og kopieringstenesta, og ikkje minst sentralbordtenesta. Generelt kan vi nok gå ut frå at arbeidstilhøva på mange måtar kan bli lettare no når avdelingane ikkje lenger er spreidd på mange ulike bygningar rundt om i byen, og vi trur ikkje minst at dette vil vere positivt for samarbeidstilhøva. Det avheng sjølv-sagt av kvar og ein av oss.

Men berre det at vi kan sleppe å be publikum ringje eit anna nummer for å komme til ein annan av avdelingane våre, vil vere ei stor lette, både for oss og i tilhøvet til publikum.

Det er sikkert mange som tykkje dei veit for lite om nybygget og korleis ting vil fungere der. Dette vil vi freiste å rette opp ved at alle som skal inn i dei to nye bygga vil få ein brosjyre der dei finn alle opplysningar dei treng (vonar vi). Ei gruppe på fem har arbeid med dette ut over hausten, og det er meininga at brosjyren skal leverast ut ei stund før flyttinga, slik at alle har høve til å orientere seg litt på førehand.

Brosjyren vil òg bli spreidd til sentrale kontor rundt om i fylket, av di her kan vere opplysningar som kan komme til nytte.

Det vert òg laga ein mindre brosjyre til meir ekstern bruk med orientering om ny adresse, nytt telefonnummer etc. Etter planen vil det bli halde uformelle arrangement for dei tilsette i nybygga og orienteringsmøte for ei rekkje av våre folk rundt om i fylket i tida etter innflyttinga. Sjølve den offisielle overtakinga blir først i januar. Då reknar vi med å ha fått nokonlunde orden på sakene.

Korleis flyttinga skal ordnast praktisk, er førebels ikkje klart. Orientering vil bli sendt ut seinare.

Eg trur vi kan sjå fram til å bli samla under eitt tak, særleg av di vi vil bli betre kjende med kvarandre, det blir lettare å kontakte kvarandre og treffe kvarandre, noko som ikkje minst kan ha positive følgjer for samarbeidstilhøva.

— Tenk berre på den tida vi kan spare på å sleppe å freiste komme igjennom på telefonnettet fleire gangar til dagen!

Red.

Store vonbrot i budsjettframlegget

Sterk uvisse knyta til nordre innfartsåre

Det knyter seg alltid stor spenning til presentasjonen av statsbudsjettet. Di-
verre syner totalbiletet for neste år igjen
nedgang. Framlegget inneber ei totalløy-
ving på 254,9 mill. kroner for Hordaland.

Budsjettet syner ein liten auke for riks-
vegvedlikehaldet, men den er so liten at
den neppe vil dekkja prisstigninga. I re-
aliteten blir det altså nedgang for vedli-
kehaldet.

Også for anleggsløyvingane er det
gjort framlegg om ein uhyre liten auke,
medan vi totalt sett vil oppleve stor reell
nedgang, sett i høve til prisstigninga. Her
rekner vi med å spe på med bompenge-
lån og ein overførte midlar frå inneve-
rande år, slik at vi samla sett ikkje vil få
problem med sysstsettinga.

Budsjettframlegget inneheld elles to
verkeleg store vonbrot: For det første har
vi ikkje fått klarsignal til å setje i gang
arbeidet på nordre innfartsåre. Departementet tek sikte på å leggje fram saka
for Stortinget *snarast*, men ut over det
veit vi lite. Vi må seie oss svært skuffa
over at finansieringsopplegget som vi
vart samde med Bergen kommune om,
ikkje er teke med i proposisjonen. Dette
fører til at vi ikkje kan komme i gang
med viadukt over Jernbanen og med Fløi-
fjellstunnelen slik vi hadde planlagt. Det
er no berre gjort framlegg om 10 mill. kr.
til nordre innfartsåre for 1983. (Strek-
ninga mellom A. Skrams vei og Eidsv.-
tunnelen er kostnadsrekna til ca. 113 mill
kr.). Det andre vonbrotet gjeld Lukksund
bru, som ikkje vert teke opp som riks-
veganlegg i 1983. Det fører til at vi får
problem med å ta opp partialobligasjons-
lån og framleis må drive anlegget med
bompengar og syssettingsmidlar.



Negativt er det også at administra-
sjonsbudsjettet blir så knapt at det får
følgjer for eit rasjonelt driftsopplegg.

Det positive eg kan sjå i denne propo-
sisjonen er at det vert lagt opp til ei
vurdering av ansvarsdelinga i vegsektoren,
når det gjeld ein meir einsarta prak-
sis i klassifiseringa av fylkes- og kom-
munale vegar. Dette er positivt fordi vi
har store vanskar med oppfølging av
løyvingar på fylkesvegnettet. Eg vonar
dette vil føre til ei to-deing i riks- og
kommunale vegar.

Vi får berre *ei* ny stilling i Hordaland,
og den vil bli sett av til bedriftslegen,
dersom det går i orden. Elles er det lagt
opp til effektivisering både på vegkonto-
ret, i biltilsynet og ute, og vi vil få fleire
saker overført frå Vegdirektoratet.

Ferjedrifta får generelt noko mindre
enn i år, og det er eigentleg positivt. Ei
voldsom auke i tilskota dei siste åra har
gått på kostnad av investeringane, og eg
meiner at dette burde snu seg no.

Det står att å sjå korleis handsaminga
i Stortinget vil falle ut, og ikkje minst kva
nye signal vi vil få om nordre innfartsåre.

TRAFIKKSIKRING 1982:

Fleire km gang- og sykkelveg enn nokon gong før

Som bileta syner døme på, går det føre seg ein god del trafikksikringsarbeid i Hordaland i år. Vi har ei rekkje gang- og sykkelvegprosjekt og andre reine trafikksikringsprosjekt i gang for tida, samstundes som slike tiltak oftast er inkludert i alle nye veganlegg.

I alt reknar vi med å få ferdig om lag 12 km nye gang- og sykkelvegar i år. Ofte omfattar desse anlegga også over- og undergangar, lysregulering, eller fortau.

Riksvegar:

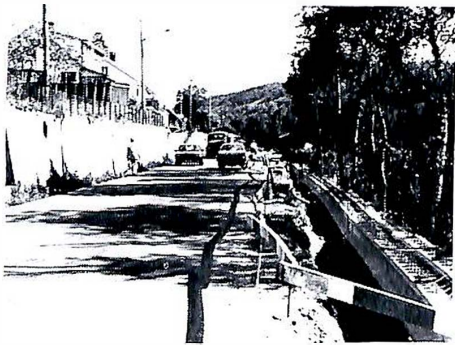
Følgjande anlegg er eller blir ferdige i år: trafikksikring i Uttrågata og gang- og

sykkelveg mellom Skulestadmoen og Lundarosen, Voss, gang- og sykkelveg langs rv. 14 sør i Sveio, trafikksikring Frugård - Hystad, Stord, det samme i Tyssedal og i Norheimsund, der det er fleire mindre tiltak i gang, vidare ved Espeland og på rv. 545 Sætrevik - Valvatne, på rv. 552 ved Fusa skole og i Eikelandsosen sentrum, og i Bergen på rv. 556 mellom Steinsvikvegen og Knappenvegen, bl.a. med ny gangbru over Nordåsstraumen, lysregulering på E 68 ved Storetveit og gangbane ved Tysse sentrum på E 68. Vidare kan vi jo



Utkraga fortau kallar ein denne metoden for å lage gangbane der vegen heng på ei smal hylle i bratte fjellet. Biletet er frå Tysse, der gangbana nå står klar. Same metoden vert nytta i Sædal, der det heller ikkje finst anna enn stup på utsida av vegen.

(Foto: T. Haugen)



Frå gang- og sykkelveg-arbeidet på Voss. Det eine bildet gir glimt av kva som skjer på vegen ut frå Voss sentrum (Strandavegen), det andre syner litt av strekninga Skulestadmo — Lundarosen. Bilda er frå i sommar. (Foto: T. Haugen)

nemne at vi er i gang med sikring av E 68, Strandavegen ut frå Voss sentrum, at vi skal gjere det tryggare for fotgjengarane i Øystese, m.a. med betre oppmerking, at vi er i gang med gang- og sykkelveganlegg mellom Håbrua og Vågsbotn i Åsane og at t.d. veganlegget på Straumevegen også vil bety betre tilhøve for fotgjengarane.

I budsjettet for 1982 var det sett av 28,4 mill. kroner til trafikksikrings- og miljøtiltak. I år er det føresett at vi skal bruke om lag 21,3 mill. kroner i Bergen og ca. 19,5 mill. kroner utanom Bergen til reine trafikksikringstiltak. Dette er inkludert ein del midlar som er overført frå i fjor og ein del ordinære anleggsmidlar.

Av andre tiltak som vi er i gang med i år, kan vi nemne Vallaheiane - Fanavegen, lysregulering i Osøyri og Bjørndalsøyra - Bjørndalsbråtet. Vi reknar dessutan med å komme så vidt i gang med arbeidet i Birkelandskryssset i Fana og på strekninga Kleppestø - Myrane for året er omme.

Fylkesvegvar:

I fylkesvegbudsjettet for 1982 er det sett av 2,4 mill. kroner til trafikksikringstiltak

på fylkesvegane. Etter planen vert desse nytta til følgjande tiltak: gangbru ved Sædalsvegen i Bergen, gangveg frå Haus ferjekai mot Bruvik på Osterøy, gang- og sykkelveg og busslommer Vaglestrandsfossen - Skår, gang- og sykkelveg Etne - Enge bru, gang og sykkelveg på fylkesvegen mellom rv. 541 og kryss ved Skimmeland på Bømlo. Det er og sett av ein del til kryssreguleringstiltak i Bergen og til å fullføre eit Aksjon Skoleveg-prosjekt til Kolbeinsvik i Austevoll.

Det skjer svært mykje på trafikksikringsområdet for tida, det er ikkje tvil om det. Ikkje noko år tidlegare har vi hatt så mange km ny gang- og sykkelveg å vise til som dette året. Og, som nemnd, så fangar likevel ikkje dette talet opp *alt*, av di dette berre er trekt ut frå lista over reine trafikksikringsprosjekt. Som dei fleste vil ha sett, inneber nyanlegg eller utbetring av anlegg så å seie alltid også sikring av dei mjuke trafikantane på ulike vis. Det er med glede vi kan slå fast at det går framover hos oss i Hordaland også, sjølv om det er svært mykje dyrare å bygge gang- og sykkelvegvar her enn i austlandsfylka, som vi så ofte blir samanlikna med.

Røa

Nedskjeringane går ut over arbeidssituasjonen

Behov for å ta inn lærlingar, meiner hovudtillitsmannen

— Den økonomiske situasjonen har ført til eit hardkjør på folka våre som har gitt visse negative utslag den siste tida. Vi har oppdaga stress- og nerveproblem, og mange går omkring med ei kjensle av at dei aldri får høve til å gjere arbeidet sitt skikkeleg ferdig. Arbeidssituasjonen vert temmeleg oppjaga, og det heile blir ofte for hardt. Det er på det reine at vi har ein stor del eldre folk i vegvesenet, og dette blir det ikkje teke godt nok omsyn til. Det er hovudtillitsmann Jens Tveit Aga som tek opp dette problemet i samtale med «Veg i Vest».

— Det er naudsynt å vurdere ressursane i høve til den målsettinga vi har, strekar hovudtillitsmannen under. — Vi veit på den andre sida òg at anleggsleiarane klagar over at det er vanskar med å få tak i nok folk, og vi er vitne til at det er ei knallhard prioritering som går føre seg med dei mannskapa vi no har.

Det store problemet er, meiner Aga, at vi har hatt inntaksstopp heilt sidan 1978. Vi kan ikkje rekne med at mannskapa vi har blir yngre med åra, og mannskapssituasjonen står ikkje lenger i forhold til den tilstramminga som no skjer.

For å løyse det problemet vi har fått i dag, og for å halde på det faglege nivået på lengre sikt, meiner Aga det no er på tide å vurdere seriøst om vi igjen skal ta



inn lærlingar i vegvesenet. I dag har vi ikkje ein einaste.

— Dette er ei sak som vegadministrasjonen og Hovudtillitsmannsutvalet må drøfte i samband med budsjettbehandlninga, seier Aga.

Han viser og til mangelen på arbeidsplassar og skoleplassar for dei unge i dag, og meiner at spørsmålet om lærlingeplassar i vegvesenet også må vurderast i ein slik samanheng.

Vi kastar med dette ballen vidare ...

Røa.

Skolering naudsynt for effektiv eigendrift

Fleire kurs i driftsplanlegging i haust

Hausten 1982 blir ei travel tid for oss alle ved vegkontoret. Vi har mange «jern i elden», og eit av desse er kursa i driftsplanlegging. Til no er det avvikla 8 kurs for om lag tredjedelen av anleggsstyrken. Resten av kursa for anlegg og alle på vedlikehald skal etter planen avviklast i haust.

Først i februar i år heldt vi eit oppfølgingsmøte i Rådalen med deltakarar frå Vegdirektoratet, der røynslene frå 7 av kursa blei gjennomgått. Spørjeskjema frå kursa låg føre, og eit solid fleirtal av kursdeltakarane hadde gjeve uttrykk for at dei såg positivt på opplæringa.

Frå andre kjeldar er vi kjende med at ein del, særleg folk frå spesialområde, ikkje ser den same nytten av desse kursa.

Det kom elles fram mange nyttige opplysningar på møtet, og desse vil bli arbeidd inn i resten av kursserien. Eit poeng blei tatt på sparket straks: Foreleserane trong og opplæring i undervisnings- og foredragsteknikk, og eit kurs for desse blei avvikla i Rådalen 30. mars. Jostein Saakvitne frå Lærarhøgskulen tok seg av den oppgåva.

Som eg tidlegare ved fleire høve har vore inne på i «Veg i Vest» og «Driftsnytt», er desse kursa i driftsplanlegging ein svært viktig del av den teoretiske grunnopplæringa ute i drifta. Skal drift i eigen regi også i framtida vera eit alternativ for vegvesenet, er det ingen veg utanom teoretisk opplæring og skolering på alle plan ved vegkontoret. Undersøkinga i samband med kursa i drifts-

planlegging, syner at dei fleste har innsett dette og ser nytten av opplæringa. Dei som ikkje har tenkt nærare på problemstillinga eller er negative av frykt for m.a. flyttingar til andre arbeidsområde som eit mogeleg resultat av opplæringa, vil eg rå til å tenkja gjennom dette på nytt, og då i lys av dei andre alternativa som ligg føre.

Det er heilt klårt at skal vegvesenet løysa dei oppgåvene som er pålagt dei og dei krava som vil koma i framtida, så må vi satsa på personell som er teoretisk og teknisk skolerte, som er effektive og ikkje minst fleksible. Erfaringa viser at dei som ikkje er våkne «og sleng seg på når toget går», må rekna med å få dei minst attraktive jobbane.

Eg meiner ikkje med dette at det berre er plass for «supermenn» i vegvesenet i framtida. Det må, som i samfunnet elles, vera plass for alle kategoriar menneske som finn vegvesenet interessant som arbeidsplass. Men det blir viktigare enn før med gode leiingar og med rett mann på rett plass, samstundes som vi i større grad må ta teoretiske hjelpemidlar i bruk på alle nivå i vårt daglege arbeid.

Eg vonar at dei tillitsvalde ser denne problemstillinga og er aktivt med i informasjonsarbeidet på arbeidsplassane. Leiinga ved vegkontoret vil aktivt leggja opp til ein utviklings- og effektiviseringsprosess, men i kva grad denne skal lukkast avheng mykje av interessa og innsviljen hos den einskilde arbeidstakaren.

J. B. Jensen

Gatebruksplanen i Rosendal blir forskningsprosjekt

God, planlagt informasjon har gitt svært positive resultat i Rosendal – utan meirarbeid

Få veg- eller trafikkisikringsplanar har vore gjenstand for ei så grundig handsaming som den såkalla gatebruksplanen i Rosendal sentrum. Få bygder er blitt så grundig førebudd og spurt om meiningar og haldningar til det som skal skje, og få stader er planen blitt følgd så nøye opp med registreringar og målingar på førehand med tanke på eit seinare kontrollarbeid som akkurat denne planen.

Så er det også etter kvart blitt eit temmeleg eineståande prosjekt. Det er første gongen fartsdempande tiltak vert nytta i samband med ein større plan langs ein riksveg der det ikkje finst omkøyringsveggar, og det er første gongen det vert gjennomført ei så grundig undersøking i samband med ein gatebruksplan.

Rosendal-prosjektet skal no bli eit demonstrasjonsprosjekt for såkalla miljøprioritert veg har Vegdirektoratet bestemt, og materialet skal seinare gjerast tilgjengeleg for alle vegkontor og for andre institusjonar. Det er venta stor fagleg interesse for dette spesielle prosjektet.

Informasjon frå første stund

Gatebruksplanen for Rosendal er no formelt stadfesta. Er det riktig at dette må vera den trafikkisikringsplanen som



Reidun de Lange.

har fått grundigst handsaming nokon gong? Og kva har planleggjaren egentleg gjort for å oppnå så positiv omtale i lokalavisa som vi har sett her — dette stemmer ikkje med dei røynslene vegkontoret har gjort i andre tettstader i fylket?

Reidun de Lange, som er leiar for dette spesielle prosjektet, vil ikkje heilt ta til seg all den positive omtalen ho har fått på lokalt hald.

— Vi kan i alle fall seie at vi her har gått ut med mykje informasjon, seier ho.
— Vi tok til for om lag to år sidan med å vise eit enkelt skisseutkast på eit folkemøte, utan at noko var låst på førehand. Vi bad om merknader og fekk det. Det kom sakleg, konstruktiv kritikk, og vi

kunne gjere planen betre på grunnlag av lokalkunnskapen som var å finne på staden. Etter at planen var omarbeidd, la vi den fram på eit nytt folkemøte, der vi for andre gang fekk fullstappa bedehus. Sidan hadde vi open kontordag, der folk kunne komme og drøfte det som galdt dei sjølv. Det kom jamn strøm heile dagen, fortel Reidun de Lange. — I mellomtida hadde vi heile tida kontakt med politi, busselskap og handelsstanden, og i heile planleggingsperioden har vi samarbeidd uvanleg godt med Kvinnherad kommune.

Spesiell presentasjon

— Vi la opp til ein noko spesiell presentasjon av planen (sjå teikninga) og fekk mykje lettare folk i tale, viste det seg. Dei fekk sjå *sitt* hus. Det fortalde oss at vi må tenkje meir igjennom *korteis* vi presenterer planane våre, slik at folk skjønner kva vi snakkar om. Vi veit jo at ikkje alle forstår kart. Bruk av slike teikningar og vidare lysbilete av vegstrekningane der endringane var teikna inn, gav svært gode resultat etter våre røynsler, fortel Reidun de Lange.

Ho strekar under at planarbeidet likevel ikkje har vore meir arbeidskrevjande enn for andre, tilsvarande planar. — Det kjem mellom anna av at vi fekk avklara så mykje i starten, meiner ho. — Det vart ei svært positiv måte å arbeide på. Vi traff sjølv sagt folk som ikkje var same med oss, men kritikken har heile tida vore sakleg. Folk forstår i stor grad kvifor det må bli som det blir no. Vi har og hatt godt samarbeid med handelsstanden, som elles ofte har vore vanskeleg å gjere til lags.

Forskningsprosjekt

Som nemnd er det første gongen det vert nytta fartsdempande tiltak på ein riksveg, utan at det finst omkøyrings-

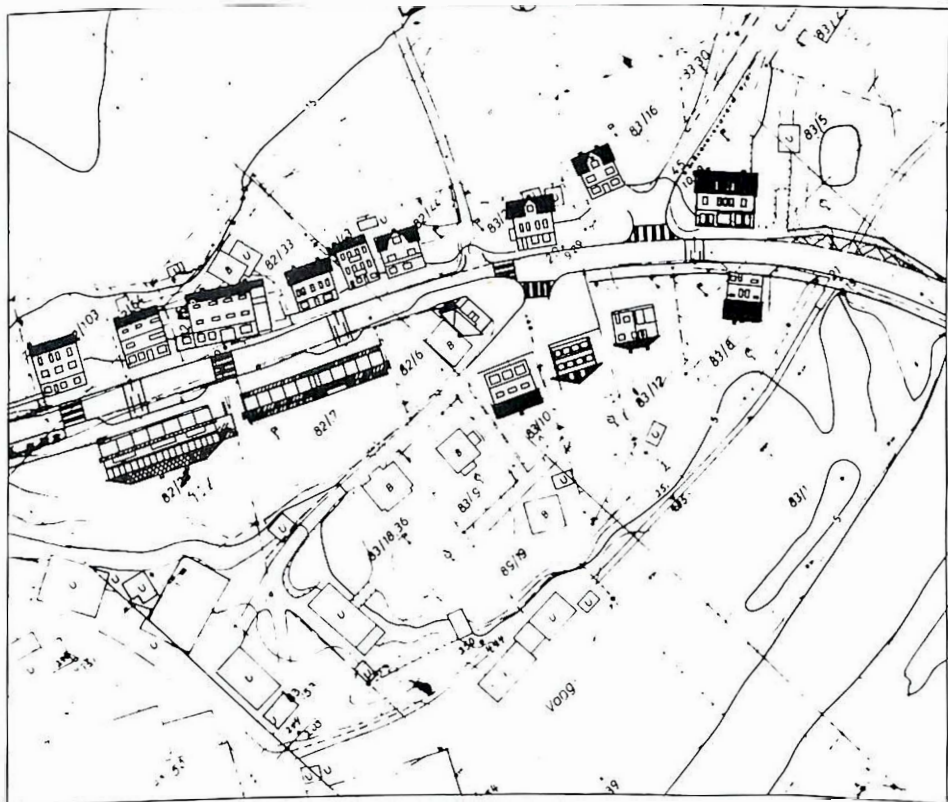
vegar. Det er blitt ein såpass omfattande plan ut av dette at Vegdirektoratet no ønskjer å nytte den som forskningsprosjekt. Mellom anna er dei interesserte i effektundersøking på såkalla miljøprioritert veg. Det er gitt ei løyving på 60.000 kroner direkte frå Samferdselsdepartementet til dette prosjektet, og Vegdirektoratet har engasjert Transportøkonomisk Institutt til å stå for det praktiske opplegget.

Siste veka i august var det aktivitet så å seie døgnet rundt i Rosendal, der i alt seks frå trafikkseksjonen vår og ein representant frå TØI utførte alle målingar og registreringar som skulle til før tiltaka vert sett i verk. — Vi målte fotgjengararterf, talet på bilar, farten, opphaldstid i sentrum, vi såg på konflikthar mellom bilar, sykklar og fotgjengarar, parkering, og målte støy og vibrasjon, fortel Reidun de Lange.

— Vi kan dra ut mykje av slike registreringar. Vi kan til dømes vurdere om sentrum vil verke meir attraktivt etter at endringane er gjennomført, slik at folk vil opphalde seg lenger der, vi kan finne ut om innbyggjarane vil få meir plagar, og vi kan t.d. undersøkje om målsettinga for planen er oppfylt.

Stort behov

Stutt sagt går gatebruksplanen ut på å utføre fartsdempande tiltak på riksveg. Det er første gongen den såkalla Strategi C er nytta i sammenheng med reguleringsplanen for eit område, og det er viktig at det her er sjølv gjennomkøyringsvegen som er regulert slik. Midt i sentrum vil Rosendal få såkalla miljøprioritert veg, med humpar, innsnevring, regulert parkering og fotgjengarovergangar, medan det skal byggjast gang- og sykkelveg på begge sider av tettstaden. Og behovet for å gjere noko i Rosendal sentrum er stort — undersøkinga viste at berre 10 prosent av trafikken her er



Dette utsnittet syner korleis kombinasjonen kart/teikning kan fungere som eit særst godt demonstrasjonsmateriale. Her er husa i Rosendal sentrum «bretta ut», slik at dei er lette å kjenne att og plassere i høve til planane.

gjennomgangstrafikk, medan resten skal slåst om den vesle plassen som er.

Det praktiske arbeidet vil komme i gang ut på nyåret.

Positivt resultat

— Vi har altså her forsøkt å nytte brukarmedverknad så langt det let seg gjere innanfor eit riksvegprosjekt og dei omsyna det krev, t.d. at vi er ansvarlege for at trafikken skal gli forbi, samstundes som vi skal sikre vegen betre for fotgengarane, oppsummerer Reidun de Lange. — Det synt seg å fungere bra.

Vi har fått mange positive utsegner frå folk som føler at dei har fått høve til å følgje med, og vi har til og med opplevd at gamle damer har takka oss i handen for dette!

Planen skal følgjast opp med etterundersøkingar etter at dei planlagde tiltaka er gjennomført, slik at effekten av tiltaka kan bli dokumentert. Her kan nok bli godt stoff å hente for seinare tiltak i tettstader, både i Hordaland og andre stader i landet.

Røa

Lyssignalene i Bergen skal bli datastyrt

Trafikkregner under Nygårdsbroen vil gi store muligheter for å passe lys og trafikk bedre til hverandre i hele eller deler av byen

Kjell Alsaker på planavdelingen har i mange år ivret for å få en datastyrt sentral som kan styre alle trafikklisene i Bergen. Behovet har lenge vært til stede, ikke minst fordi trafikklisyanleggene i Bergen har vært samordnet innenfor fem ulike områder. Det har ikke vært noen sammenheng mellom områdene. De fleste har sikkert fått merke det på kjørerutene gjennom sentrum. Systemet vi har i dag er dessuten gammelt og lite fleksibelt.

Omsider har Alsaker (K.) fått oppfylt ønsket sitt, og trafikkregneren, som den kalles, er nylig (i sept.) bestilt. Den skal plasseres i et spesialutstyrt hus under den nye Nygårdsbroen.

Klart i 1985

— Den nye trafikkregneren kan omfatte det vi har av lys i sentrale bydeler, det vil si hele sentrum, ut til Nygård på Laksevåg, til Fanahallen og et stykke ut på Bryggen. Busstunnelen under Nygårdshøyden skal også kontrolleres, slik at trafikken kan omdirigeres dersom tunnelen av en eller annen grunn må stenges. Fløifjellstunnelen kommer med når den er ferdig, forteller Alsaker. — I første omgang skal systemet omfatte 25 lysanlegg i sentrum, men det har faktisk en kapasitet på hele 96 kryss. Første etappe skal være gjennomført sommeren '83, andre etappe sommeren 1984, og det hele skal være gjennomført enda et år etter, altså sommeren 1985.

I første omgang vil arbeidet medføre en del graving i bygatene, blant annet fordi man til nå ikke har hatt noen forbindelse mellom de fem lyssignalområdene som finnes i dag.

Egentlig skal det anskaffes to trafikkregnerne som skal arbeide parallelt, slik at det ikke oppstår problemer om en skulle svikte. Et batteri kan dessuten gi 4 timers ekstra drift som så galt skulle skje at strømmen falt ut, forteller Alsaker.

Utstyret gir videre muligheter for avlesing av trafikkdata på en skriver, og ved hjelp av to linjer til vegkontoret vil en også kunne utføre programmering og en del av signalarbeidet derfra.

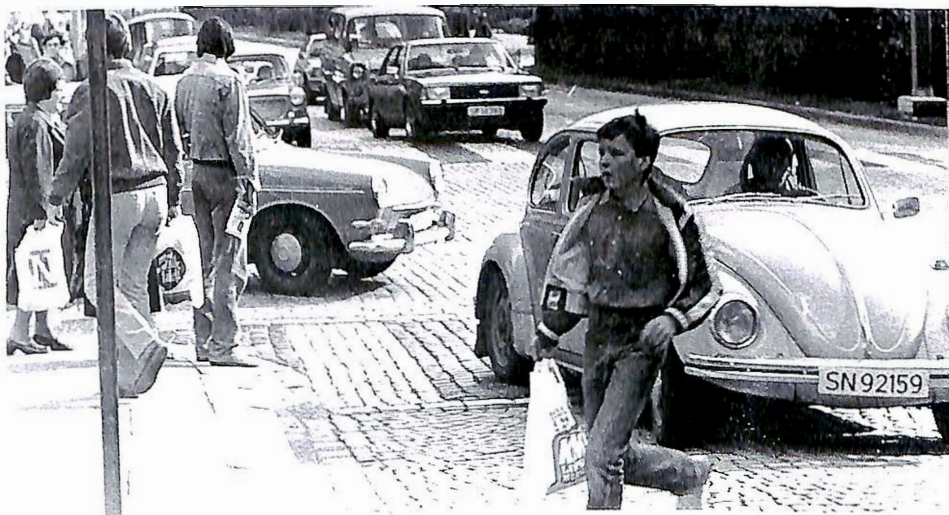
I tillegg vil det bli plassert en rekke detektorer rundt om i byen — maksimalt har maskinen kapasitet til 220. Disse kan brukes til automatisk programvalg, f.eks. for å slippe bussene raskere fram, men de kan og benyttes til innsamling av trafikkdata.

Bedre kontroll med trafikken

Hva oppnår vi så med dette? — Vi oppnår blant annet å få alle feilmeldinger inn helt nøyaktig — hvor det skjer, hva som skjer og når det skjer, til og med i hvilket sekund i omløpet for det enkelte signalanlegg, får vi vite. — Videre kan alle detektorene overvåkes kontinuerlig, slik at vi hele tiden får inn opplysninger om hvordan trafikken glir gjennom byen. Ut fra dette kan vi legge inn program via et tastatur på vegkontoret. Det blir med andre ord lett å gjøre endringer, og enkelt å finne ut om de er riktige og fungerer slik vi venter det.

Jevnere trafikk

Det trafikantene vil merke av det nye systemet, er i første rekke at alle lys-



Den nye sentralstyringen av lysanleggene skal få trafikken i Bergen sentrum til å gli bedre blant annet ved hjelp av bedre kontroll, både over trafikk og lysutstyr.

kyrssene vil kunne samordnes, fortsetter Alsaker. — Vi kan legge opp sammenhengende kjøreruter i sentrum etter ønske og kan få bedre smidighet i trafikken gjennom sentrum der vi har kontroll. Vi vil faktisk kunne snu signallyssystemet etter hvilken ukedag det er, tid på døgnet osv.

Gevinsten vil dermed bli færre stopp, jevnere kjøring, og dermed mindre bruk av energi, mindre støy og mindre dekkslitasje. Løsningen vil altså på lengre sikt kunne gi samfunnsmessige fordeler.

Når det gjelder ulykker, så hevdes det i erfaringene som er gjort i utlandet at systemet gir et mer oversiktlig kjøremønster, som igjen vil kunne føre til reduksjon av antall ulykker. Dette kan vi først si noe konkret om når vi selv har fått utprøve og bruke trafikkgreneren en tid, mener Alsaker.

Lett å gjøre endringer

Han tror likevel at den største gevinsten vil være å finne på driftssiden: — Sy-

stemet tar til enhver tid hensyn til trafikkmengden og justerer lysene i forhold til den. Vi kan også foreta lokale endringer, som f.eks. i forbindelse med fotballkamper på Stadion, eller lage spesielle opplegg for avgrensede områder, peker Alsaker på og fremhever at vi blant annet får mulighet til å legge inn egne bussprogrammer gjennom byen.

Mange detaljer skal klaffe for å få et slikt anlegg til å fungere absolutt effektivt. Blant annet vil huset som skal romme styreanlegget få såkalt datagolv, som er jordet for å unngå statisk elektrisitet, klimaanlegg for å holde jevn temperatur og fuktighet, og selvsagt også brannslukkingsutstyr. Totalt vil sluttsummen beløpe seg til ca. 7,5 mill. kroner, inkludert hus med utstyr, legging av kabler og utskifting av 35 styreapparater. Etter planen skal selve huset for styringssentralen være ferdig til jul, mens datautstyret er ventet på vårparten.

Det skal bli spennende å se hvordan dette kan løse problemene i sentrumstrafikken.

Røa

NYTT EDB-UTSTYR PÅ PLOSS:

Vi går for eigen maskin inn i data-alderen

Bergen første biltilsynsstasjon som tek EDB i bruk i det daglege arbeidet på kontoret

EDB har vi nytta ved Vegkontoret i Hordaland før, men i sommar har vi tatt stegget inn i dataalderen for alvor, og no for eigen maskin, bokstaveleg tala.

— Ja, Vegdirektoratet reagerte raskt då vi vende oss til dei med problema våre, som og vart skrive om i marsnummeret av «Veg i Vest», seier stasjonssjef Kjell Hasselgren ved Biltilsynsstasjonen i Bergen til «Veg i Vest». — Saka vart handsama raskt, dei problema vi særleg har hatt her ved biltilsynet vart openbertt forstått, og vår nye Nord-100 EDB-maskin stod her i slutten av juli!

Dette let seg gjere ved at vi nytta dei midlane som var sett av til Autosys-systemet, og ved at Vegtrafikkavdelinga i Vegdirektoratet investerte ein del. Dette går på kostnad av anna teknisk utstyr til biltilsynet, fortel han.

Val av utstyr

Det har tidlegare vore gjort forsøk med Nord 100-maskinen i Buskerud, og vi er no det andre vegkontoret som tar i bruk denne maskinen med tanke på m.a. tekniske utrekningar. I tillegg til sjølve maskinen har Biltilsynet fått i alt fem data-skjermar og ein linjeskrivar. Her finst og ein liten matriseskriver, som kan skrive ut mindre ting, t.d. frå Autosys-programmet, ganske raskt. (Det gjeld t.d. motorvognregisteret.) — Matriseskriveren er liten og flyttbar og lett å plassere i kontor-



Astrid Ottesen, som var med i gruppa som vurderte kjøp av EDB-utstyr, sit her ved ein av dei nye data-skjermene på biltilsynet. (Foto: Røa)

lokalet, medan linjeskrivaren tek meir plass og gir såpass mykje støy at den er vanskeleg å ha inne i kontorlokala når den er i ferd med å produsere sine 240 linjer i minuttet, seier Hasselgren.

Planavdelinga har på si side fått ein skjerm og ein linjeskrivar førebels, og fekk oppretta eigen data-telefonlinje til Biltilsynet i slutten av september. Samarbeidet med biltilsynet vil føre med seg atskilleg betre tilbod på dette feltet enn det avdelinga har hatt til no. Også planavdelinga har stått for ein del av investeringane i det nye utstyret, og avdelinga skal dekkje driftsutgiftene.

Svein Erik Kringstad, som har vore re-

presentanten frå planavdelinga i prosjektgruppa for EDB-opplegget, strekar under at planavdelinga har langt større behov for utstyr enn det dei har fått til no. I første omgang kjem det ein terminal til, og innan 1983-84 vil det også vere aktuelt med teiknemaskinar.

Dei to fortel at Vegdirektoratet har vald den samme maskinen både på plankontoret og på den administrative sida, difor vart det naturleg å velje denne typen her også. — Vi hadde mange behov å dekke. For det første skulle den kommunisere med Autosys-systemet, som etter kvart vert innført for biltilsynet over heile landet, den skulle kunne nyttast til kartotek, og på den andre sida visste vi at plankontoret sitt vegprogram var utarbeidd for akkurat denne maskinen, fortel dei. Og «Veg i Vest» har inntrykk av at dei er vel nøgde med valet og ventar seg mykje av opplegget.

Stort bruksområde

Kva inneber så denne nyskaffinga for arbeidet på dei to stadene? Kva skal det dyre utstyret nyttast til, og kva nyvinningar kan det føre til?

— På planavdelinga har vi hatt data-terminal for også, men vi måtte ringje rikstelefon til ein sentral datamaskin i Oslo, noko som var svært upraktisk, gav lite rom for å prøve nye ting og var dyrt, fortel Kringstad. — Det var påkravd for oss med eigen datamaskin, men det vart først mogleg då vi kunne inngå samarbeid med biltilsynet. Den nye maskinen skal vi nytte til utrekningar i planarbeidet, t.d. av geometrisk plassering av vegen i terrenget, horisontalt og vertikalt, til masseutrekning, kostnadsutrekning og vidare til bruprogram, teikneprogram, og anleggsavdelinga kan og nytte den til driftsplanprogrammet sitt. Kringstad understrekar at det er eit stort framsteg med eigen maskin, av di ein då står friare til å utnytte EDB-programma betre.

I biltilsynet vert maskinen nytta til det ein generelt kan kalle ulike former for tekstbehandling og til kartoteksystem. — Heile biltilsynet er jo egentleg eit einaste stort kartotek, seier Hasselgren. — Målet vårt er no å få vekk dei manuelle kartoteka for førarkort og kjøretøyregisteret, noko som vil lette arbeidet vårt. — Vi har så vidt teke til i det små og legg no data inn i maskinen etter kvart som vi får kjøretøy til omregistrering. Allereide i dag kan vi kople oss inn på Autosys med den nye maskinen, slik at vi kan få ut opplysningar om det sentrale førarkortregisteret og motorvognregisteret.

— Førebels har sjølvsagt ikkje maskinen gjort store utslag når det gjeld arbeidssituasjonen ved biltilsynsstasjonen i Bergen, slik vi ventar den vil gjere, seier Hasselgren. — Vi er no på eit innleggingsstadium, der vi holder på å definere og forme ut kartoteksystemet vårt.

Opplæring

Men kva så med opplæring? Vil alle tilsette vere i stand til å ta i bruk desse nymotens vidundermaskinene umiddelbart eller kan det bli mykje trykking på feil knappar? For ein som ikkje er inne på dette feltet kan det sjå svært kompli-



I eit bakrom hos biltilsynet i Lars Hilles gate gøymer det seg mykje fint utstyr. Kjell Hasselgren t.v. og Svein Erik Kringstad ser med beundring på datamaskinen, som altså er sett saman av tre delar. Sjølve EDB-maskinen står til venstre, medan dei to delane til høgre er for lagring av opplysningar.

sert ut med så mykje teknisk/elektronisk utstyr.

Kringstad og Hasselgren er raske til å presisere at det nye systemet er svært enkelt og lett å bruke, og dei viktigaste stikkorda, koder o.a. går på norsk, får vi vite.

— Ved biltilsynet tok vi til med generell innføring i EDB for alle tilsette på kontoret i vår, fortel Hasselgren. — Seinare har to av oss vore på kurs hos Norsk Data for å lære bruken av maskinen. Vegdirektoratet har også gitt opplæring i bruk av Autosys til alle, og når det gjeld kartoteksystemet, så har vi nå fått eit konsulentfirma til hjelp. Seinere vil vi delvis stå for denne opplæringa sjølv og delvis ta konsulentfirmaet til hjelp.

Planavdelinga hadde for kort tid sidan eit internt kurs for to grupper på avdelinga. Her gav ein representant for Kontor for teknisk EDB i Vegdirektoratet ei innføring i bruken av vegprogrammet på det nye utstyret. — Alle har ikkje vore gjennom dette kurset enno, men dette må vi ta opp når linjen til biltilsynet er i orden, meiner Kringstad. Mange av ingeniørane har dessutan hatt litt EDB-opplæring i utdanninga si, og mange har litt røynsle frå det utstyret dei hadde på avdelinga før.

Prøveprosjekt i biltilsynet

EDB-utstyr er som kjend svært framtidseretta, og utstyret som er kjøpt inn ved vegkontoret skal også ha innebygd kapasitet for utvida bruk. Kva sjansar gjev dette dei to kontora for framtida?

— Det vi førebels veit, er at medan Buskerud har eksperimentert med rekneskap og vegregistreringar, så vil arbeidet vårt her utgjere eit prøveprosjekt når det gjeld å ta EDB i bruk i biltilsynets arbeid, får vi vite av Hasselgren. — Vår oppgåve vert å eksperimentere med biltilsynsoppgåver. Ingen stasjon i landet har prøvd dette før.

I tillegg til kartoteksystemet, vil biltilsyn-



Her demonstrerer Kringstad og Hasselgren linjeskrivaren, som kan produsere 240 linjer i minuttet. Effektivt!

net freiste å ta maskinen i bruk på område som har meir preg av tekstbehandling. I dette høvet gjeld det t.d. utskrift av meldingar til publikum med varsel om omregistrering av brukte kjøretøy, lister til politiet over førarkort, og søknader om førarkort første gang, der ein kan spare mykje skrivearbeid på kvar einsskild.

Kringstad peikar på si side på at det er avgrensa kva planavdelinga kan ta til med dei første åra, og i alle høve så lenge dei berre har ein skjerm. Full tekstbehandling, slik mange ser fram til, blir det ikkje tale om før det kjem ein skjerm til, og dette skjer først når vi kjem i nybygget. Det er vanskeleg å få meir ut av Vegdirektoratet no, veit han.

I mellomtida går prosjektet sin gang, sakte, men sikkert. Noko lettare vil koordineringa bli når vi alle samlest i Fyllingsdalen, og innan den tida skal prosjektgruppa utarbeide ein statusrapport som skal ligge klar til flyttinga.

Når ein er kome så langt at maskinen og terminalane er i full, dagleg bruk, er vanskeleg å seie, tykkjer Hasselgren og Kringstad. Dei tek litt om senn og veit at vi vil merke fordelane litt etter kvart. Så EDB-ekspertar vert nok dei færreste av oss dei første åra, sjølv om altså vegkontoret har teke steget inn i data-alderen!

Røa

Tysse — Kleiveland vert opna i desember

*Framleis finst fleire veglause bygder i
Hordaland — og lite von om pengar*

Den nord-austlege delen av Osterøy er eit av områda i Hordaland som framleis ligg eit stykke utanom det vi i byen likar å kalle «sivilisasjonen». Her bur ikkje mykje folk, og færre er dei vel blitt med åra. Dei unge fer ut, har trong til å oppleve at verda kan ha meir å by på enn den vesle bygda og det vesle gardsbruket dei kjem frå. So sit dei eldre att — og ventar på veg. I mange grender her på Vestlandet har folk venta på veg i årevis, og framleis har vi her i Hordaland ein del som står att under kategorien «veg til veglause strok».

No skjer det ting på Osterøy. I aust veks Kallestadsundet bru fram og vil gje veg til rundt 120 menneske i fleire smågrender i nord-austlege delen av øya, vonaleg kring årsskiftet 1983-84.

Seks gardsbruk får veg

Litt lenger vest ligg det vesle bygdesamfunnet Kleiveland med berre seks hus der det bur folk. Bygda ber preg av å ha vore nokså isolert gjennom mannsaldrar — for å komme til folk har ein måtta nytte båt eller sti gjennom ulendt terreng. Einsamt må det ha vore, især om vinteren. Folk har vore opptekne med seg og sitt, og dei ser med både glede og



Charles Hartveit og Svein Engstrøm dekkjer til salva før sprenging.

skepsis fram til den dagen vegvesenet er ferdig med arbeidet som, bokstaveleg tala, opnar nye vegar for dei.

I slutten av året vil den nye, nær 5 km lange vegen mellom Tyssebotn og Kleiveland stå ferdig, og dei 12-20 som bur i den vesle bygda kan lettare komme seg fram om dei har ærend til andre og meir sentrale delar av øya, eller lengre, for den saks skuld.

Det har ikkje vore berre enkelt å arbeide her, forstår vi oppsynsmann Åge Sellevoll rett. På ein så liten og einsam stad får folka våre nær kontakt med bygdefolket — av og til litt for nær, går det fram. For om folk er glade for at

vegen kjem, så er dei kan hende ikkje alltid så samde med vegvesenet i korleis vegen skal gå, og i alle høve ikkje med naboen. Og det er trass i alt ikkje vegfolk si oppgåve å vere mellommenn i slike saker, meiner Sellevoll.

Tungvint anlegg

På det meste har det vore 8 mann i arbeid på denne vegstrekninga, i haust er 5 mann att for å gjere vegen ferdig. Anleggsstyrar Arnljot Jordal strekar under at folka her har gjort ein særst god jobb, noko som kanskje går tydelegast fram av det faktum at kostnaden for vegen ikkje har endra seg sidan han vart planlagt i 1979. Litt under 12 mill. kroner kom ein fram til då, og litt under 12 mill. vert totalrekninga no, trass i prisstigninga. Arbeidet på vegen tok til hausten 1980, og det vert ein einfelts veg med 3 m køyrebreidd, bygd etter vegklasse III. 4 km av vegen er nybygd, resten er opprusting av gamal veg.

Det har vore naudsynt å sprengje ut om lag 50.000 m³ steinmasser — det vil seie om lag helvta av dei totale massane — og ein del sikringsarbeid vart påkravd, m.a. ein del nokså vanskeleg murarbeid, som bileta syner. Anlegget har og vore



Fin veg ned mot den vesle bygda Kleiveland. Oppsynsmann Åge Sellevoll og anleggisleiar Arnljot Jordal drøftar det siste taket før vegen er ferdig.



Her tek Kleivelandsvegen av, midt i Tysse sentrum.

noko tungvint å drive, fortel anleggsleiar Jordal, av di ein måtte ta til i feil ende i høve til den retninga massetransporten måtte gå. Dermed har det vorte mykje og lang transport av massane og ein del dyre anleggsvegar.

Det har likevel gått bra, og på anlegget er det sjølvstgale glede over at dei no kan leggje siste hand på verket, sjølv om dei eigentleg hadde sett det mest logisk å halde fram til Gammersvik når dei først held på i denne enda av Osterøy. Men er det ikkje pengar, så . . .

Planar for framtida

Denne vegen kan komme til å få meir å seie for samferdselen i indre delar av Nordhordland med tida. Det ligg føre ein hovudplan for ein ny veg som tek av frå Kleivelandsvegen og fører fram til Gammersvik, som vil få ferjesamband med Vikanes i løpet av 80-åra. Det er førebels uvisst når denne vegen kan realiserast, men når det ein gong vert aktuelt, vil også ferjetrafikken som i dag går over Tysse, bli flytta til Gammersvik. Her blir med andre ord høve til tverrgåande samband over Osterøy og Kallestadsundet bru og austover, eller frå Nordhordland via Osterøy og austover. Dermed

har ein trukke nye delar av Nordhordland nærare inn mot dei sentrale delane av fylket, med dei fordelar — og ulemper — det inneber.

Vi kan jo til dømes fortelje at den nye Kleivelandsvegen, allereide i slutten av august hadde den første trafikkulykka. Vi får straks føye til at årsaka til ulykka nok ikkje er å finne i proporsjonar og kurvatur på vegen, men heller hos dei som kørde bilen. At dei overlevde utforkøyringa, er i alle høve eit under.

Lat oss vone dette ikkje er noko som vil halde fram når vegen har fått skikkelig køyredekke og er opna for trafikk.



Første utforkøyringa på nyevegen — før han er opna for trafikk. Utruleg nok gjekk det bra med førar og passasjerar, sjølv om det er eit drygt hopp bilen har gjort ned i gjelet, 15-20 meter nedfor vegen. (Foto: Røa)

Fleire vegar til veglause

I fylkesvegplanen for 1982-85 er det registrert 16 prosjekt som har karakter av vegutløysingsprosjekt. Ferdig utbygd vil dei gi vegsamband til omlag 1200 personar. Kostnaden for desse prosjekta ligg på omlag 360 mill. kroner (1982-prisnivå). 8 av prosjekta er prioritert i fylkesvegbudsjettet 1981/fylkesvegplanen 1982-85 med omlag 100 mill. kroner. På grunn av fylkeskommunen sin vanskelege økonomiske situasjon, er det

grunn til å rekne med at løyvingane til desse prosjekta vert lågare enn føresett i fylkesvegplanen.

Det er såleis svært usikkert når og om alle desse 16 prosjekta kan realiserast.

Mange av desse bygdelaga har i dag båtsamband som kostar det offentlege store summer kvart år i tilskot. I følge eit oversyn utarbeidd av samferdselsjefen, vil ein kunne redusere tilskotsbehovet med 2 mill. kroner kvart år dersom desse bygdene fekk vegsamband.



Vanskeleg sikringsarbeid, høgt til vær. T.v. Truls Børtveit, t.h. Martin Njåstad.

Vegutløysingsprosjekt

| Nr. | Folke- tal | | mill. kr. |
|-------|---------------|--|--------------|
| 1 | 90 | Bru/veg til Toska | 25,0 |
| 2 | 50 | Bru/veg til Sævrøy | 21,0 |
| 3 | 30 | Veg til Molvik | 15,0 |
| 4 | 150 | Veg til øyane vest for Sotra x | 25,0 |
| 5 | 160 | Veg til Brandasund | 45,0 |
| 6 | 40 | Djønno - Tjøflet x | 30,0 |
| 7 | 30 | Veg til Hamre x | 12,0 |
| 8 | 90 | Veg/bruer Hjellestad - Lerøy | 50,0 |
| 9 | 140 | Veg til Turøy | 30,0 |
| 10 | 210 | Veg til Ramsøy | 50,0 |
| 11 | 120 | Bru over Kallestadsundet x | 20,0 |
| 12 | 30 | Tysse - Kleiveland x | 6,0 |
| 13/14 | 30 | Lønningdal - Os/ Samnanger gr. - Rolvsvåg x | 10,0 |
| 15 | 30 | Årvik - Årsand x | 5,0 |
| 16 | 30 | Veg til Gjetingsdalen | 20,0 |
| | | <u>1200 personer</u> | <u>364,0</u> |

x) Anlegg som er i gang.

I tillegg kjem ei rad øyer som har ferjesamband i dag, men som kan løysast ut med veg/bru.

Gode resultat for maskindrifta

Av Malvin Holsen

Driftsresultatet på maskinavdelinga viser eit overskot på nær 3,2 mill. kroner pr. 31. mai i år, medan det på same tidspunkt var rekna med eit underskot på 1.4 mill. kroner.

Målet vårt er at overskotet ved utgangen av året skal vere så nær null som mogleg. Vi har difor funne det naturleg å redusera prisane på fleire av maskin-gruppene.

I det etterfylgjande er ei oppstilling over prisane på ein del maskingrupper gitt i prosent av Vegdirektoratets prisar. For dei gruppene som ikkje er nemnde,

er prisane dei same som Vegdirektoratets prisar.

| | | |
|---------|--------------------|------|
| 510 | Lastebilar | 95% |
| 514/515 | Varebilar m.v. | 110% |
| 526 | Feiemaskinar | 110% |
| 533 | Tunnelriggar | 110% |
| 535 | Store kompressorar | 110% |
| 536 | Hjullastarar | 90% |
| 541 | | |
| 542 | Knuseverksutstyr | 70% |
| 543 | | |
| 544 | | |
| 556 | Brakker | 90% |

) Gjeld fyllemasseprisane. m³ og tonn-avrekning.

Vegkontoret/biltilsynet:

Informasjonskurs for nyansatte i gang igjen

*Deltakerne hadde fra 3 uker
til 3 år bak seg i vegvesenet*

En kommentar

Da jeg i sommer fikk tilbud om å delta på informasjonskurs for nyansatte, var min første tanke: «nyansatt og nyansatt, fru Blom!» Jeg begynte i etaten i desember 1981 og følte meg egentlig ikke som «ny» lenger. På den annen side var mine kunnskaper om en del avdelinger heller mangelfulle, og i håp om å få utfyllt noen av hullene, meldte jeg meg på kurset. Skal en dømme etter ansettelsestiden på kursdeltakerne, var det flere som var av samme oppfatning — den varierte fra 3 år til 3 uker. At folk med så lang ansiennitet fikk delta, har sammenheng med at et tilsvarende kurs siste gang ble arrangert i 1979, slik at alle som er ansatt etter dette tidspunkt fikk tilbud om å delta.

Kurset gikk over to dager i begynnelsen av september, første dag på hotel Neptun og andre dag i Rådalen.

Vegsjefen innledet med å gi en oversikt over vegvesenets organisasjon. I tillegg ga han en interessant sammenlikning over hvordan et vegprosjekt blir til i dag, kontra «i gamle dager». Neste mann ut var driftssjefen, som ga en orientering om driften. Han var også så vidt innom Arbeidsmiljøutvalget og dets arbeidsoppgaver. Etter dette presenterte avdelingene seg etter tur. Planavdelingen stilte mannsterkt opp, mens de øvrige avdelinger var representert med

Årsakene til dette etter måten oppløftende resultatet er fleire. Først og fremst er det eit resultat av maskindisponeringsplanen som blei utarbeidd på nyåret. Maskindisponeringsplanen er igjen eit resultat av den koordinerte driftsplanlegginga på anleggs- og vedlikeholdsavdelinga. Desse planane er blitt følgt svært godt opp, og resultatet er at dei fleste av vegvesenets maskiner, med få unntak, har vore i kontinuerleg drift. Mitt inntrykk er at brukarane på anlegg og vedlikehald har følt eit ansvar for at maskinene blir nytta til fornuftige arbeidsoppgåver, og dei skal ha all ære for det.

Dette viser at berre maskinene vert nytta, er det inga dårleg forretning med maskindrift i eigen regi, sjølv om vi framleis har ein del maskiner som fell etter måten kostbare for vegvesenet.

Ei anna årsak til det gode resultatet er at forarane av maskinene er blitt flinkare til å føre rapportane. Tidlegare har det vore ein del feilføring, slik at inntektene ikkje er blitt det dei skulle vera. Dette er også blitt følgt opp av rekneskaps- og maskinavdelinga i samarbeid, slik at inntektene har auka monaleg. Med andre ord: vi får no den inntekta vi skal ha.

På utgiftssida har vi også hatt ei positiv utvikling. Utgifter til reparasjonar har ikkje auka vesentleg, og langt mindre enn prisutviklinga skulle tilseie. Årsaka er at vi har ein forholdsvis ny maskinpark med færre skader enn før. Vidare meiner vi no å sjå resultatet av det systematiske vedlikehaldet vi har sett i gang på store delar av maskinparken.

Eg vil også nemna maskinførarane og mekanikarane som står bak og held ved like utstyret vårt. Mitt inntrykk er at dei alle, med få unntak, har satsa på å halda utstyret i jamn, god drift og få utført mest mogleg arbeid.

avdelingsleder eller nestleder. Ut over informasjon på avdelingsnivå, ga verneleder, informasjonskonsulent og en representant for bedriftsidrettslaget en orientering om sine arbeidsområder og aktiviteter. Kurset ble avsluttet med omvisning på Vegsentralen i Rådal.

Graden av utbytte av et slikt kurs avhenger svært av hvilket stoff som blir presentert og ikke minst hvordan det presenteres.

Etter min mening hadde samtlige forelesere valgt stoffet med omhu og klarte å fremlegge det på en engasjerende og klar måte. Uten å gå for mye i detaljer, fikk de fram sin avdelings arbeidsområder og samspillet mellom de ulike avdelingene. Verbalstoff presentert med mye humor, og bruk av overheadprojektor/-film var absolutt en fin kombinasjon.

Konklusjon: mine forventninger ble mer enn innfridd, — det samme har jeg inntrykk av at flere andre syntes. Introduksjonskurs bør derfor inngå som en del av nyansattes totalopplæring. IL.

Hva mener du?

Det er altså tre år siden vi forrige gang arrangerte et tilsvarende kurs for nyansatte. Tanken var at dette skulle kunne gjøres med jevne mellomrom, slik at alle nye får dette tilbudet — før de har vært så altfor lenge ansatt hos oss. Det kunne imidlertid være interessant å høre hva andre av kursdeltakerne — eller de som ikke meldte seg på — mener. Trenger vi en slik innføring om etaten? Er det nok med heftet «Ny i vegvesenet»? Ville en generell omvisning på avdelingene være tilstrekkelig, eller har du klart deg bedre uten noe?

Vi tar gjerne i mot en kommentar, eventuelt nye forslag, i bedriftsavisen.

Red.



Einar Ytre Arne.

Det var med stor sorg vi mottok meldinga om at Einar K. Ytre Arne brått var gått bort 5. august, 49 år gamal. Han ble bisett frå Arna kyrkje onsdag 11. august, med stort følgje av slekt, vener og arbeidskameratar som viste han den siste æra.

Einar K. Ytre Arne blei tilsett som teknikar på planavdelinga ved Hordaland vegkontor i januar 1967. I 1969 gjekk han over i stilling som oppsynsmann ved anleggsavdelinga, og etter eit års permisjon kom han i desember 1981 tilbake til vegkontoret.

Arbeidsområda hans førte han i langt større grad enn dei fleste i nærkontakt med andre menneskje både i og utanfor vegvesenet.

Røynslene frå dette saman med hans rolege og heiderlege framferd, gjorde han til ein av dei mest nytta rådgjevarane for arbeidskollegaer både i drifta og ved kontoret.

Eit særtrekk ved Ytre Arne var at alle saker blei grundig og effektivt handsama, og han var med sitt gode humør og sine saklege synspunkt ein inspirerende

MINNEORD

Førstesekretær Arne Høisæther døydde 13. august 1982 etter ei lengre tids sjukdom. Han var fødd 8. mai 1921 i Førde i Sunnfjord og starta si teneste i vegvesenet ved Fjordane vegavdeling i 1946. I mai 1948 kom han til Stord og vart tilsett ved Stord vegavdeling, der han vart distriktskasserar i 1962. Denne stillinga hadde han til avdelinga vart nedlagt i 1964 og han vart overflytta til hovudkontoret i Bergen. I 1967 vart han tilsett som hovudkasserar, ei stilling han hadde til desember 1978, då han flytta attende til Stord og gjorde teneste ved Stord vegstasjon.

Arne Høisæther var i heile si teneste knytta til rekneskaps- og kasserarverksemda, og vi som fekk arbeide saman med han minnst han som ein god kollega og ein dyktig medarbeidar.

Vi lyser fred over hans minne.

Arbeidskollegaer

medarbeidar som aldri sa nei til hjelp og samarbeid.

Som bindeledd mellom kontoret og utedrifta var Einar Ytre Arne til uvurderleg nytte for vegkontoret, og han hadde mykje av æra for dei etter måten rolege arbeidstilhøva vi har i arbeidsdrifta i Hordaland.

Einar K. Ytre Arnes bortgang er eit stort tap for Hordaland vegkontor. Dei tilsette inne på kontoret og i drifta har medkjensle med hans næraste i tapet av ein avhalden mann som gjekk bort alt for tidleg.

Vi lyser fred over Einar Ytre Arnes minne.

Arbeidskameratar

MINNEORD



Ingolf Glambek.

Tidligere overingeniør Ingolf Glambek døde i sommer etter kort sykeleie, 89 år gammel. Glambek var tilsatt ved Vegkontoret i Hordaland nesten hele sin yrkesaktive tid, og han hadde fortsatt tilknytning til Vegkontoret i mange år etter at han vår gått av.

Glambek avsluttet sin tekniske utdanning ved Bergen Tekniske skole i 1913. Etter noen år i et konsulentfirma og et år som statsingeniør i Hammerfest, ble Glambek i 1917 ansatt som assistentingeniør ved vegkontoret i Hordaland. Etter noen måneder ute av vegvesenet, ble han på nytt ansatt i 1920 som avdelingsingeniør B. Siden avanserte han videre til han i 1953 ble overingeniør. Denne stillingen hadde han til han ble pensjonist i 1961.

Hans arbeid for vegvesenet var likevel ikke slutt med det. Han fortsatte som engasjert ingeniør fram til 1970, og videre som timelønnet fram til årsskiftet 1978/79. Glambek var dermed fast an-

satt i vegvesenet i ca. 44 år, men med tiden etterpå var han totalt tilknyttet vår etat i mer enn 60 år.

De første årene i vegvesenets tjeneste hadde han sitt virke i midtre og nordre område av fylket. En av hans største oppgaver som anleggsingeniør var anlegget Stamnes - Eidslandet. Etter krigen fikk han ansvaret for innfartsvegene til Bergen, samtidig som han hadde ansvaret for vegene i deler av Nordhordland og Eksingedalen. De siste årene han jobbet for vegkontoret var han opptatt med å samle historiske data over gamle veganlegg i fylket.

Glambek fikk sin opplæring og sin første praksis i en tid da bevilgningene til veger var små. Det hendte at han valgte løsninger som kunne avvike fra vegnormalene, men som ga flere meter veg for kronene. Dette var i tråd med vanlig praksis på den tiden, da antall meter veg var viktigere enn krav til standard.

Glambek var en vennsæl mann som fikk en stor venne- og omgangskrets innen vegvesenet. Godt humør, en rask og treffende replikk, ikke minst snadden og senere stokken var Glambeks varemerke. Han var utstyrt med uvanlig sterk helse, og det er ingen av oss som hadde gleden av å arbeide sammen med ham, som kan huske at han var borte fra arbeid pga. sykdom.

Med Glambeks bortgang føler vi det som om en epoke i vegvesenets historie er slutt, en epoke der menneskene var i fokus, mens vi nå er kommet over i maskinenes tidsalder. Glambek vil for oss stå som eksponent for den førstnevnte epoken.

Vi lyser fred over hans minne.

Kolleger

Bedriftslege Grettir Schwarze er død. Med sorg og fortvilelse går dette opp for oss som hadde kontakt med ham ut over vanlig bedriftslegetjeneste. Han ga av seg selv, som menneske og som lege, med innsikt, nærhet og varme.

Å få hans hjelp, trøst og støtte var til uvurderlig hjelp gjennom lengre tids sykdom.

Hans tidlige død er et tungt tap for hans venner og pasienter.

Et sjeldent fint menneske er gått bort.

Reidun de Lange

Vi sakser fra:
«Månedssnytt», Vest-Agder:

Nytt signalanlegg i Kristiansand

Takket være velvillig assistanse fra vegvesenet i Hordaland og Buskerud vil vi kunne sette i drift nytt signalanlegg i krysset Vestre Strandgt./Tollbodgt. i slutten av juli, som planlagt. Leverandøren av anlegget har leveringsvansker med lyshoder og andre deler av anlegget, men så viser det seg at de i Hordaland og Buskerud har tilsvarende nytt utstyr på sitt vedlikeholdslager. Vi får derfor låne det som mangler derifra, mot at leverandøren fyller opp igjen lagrene deres når nytt utstyr kan leveres.

Den etablerte kontakt mellom trafikkseksjonene om signalregulering har således allerede vist seg å «bære frukter».

En blomst til trafikkseksjonene i Bergen og Drammen for stor velvillighet.

Gjervik vegstasjon ferdig utvida i haust



Gjervik vegstasjon med ny utsjånad og betre plass. (Foto: Kåre Hole)

15. oktober er det meininga at arbeidet med å utvide Gjervik vegstasjon skal vere avslutta. Bileta som Kåre Hole i vedlikehaldet i Nordhordland har sendt oss, syner sånn nokonlunde korleis bygget vil sjå ut etter at det har fått ein ekstra etasje på toppen av den gamle kontorbygninga. Bileta vart tekne i fellesferien.

Vedlikehaldsomsråde R-1 og oppsyn for anlegg og maskin vil få nye kontor i 2. etasje, og her skal også Einar Norem, som no jobbar med vedlikehald av bruer, ha sin kontorplass.

Nede vil ein finne resepsjon og telefonsentral. Vidare vil kantina og sanitærromma bli utvida, m.a. med toalett for funksjonshemma.

Dei nye lokala gjev dei tilsette romslege tilhøve, og her er plass for fleire, om det skulle bli aktuelt.

Ombygginga kjem totalt på om lag 800.000 kroner.

Også på vegstasjonen på Stord skal det byggjast på ein etasje, og etter planen vil dette arbeidet kome i gang seint på året.

— Om ledertalent og eksempelets makt

I en avis forleden, jeg leste noe som gjorde meg tent, for den som er sjef eller går med en i magen, er det å være doven et stort ledertalent.

— Og jeg gjorde lite resten av dagen.

Nei, da heller fram med stokken, den travle korporal!

— Det var en gåte, men du vet nok hvor jeg vil.

Hans original ble for mange et stort ideal, og vi alle, på en måte, avspeiler en leders profil.

Om du nå synes jeg er frimodig på min sti, som ikke ukritisk sluker demagogens ord, er det likevel en regel — og ikke bare teori, at eksempelets makt er fortsatt stor.

Eggle.

Samlinga av gamalt utstyr vel plassert i Rådalen

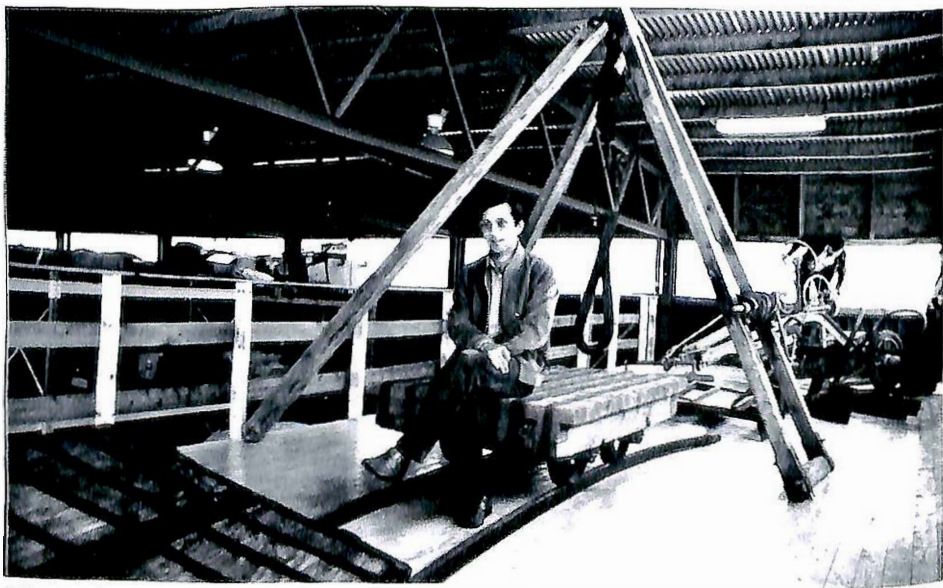
Han har grunn til å vere nøgd no, Nils Nonås, når han endeleg har fått samlinga av gamalt utstyr og gjenstandar i hus. Det er gjort eit fint arbeid i eine delen av den gamle verkstaden i Rådalen, slik at «museet» vårt har fått si eiga avdeling i to etasjar med relativt bra plass og god utnytting av lyset, som kjem inn høgt oppunder taket i denne bygninga.

Her har Nonås no stilt ut alt han hittil har samla, og det er ikkje småtter. Sjølv fagfolk er imponerte over kor mykje Nonås har fått tak i, så å seie frå bosdun-

gar rundt om i fylket. Samlinga skal no merkjast, og etter forslag frå fylkeskonservatoren er det mogleg det vert freista å få i stand ein fotomontasje som kan fortelje litt meir om utviklinga i vegarbeidsdrifta. Det er slikt som må komme etter kvart.

Samlinga vart første gong vist fram offentleg under den store «museale» konferansen som vart halden her i slutten av september. Vi kjem attende til denne i neste nummer av «Veg i Vest».

Røa.



Nils Nonås med noko av utstyret han har samla. (Foto: Røa)

Når godene blir til ulempe for arbeidet..

Svar på innlegg frå Rolf Arnesen, oljegruslag nr. 3 i førre nummeret av «Veg i Vest»

Innleiingsvis må eg seie meg svært nøgd med at Rolf Arnesen tek opp ei sak som denne under «ordet fritt». Ved å nytta bedriftsavisa i samband med spørsmål som har interesse for ein stor del av drifta, rekk vi fram med informasjon og utveksling av synspunkt, ikkje berre til den einskilde, men til alle vegkontoret sine tilsette. Leiinga ved vegkontoret vil difor i den grad det er kapasitet til det, svara i bedriftsavisa på slike prinsipielle saker, eller andre ting som kan ha interesse for fleire innanfor etaten.

Når det gjeld denne konkrete saka om dei nye kombibrakkene til oljegruslaga, trur eg det er rett å gå nokre år tilbake i tida for å få saka i det rette perspektiv.

I 1960-åra og opp gjennom 70-åra blei leiinga ved vegkontoret ved mange høve merksame på at det var eit behov for fleksibel arbeidstid i samband med aukande anleggsaktivitet og spesialisering i drifta. Folk budde mykje i brakker og hadde ynskje om å «arbeida opp» slik at dei kunne reisa heim tidlegare om fredagane, og i einskilde høve koma attende til arbeidsstaden ut på dagen mandag.

Vegkontoret søkte i den grad det var mogeleg å imøtekoma desse ynskja, noko som førte til ei mengd klagemål frå dei som budde heime, arbeidde på sentrale vegruter og som såg kollegaer fare forbi reisekleddet midt på fredagen.

Til sist blei misnøyet så stort at ordninga blei avskaffa. Det blei innført lik arbeidstid for heile drifta med nokre få unntak, og berre ved særlege høve blei dispensasjon gjeve etter søknad.

Det viste seg snart at dette blei altfor «stivbeint». I ei rasjonell og effektiv vegarbeidsdrift i eit geografisk og kommunikasjonsmessig oppdelt fylke som Hordaland, må det vera rom for ei fleksibel arbeidstidsordning til fordel for alle partar. For m.a. å finna ei løysing på dette problemet, blei det sett ned eit utval ved vegkontoret i november 1978. Utvallet kom fram til eit forslag om innføring av nye lønsrutiner i drifta, og dette blei innført som ei prøveordning frå 1. desember 1980 og gjeld framleis. I dette opplegget blei det gjeve svært fri adgang til fleksibel arbeidstid som kunne *dokumenterast* gjennom lønsrapporten.

Lova om arbeidarvern og arbeidsmiljø av 4. februar 1977 gjev i § 51 klare retningslinjer for kvilepauser. I vedlikehaldet var stoda slik i tida etter at lova blei sett i verk, at dei kvilebuene som var i bruk ikkje stetta alle krava som var aktuelle i samband med ein stor del av vedlikehaldsarbeida som skulle utførast. Matpausen på ein halv time blei difor etter lova rekna som arbeidstid og blei avspasert. Dette var ikkje ei tilfredsstillande løysing på lengre sikt, og vegkontoret sette difor mykje inn på å få utvikla ei kombibrakke som stetta krava etter lova, og som var godkjent av arbeidstilsynet. Dette tok si tid, men ut over våren 1982 blei dei 16 kombibrakkene som førebels vart tinga leverte, 10 til vedlikehald og 6 til anlegg.

Brakkene som inneheld toalett, gode vaskeforhold og elles er velutstyrte, har tilhengjarfeste for flytting med vegvesenets mindre bilar. Det kan til tider oppstå problem med plass langs vegane, men som regel let dette seg løysa med fleksibilitet og ved å vera litt oppfinnsom.

Dette er soleis bakgrunnen for den aktuelle stoda som R. Arnesen tek opp i sitt innlegg. Når det gjeld uttalen om at «vi har i alle år klart oss uten, mot å avspasere *ein halvtime om fredagane som kompensasjon*», så er det her noko som ikkje stemmer med denne utsegna og lønsrapporten som viser ein halv time avspasering kvar arbeidsdag i april og mai. Oljegruslag 3 fekk kombibrakke 4. juni. Eg reknar med at her har «trykkfeildjevelen» vore i aksjon, og at dette asfaltlaget på same måte som dei andre avspaserer 2½ time kvar arbeidsveke, eller på annan godkjend måte.

At legging av asfalt og oljegrus er ein hard og tøff jobb som krev evne til fleksibilitet, må eg seia meg fullt ut einig i. Dette gjeld og det som er sagt om medraderett i utføringa av arbeidet, men dersom 2 timar av arbeidsdagen fell bort grunna forhold kring avviklinga av spisepausen m.m., trur eg at eigendrifta ganske snart «prisar seg ut av marknaden».

Eg rår difor til at asfaltlaga snarast råd kjem med synspunkt på korleis dette skal løysast, slik at den daglege arbeidstida kan utnyttast effektivt. Utgangspunktet for slike forslag må vera «den normale stoda» som no også asfaltlaga er tilbake i, dvs. 40 timars arbeidsveke + 50 minutt opparbeiding for fridagar + ein halv time matpause kvar dag.

Eg vil elles nytta høvet til nokre ord om asfalt/oljegruslegginga i første halvår i år.

På orienteringsmøtet i Rådal i vår, like før sesongen tok til, fekk eg eit positivt inntrykk av innstillinga og innsatsviljen til både leiinga og utleggjarlaga, også til det nye kontrollopplegget som blei lagt fram på møtet.

Det er difor svært tilfredsstillande å registrera ved utsegner/rapportar frå ymse

hald og ved eige syn, at kvaliteten ved legginga hittil (sidekantar, skjøter m.m.) viser klar framgang ved legging i eigen regi. Det synest også som om kontrollø-rane i store trekk er akseptert og gjer ein god jobb.

Slike ting er oppmuntrande og gjev gode voner for framtida.

J. B. Jensen

Ei utfordring til vegsjefen...

Begynn med nytanking, slutt med bygging av nye ferjestø! Satsa på vegar og bruer, so her kunne verta slutt på ferjekøane og ventinga, t.d. i Kinsarvik, der ventetida er 4-5 timar i sumarhalvåret. Folk kunne kjøra rundt Hardangerfjorden 3-4 gonger, om der hadde vore veg, og sleppa å bli irriterte av den ventinga. Eg synest det går helst seint med vegbygginga i maskinalderen. Eg var med og bygde vegen Kyrping - Fjæra i 1941. Me var vel 3-400 mann og bygde den på eit år, legg merke til med *handamakt*. Det skulle vel gå snarare med maskinene, dersom der var skikkeleg effektivitet. Eg var og med på vegen Ulvik - Osa i 1942, det var med handmakt, det og. Der var maskinboring i eit par tunnelar. Men eg synest det har vore for lite gjort med å 'halde fram rundt Hardangerfjorden på 40 år.

So var det ein ide til — dropp planen med veg til Vannestangen og ferjestø, likeeins parsellen på Utåker. Det blir ikkje ferjefritt likevel. Nei, sjå på solsida av Åkrafjorden, der ligg framtida! Og vent med utviding på sørsida — lat oss få veg på nordsida først!

Severin Birkeland, Matre

Nordisk Trafikksikkerhetsår:

Sykkelulykker blir tema i Hordaland

Året 1983 er pekt ut som et Nordisk Trafikksikkerhetsår, med sikte på å arbeide for ytterligere reduksjon av trafikkuulykkene i Norden. Norge skal som en del av et felles opplegg arrangere et spesielt seminar om barn og trafikk.

Fylkenes trafikksikkerhetsvalg (FTU) vil få en sentral plass i det nasjonale arbeidet. De enkelte fylkene skal selv utarbeide lokale opplegg, og FTU skal være koordinerende ledd mellom den nasjonale komite, fylket, organisasjonene og offentlige instanser i fylket. Foruten å være koordinator for arbeidet på fylkesplan, er det lagt opp til at de enkelte fylkestrafikksikringsutvalg i stor grad på egen hånd skal stå for lokale

tiltak. I Hordaland vil FTU bl.a. aktivisere de lokale trafikksikringsutvalgene. Det er bevilget kr. 300.000 til formålet.

FTU har vurdert å sette i verk en kampanje i forbindelse med sykkelulykker i Hordaland. Årsaken til dette er at tallet på sykkelulykker stadig øker. Kampanjen vil ta utgangspunkt i emnene: Barn og sykkel, sykkeltyper, bruk av sykkelstier, vedlikehold av sykkelstier m.m.

Sekretær for FTU, Reidun de Lange, forteller til «Veg i Vest» at utvalget bl.a. vil få hjelp til dette opplegget av avd.ing. Magne Eikanger på planavdelinga, som selv er svært opptatt av emnet, både som aktiv syklist og rent faglig.

Takk for nyttig pensjonistkurs

Dagane 10., 11. og 12. mai skipa Hordaland Vegkontor til kurs for pensjonistar på Westland Hotel i Lindås. Dette kurset var det andre som vegvesenet har skipa til for sine pensjonistar og vordande pensjonistar. Første kurset vart halde i 1981 på Solstrand Hotel i Os. Dette kurset var omfatta med svært stor interesse, med det resultat at det no i 1982 vart aktuelt med eit nytt kurs, og mogeleg endå eit kurs i inneverande år.

Dei fleste av deltakarane møtte fram søndag 9. mai og vart vel mottekne av kursleiaren Sylvi Baklien, som gav oss den naudsynlege rettleiing.

Vegsjef Martinsen opna kurset neste dag og ønskte deltakarane velkomne og lukke til med kursarbeidet. Advokat Olav Erichsen kom med mange gode råd og rettleiing kring planlegginga av pensjonisttilværet, og aktuelle juridiske spør-

mål la han fram på ein grei og lettfattelig måte.

Førstesekretær Holmefjord med emnet «Frå yrkesinntekt til pensjon» gav ei orientering om storleik og utrekning av



Interesserte tilhørarar på pensjonistkursen: Frå v.: Arnfinn Gjerde med frue, og i bakgrunnen t.h. Olav Helland. (Foto: K. Hole)



*Keisamt kan kurset i alle fall ikkje har vore, skal vi dømme etter desse andleta. Frå v.: Fru Haugland, fru Fromreide, Mikal Fromreide, Johan Sørensen og fru Sørensen.
(Foto: K. Hole)*

pensjonen, om tilhøvet folketrygd/statspensjon, og om kva kvar einskild kan pårekna å ta i mot i pensjon, ut frå tenestetid og alder.

Konsulent Johan Olsen orienterte om pensjonistane sine rettar, sosialt og medisinsk.

Vidare tok arkitekt Ø. Egeland Eriksen for seg bustadtilhøva for dei eldre, kva som kan gjerast for å tilpasse bustaden for denne gruppa, høve til offentlig stønad, lån m.m.

Aktivitet og helse var fysioterapeut J. H. Demmink sitt område, med råd og rettleiing i samband med mange av dei vanlege fysiske vanskanane som ein vert belasta med når ein kjem opp i åra.

Overingeniør Olav Helland, som sjølv har fleire år bak seg som pensjonist, men framleis er i aktivt arbeid, fortalte frå si pensjonisttid og om korleis han opplevde overgangen frå yrkesinntekt til pensjon. Til slutt tok psykolog Inger Hilde Nordhus opp dei aldersmessige endringane og den rolla dei eldre har i samfunnet.

Oppsummering og avslutning var ved kursleiaren siste dagen. Kurset var i det heile både orienterande og nyttig, og som kursdeltakar vil eg rette takk til Vegkontoret og til tilskiparar for tre hyggelege dagar på Westland Hotel.

Deltakar.

Vi saksar frå Vaksdalsnytt (10.6.82):

Gleda

over det fine sollyset som me no har hatt, vert temmeleg fort dempa for alle som er avhengig av å kjøra bil i dei livsfarlege tunnelane på riksveg 13.

Til no har det heller ikkje vore gul stripa mellom køyrebanene, slik at folk i alle fall kunne ha den vesle rettesnora. No ser det ut til at ein er i gang med «striping» — truleg det som vart lova i fjor. Elles har det jo også vore andtyding til oljegrusklatting på denne vegen i det siste. Bot i bot er det kome fin svart oljegrus opp til fleire stader. Det minner lite om avansert ingeniørkunst, men det får så vera.

Sundag fortalte ein mann oss at han tenkte på å melda Vegkontoret til lensmannen, for at det ikkje ennå er kome lys i tunnelane. Det gjeld heile strekkja mellom Trengereid og Dale. For sin del, sa mannen som har passert 60, at han hadde dei aller største vanskar med å sjå «det dugg» når han kom inn i tunnelane. Synet mitt er ikkje så heilt godt lenger, og i overgangen frå sollys til totalt mørke er det uråd å sjå noko. Dette veit vegkontoret sine folk. Dei tar også omsyn til det andre stader. Til døme på riksvegen Trengereid — Arna. Der manglar det ikkje lys. No er det sett opp pene navneskilt på alle tunnelane også, slik at folks skal vita kva for ein tunnel dei kjører igjennom. Og bra er det. Men er det for mykje forlangt at folk som skal køyra til og frå Dale gjerne vil vita kvar fjellveggen er.

Slik det no artar seg er det berre eit under at ikkje den heilt store smellen skjer dagleg. I solskinnet no er det særleg ille.

Vi oppmodar kommunen og lensmannen til å gjera ein skikkeleg alvorleg framstøyt mot Vegkontoret, og fortelja at ingen ansvarlege føresette kan sjå på denne mørklagte situasjonen lenger.

Personalnytt:

NYE VED VEGKONTORET

Morten Thorbjørnsen tok til i august som avdelingsingeniør, vikar, ved Distriktslaboratoriet.

Gunnar Djuve tok til 1. august som avd.ing på anleggsavdelinga.

Alf Nyrud er tilsett som ingeniør ved planavdelinga frå august.

Helga Berit Fjell er begynt som kontorassistent ved rekneskapsavdelinga frå august.

Terje Myking tok i august til som kontorassistent, vikar, ved rekneskapsavdelinga.

Vår nye plansjef, Anders Moen, tok til 1. oktober.

ENDRINGAR

Arne B. Lund er tilbake på anleggsavdelinga etter permisjon frå og med 1980. Han har teke over Hegrenæs sin jobb som leiar for tunnelseksjonen.

Arild Hegrenæs er no prosjektleiar for nordre innfartsåre.

Rune Flokenes og Kåre Sandal er blitt oppsynsmenn.

Arne Solheim, Arvid Lohne og Leif Tveiterås er blitt oppsynsmannsassistentar.

SLUTTA

Ragnar Steen Olsen sluttar i oktober.

DØDE

Terje Børdal
Arne Høisæther
Einar Ytre Arne

NYE PENSJONISTAR

Birgit Lutro
Gudrun Larsen
Alfred Fanebust
Tjerand Nybø
Johan Bertram Nesse
Sigurd H. Gjuvsland
Torvald Jensen
Magne Sollesnes
Erling Reigstad

VI GRATULERER

70 ÅR:

Gudrun Larsen 30.8.12

60 år:

Sigurd Maurangsnes 30.10.22

Liv Børsheim 14.11.22

Ingolf Gripsgård 17.12.22

Anlaug Frøland 21.12.22

50 år:

Ingjald Markhus 17.11.32

Mons J. Hauge 3.12.32

Jon Kleppe 19.12.32

Gunvald Ingebrigtsen 20.12.32

TAKK

for blomsterhelsinga på 50-års dagen.
Henrik H. Kvamsdal

Hjertelig takk
for blomstene til 50-års dagen.
Kåre Vågsbø Johnsen

Eg takkar Hordaland Vegvesen for fine
blomar på min 50-års dag.
Mikal Berge

Hjarteleg takk
for blomsterhelsing på 60-års dagen.
Johannes Kvitne

*Neste nummer av
«Veg i Vest»
kjem ved juletider*

Her er framleis god plass til stoff, bilete eller brev.

Ring gjerne om du har tips eller kommentarar til noko. Vi kan hjelpe med utforminga om du ikkje er så glad i å uttrykkje deg skriftleg.

Fristen for å levere stoff er denne gongen sett til

22. oktober 1982

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